

Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden er gået sammen for at skrive dette høringssvar.

Høringssvaret er opbygget med en sammenfatning på side 1. Derefter en indholdsfortegnelse med en lille udbygning af hvert afsnit. Derefter følger vores høringssvar.

Vores udgangspunkt er de store udfordringer med at nå CO<sub>2</sub> reduktions-målene, som Københavns Kommune har sat for transportområdet i sin egen *Klimaplan 2025*. Udfordringen er kun blevet yderligere forstærket af den nye regerings målsætning om en 70% CO<sub>2</sub> reduktion i 2030. Biltrafikken er en meget væsentlig del af den udfordring og har derudover også, med trængsel på vejene, støj og partikelemissioner, en meget skadelig indflydelse på sundhed og velfærd.

Det foreliggende Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 "Verden med ansvar" indeholder ingen konkrete tiltag som sikrer at udviklingen i biltransport vendes fra vækst til reduktion. Vi har følgende forslag til hvordan det kan ske:

*Vores overordnede plan er at inddele byen i adskilte, trafikale zoner - trafikøer -uden gennemkørende trafik. Det vil være incitamentet til at søge alternative grønne transportformer til ture internt i byen. Vi anbefaler også at Kommunen begrænser luftforureningen fra transport ved at indføre afgrænsede miljøzoner i forbindelse med særligt udsatte områder, som fx i forbindelse med daginstitutioner, gågader m.m. For pendlertrafikken mellem byen og oplandet, anbefaler vi investeringer i kollektiv transport, f. eks BRT, som det CO<sub>2</sub> besparende, billigere og mere effektive alternativ til flere motorveje. Vi ser også store muligheder i cykelpendling hvor Københavns Kommune bør engagere omegnskommunerne i en forstærket indsats for cykelpendling på tværs af kommunegrænsen. Yderligere skal cykelpendling understøttes med en satsning på el-cykler og deleordninger. Foruden det lettede biltrafiktryk, vil vi yderligere beskytte fodgængerne med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. i beboelse områder og de områder hvor cykler og fodgængere interagerer med bil trafikken .*

*Ved siden af incitamentet til alternative grønne transportformer anbefaler vi forskellige tiltag til direkte reduktion af den forurenende bilpark. Kommunen bør regulere den private bilparkering i København med indgreb i både udbud og efterspørgsel. Der bør skabes mulighed for fleksible parkeringsnormer således at parkeringsnormen i et givent område kan reduceres med 6-8 parkeringspladser ved opsætning af 1 delebil med fast stamplads. Serviceerhverv skal have p-pladser men bør til gengæld opfylde krav til alternative, forureningsfrie transportformer og CO<sub>2</sub> neutrale løsninger (luft, CO<sub>2</sub> og støj). El-biler skal støttes med offentlige ladestandere med mål om en helt generel elektrificering.*

*Borgerne bør have deres egen aktive rolle med en pulje de kan søge for tilskud til omlægning af deres gade; fra p-pladser for privatbiler til delebilspladser og ladestandere sammen med træer eller anden bevoksning. Således kan kommunen gøre både trafikken og byrummet grønnere og højne borgernes livskvalitet og fremme værdien af lokale fællesskaber..*

*På sigt, når trafikø planen er gennemført, vil de store indfaldsveje ligge som barrierer ned gennem byen. I stedet skal man lægge trafikken ned i tunneller og etablere vejinfrastruktur til borgernære offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).og indrette blå-grønne korridorer: med vandløb der bidrager til klimatilpasning, biodiversitet og rekreativ værdi for borgerne.*

Vores forslag bør indgå i en samlet løsning. En trafikplan for København, der vil gavne alle, både borgere og erhvervsliv. Den belgiske by Gent har gennemført en trafik-ø plan med stor succes siden 2017. Gent har samtidig en lang tradition for aktiv involvering af borgerne i trafikplanlægning. Det er vores anbefaling at udarbejde en københavnsk trafikplan i en dialog mellem borgere og politikere. En demokratisk proces der sikrer forståelse og opbakning hos alle til en forandret transportsektor og et forandret byrum.

**Hørings svar på Københavns Kommuneplan 2019**

**Inspiration til en nyt trafikalt København.**

# ***Verdensby med ansvar***

**Trafikø ved Sjællandgade og Guldbergsgade**

*Det Økologiske Råd, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og By-og Pendlercykel Fonden* er gået sammen for at skrive dette høringsvar.

Vores udgangspunkt er de store udfordringer med at nå CO<sub>2</sub> reduktionsmålene, som Københavns Kommune har sat for transportområdet i sin egen *Klimaplan 2025*.

## **Vores Pejlemærker**

Vi arbejder efter følgende pejlemærker for transportområdet i København:

1. En nulemissions by, hvor partikel- CO<sub>2</sub> udledning fra transporten elimineres.
2. Vi ønsker høj mobilitet men prioriterer de mobilitetsformer der flytter flest mennesker pr. arealenhed og indebærer fysisk aktivitet d.v.s. gang, cykel og dernæst kollektiv transport. Biltransport prioriteres primært til ture ud af byen.
3. En høj grad af liveability, hvor byens rum ikke bare indrettes med rekreative formål for øje. Men også gør det let for den aktive borger at komme til arbejde, indkøb og institutioner.

Udfordringen er kun blevet yderligere forstærket af den nye regerings målsætning om en 70% CO<sub>2</sub> reduktion i 2030. Trafikandelen af CO<sub>2</sub> i 2012 er 528.899 tons eller 27% af 1.958.886 tons og i 2018 34 % af 1.548.011 tons eller 526.323 tons. Samlet set er det et marginalt fald på 2.575 tons eller 0,6% af det samlede forbrug (eller 2% af trafikandelen) – Dvs. der er sket et markant fald på den samlede mængde af CO<sub>2</sub> og en stagnation på trafikområdet.

