

Hørings svar vedr. Kommuneplan 2019 – 2. runde

Fra: Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Østerbro, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden

Kære Borgerrepræsentation i København

Vi vil gerne takke for den positive behandling vores første høringssvar har fået i forvaltningen og Økonomiudvalget. Tak for muligheden for igen at give høringssvar. Vi vælger at stille det til Borgerrepræsentationen, da der ikke i høringen umiddelbart er givet mulighed for at kommentere på trafik, som vores høringssvar omhandler.

Ændringerne af kommuneplanens målsætninger for trafik (max 25% biltrafik) og parkering i Økonomiudvalgets behandling er omfattende og meget glædelige. Vi mener også de er helt nødvendige, hvis vi skal leve op til Klima KBH 2025 og Klimaloven, samt kommende klimahandlingsplaner.

Man bør arbejde for at fremme nye trafikale koncepter der understøtter målet om at reducere trængsel fra biltrafik i byen, som øger brugen af cykler og den kollektive trafik, og som har en væsentlig og dokumenteret effekt herfor. Man bør på den baggrund ikke blande delebiler med fast stamplads sammen med andre delebilkoncepter, der ikke kan fremvise de samme positive mobilitetseffekter (jf. ÆF 17).

De nye målsætninger giver os anledning til at genfremsætte et forslag fra vores første høringssvar, som vil støtte op om de nye målsætninger: *Trafikøer*.

Trafikøer går grundlæggende ud på, at der kun skal være ærindekørsel i boligkvarterer. Gennemkørende trafik lukkes ud af boligkvarterer, ved at der kun er adgang til lommekørsel i boligkvarterer fra én enkelt større vej. Der er meget gode resultater med trafikøer i København (fx Nørrebro) og andre europæiske storbyer. Den belgiske by Gent har indrettet sig med seks trafikøer siden foråret 2017. Siden er biltrafikken i myldretiden reduceret med 12%. Antallet af cyklister er steget med 25% og brugen af kollektiv trafik er steget med 28%. Efter et år var luftforureningen i bymidten faldet med 18%. (Transport & Environment; *How a Belgian city is cutting rush-hour traffic*, 16. april 2019).

Der er desuden efterspørgsel efter trafikøer fra borgergrupper, som ønsker større trafiksikkerhed og ro; fx helt aktuelt fra Klimakvarteret (Sankt Kjelds kvarter) og Borgersamling om Middelalderbyen. Vi anerkender, at nogle få, store indfaldsveje, der betjener trafikøerne, kan få en stadig større andel af biltrafikken og belaste lokale områder uforholdsmæssigt meget samt skabe en barriereeffekt. Disse indfaldsveje bør derfor overvejes tunnelført, så vejtracéet i stedet kan benyttes til offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).

Vi håber at forslaget fra den første behandling (ÆF 117) vil blive genfremsat i lyset af de nye målsætninger og at alle grønne partier vil stemme for forslaget om at indrette byen med trafikøer.

Vi kvitterer for at Økonomiforvaltningen er åbne for at arbejde med trafikøer i det kommende arbejde i 2020 med at reducere CO2-udledningen fra trafik (jf. Hvidbogen fra første høringsrunde: "Der er med budget 2020 igangsat en analyse af hvordan CO2-udledningen fra trafikken kan reduceres. Heri vil forslaget om adskilte trafikale zoner uden gennemkørende trafik kunne indgå.")

Vi ønsker i starten af dette nye år at blive inviteret til, sammen med andre lokale borgergrupper og organisationer, at få alle de eksisterende lokale projekter med i planlægningen fra starten.

Tiden er knap og derfor er det vigtigt at igangsætte og tage udgangspunkt i projekter, der kan gennemføres hurtigt og som har en grad af lokal opbakning, så der kan indhøstes erfaringer til en mere omfattende planlægning og implementering inden 2025.

Venlig hilsen

Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Østerbro, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden