

## Kommentarer til Planstrategiens afsnit om byudvikling og mobilitet

### *Målsætninger*

Den eneste håndfaste målsætning, der omhandler mobilitetsområdet, er at biltrafikken ikke må overstige 25% af de samlede ture i kommunen. Det er en fin målsætning, men det er ærgerligt at man alene måler trafikken i antal ture, som Københavns kommune har tradition for. Det er jo oplagt, at gangture og cykelture er korte ture og bilture en lange ture. Så det ville være hensigtsmæssigt at arbejde på at opgøre trafikken i km i de forskellige transportmidler. Det ville også betyde, at man mere direkte kan se om der faktisk sker en grøn omstilling af trafikken. Men vi kan forslå at målet er 20%, for ture med bil, selv om vi i lyset af Klimakrisen, burde have et mål på 10-15%.

### *Lynetteholm*

Det beskrives i Planstrategien, hvordan man har besluttet at etablere Lynetteholm, men at man ikke har besluttet, hvad anvendelsen af det nye terræn skal være. Ved at opdele projektet i mindre dele, bliver det vanskeligt at overskue projektets konsekvenser for miljø, klima og biodiversitet. Det virker som om man vil trække beslutningsprocessen så meget i langdrag, at meget få orker at bidrage til den offentlige debat om projektet.

Hele processen virker imidlertid også som om, man allerede har besluttet at bygge by på Lynetteholm samt resten af det Østlige havneområde og at etablere den Østlige Ringvej og metro til Lynetteholm, i første omgang – og senere vurdere om man skal anlægge mere metro. Den infrastrukturudvikling vurderer vi vil styrke biltrafikken på den kollektive trafiks bekostning og dermed ikke bidrage til at opfylde de overordnede målsætninger. Ikke mindst fordi Havnetunnelen og metro M5Øst ikke tidsmæssigt er komparative.

Dette er et stort problem der stiller den kollektive trafikbetjening langt dårligere end havnetunnelen. Det bemærkes yderligere at i *Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen* fra 8. sept. 2022 forudsættes et bilejerskab der tages udgangspunkt i et gennemsnitligt brokvarter, dette også gældende indenfor lejlighedsstørrelser med lavere gennemsnitligt antal etagemeter pr. bolig. Hvorved behovet for havnetunnelen mindskes.

I de forundersøgelser, der er lagt frem, er der åbenlyse fejlvurderinger, og vi kan kun opfordre Københavns kommune til at sørge for at forundersøgelserne af projektet gennemføres, med så stor kvalitet, at de er troværdige for fagfolk og borgere. Det er ikke tilfældet nu med hensyn til vandgennemstrømning, trafik, alternative byudviklingsområder og konsekvenserne for klimabelastningen.

### *Regionalt samarbejde*

Planstrategien fokuserer på et regionalt samarbejde om byudvikling og mobilitet, hvilket er en rigtig god ide. Hvis den kollektive trafik i korridorerne skal kunne konkurrere med biltrafikken, er det nødvendigt at se på, hvordan man etablerer hurtige løsninger med få skift i den kollektive trafik. Sammenhæng mellem kollektiv trafik og samkørsel og deleløsninger kan være det, der gør den samlede rejse hurtig.

### *Prioritering mellem transportformerne*

Planstrategien peger på at biltrafikken falder, og at gang er den mest populære transportform. Det er gode nyheder, som man bør styrke. Da biltallet i de sidste 10 år er steget dobbelt så hurtigt som befolkningstallet, skal der være fokus på at fastholde denne udvikling. Særligt på de overordnede veje og i de store kryds er der en tradition for at prioritere biltrafikken højt. Det vil være relevant at se på ventetider og vurdere den i forhold til hvor mange mennesker, der transporteres på strækninger og gennem krydset. I mobilitetsredegørelsen fra sidste år fremgår det at biltrafikken fortsat fylder mere end den mobilitetseffekt den har. Både bustrafik og cykeltrafik har væsentlig mindre plads end den mobilitet der skabes. Busbaner gennem de store kryds og signalprioritering vil være et godt middel til at få de mange rejsende frem foran biler, hvor der typisk ikke er mere end en person i langt de fleste biler. Tilsvarende vil flere grønne bølger for cykler betyde, at det bliver hurtigere og mere attraktivt at cykle. Det vil naturligvis få konsekvenser for biltrafikens fremkommelighed, men det medvirker jo til at overflytte folk til de aktive og miljøvenlige transportformer. Og med elcykler er der mange, der pendler mellem København og omegnskommunerne.

### *De statslige rammebetingelser*

Planstrategien efterlyser en række statslige initiativer, der kan gøre det lettere for Københavns kommune at prioritere den grønne mobilitet og planlægge en grøn og attraktiv by. Det er positivt at se, at Københavns kommune aktivt vil anvende mulighed for at etablere nulemissionszoner og bilfrie områder, så snart det bliver muligt. Der peges også på mulighed for at prioritere delebiler højere. Det er vigtigt, men kommunen kunne også arbejde aktivt for at øge samkørsel. Særligt i yderområderne af kommunen er den kollektive trafik ikke så god, og her kan det være med til at øge mobiliteten uden at køre flere bilkm. Også i det regionale samarbejde kan samkørsel spille en aktiv rolle. Hvis man bare sikrer at der er to personer i hver bil vil man have løst både trængselsproblemer og markant reducere CO2 udledning og luftforurening samt behovet for parkering.