Bilejerskabet øges og bidrager herved til yderligere trængsel på vejene og et byrum der til stadighed er domineret af parkerede biler. Samtidig ligger partikelemissioner fra den københavnske trafik fortsat på et alt for højt niveau. Vi arbejder for at formulere og fremføre tiltag der kan understøtte en transformation af transporten og udnyttelsen af byens rum.

På baggrund af vores pejlemærker ser vi mange gode hensigter i planudkastet som vi naturligt kan hilse velkommen. Vi er selvfølgelig enige når planudkastet siger at;

- Transportsektoren i København skal bidrage til 2025 målet om CO<sub>2</sub> neutralitet og at de bæredygtige transportformer skal fremmes som et middel til dette
- Cyklisme fortsat fremmes med forskellige tiltag – ikke mindst pendlercykling ind og ud af byen
- Fremkommeligheden og trygheden for fodgængere skal understøttes
- Luftforureningen skal sænkes for helt at undgå dødsfald
- København skal helt undgå trafikdrab
- Byens mobilitet skal arrangeres i et sammenspil der giver plads til grønne områder, ophold og aktivitet i byrummet
- Man vil fremme el delebiler i byudviklingsområder

Omvendt savner vi meget nogle konkrete tiltag og krav som reelt kan fremme ovennævnte mål og planer.

Planudkastet vil gerne nedbringe den gennemgående trafik i centrum. Men der er ikke andre virkemidler til dette end Østlig Ringvej projektet som under alle omstændigheder ikke bliver realiseret før længe efter den kommende planperiode. Vi finder det problematisk, at planudkastet i realiteten forudsætter en fortsat stigning i biltrafikken. Endelig er måltallene for cykling slet ikke ambitiøse nok-set i forhold til den stigende trængsel og hvor tæt de faktisk trafiktal ligger på målene.

Vores høringsvar består derfor af en række forslag, som vi mener kan rette op på disse svagheder. Forslagene har følgende overskrifter:

# Indholdsfortegnelse

## Trafikøer

Side 5

Vores overordnede plan er inddelingen af byen trafikalt i adskilte zoner - trafikøer - uden gennemkørende trafik. Det vil være incitamentet til at søge alternative grønne transportformer til ture internt i byen.

## Målrættede nul-emissionszoner

Side 7

For at beskytte borgernes sundhed anbefaler vi at kommunen indfører afgrænsede nul-emissionszoner i forbindelse med særligt følsomme områder.

## Effektiv kollektiv transport; København og opland

Side 7

For pendlertrafikken mellem byen og oplandet, anbefaler vi investeringer i kollektiv transport, f. eks BRT, som det CO<sub>2</sub> -besparende, billige og mere effektive alternativ til flere motorveje.

## Cykelpendling på elcykler

Side 9

*Vi ser også store muligheder i et forstærket samarbejde med omegnskommunerne for cykelpendling på tværs af kommunegrænsen.*

*Yderligere skal cykelpendling understøttes med en satsning på elcykler.*

## Fodgængere beskyttet af 30 km/t

Side 13

For at beskytte fodgængerne ønsker vi en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. i beboelse områder og hvor cykler og fodgængere interagerer med biltrafikken.

## Parkeringsstrategi for biler

Side 14

Kommunen bør regulere den private bilparkering i København med indgreb i både udbud og efterspørgsel.

## Elektrificering af bilparken

Side 17

El-biler skal støttes med offentlige ladestandere med mål om en helt generel elektrificering.

## Generelt

Side 18

# Vores hørings svar

## Trafikøer

Vores overordnede synspunkt er, at København har brug for en trafikplan der effektivt regulerer bilismen i byen. Bilisme er set ift cykel og kollektiv transport i byen uforholdsmæssigt pladskrævende og forurenende. Planen går ud på at indrette byen i trafikøer. Et princip vi vil gøre rede for nedenunder.

Vi mener, at trafikøer allerede har vist sit værd her i København med de resultater der er opnået efter omlægningerne omkring Nørrebrogade. Men vores mest lysende eksempel og forbillede er den belgiske by Gent som har opnået en meget væsentlig reduktion i biltrafikken. Siden 2017 er byen spærret for gennemkørende trafik mens centrum er helt lukket for andet end busser, taxier og udrykningskøretøjer. Biltures andel af den samlede trafik i Gent er faldet fra 55% i 2012 til 39% i 2018. I den samme periode er bilejerskabet i centrum af Gent faldet fra 69,3% til 53%. I hele Gent faldt bilejerskabet fra 81,2% til 69,3%.

Et år efter planens ikrafttræden i april 2017 var antallet af trafikulykker gået ned med 35 til 40% i centrum af byen. Luftforureningen i centrum er også i 2018 faldet mellem 20 og 30%. Det stejle fald i privatbilismen har samtidig medført en mere glidende offentlig transport.

Mobilitetspolitikken i Gent er i høj grad også rettet mod at skabe et byrum hvor borgerne kan udfolde sig mere frit. Ikke mindst børnene ønsker man at give mere tryghed og udfoldelsesmuligheder. Der findes "skolegader", som lukkes for trafik hver dag på den tid, hvor børnene går til og fra skole. "Legegader", som lukkes et par timer hver dag i skoleferierne, så børnene kan udfolde sig der. Gent er et virkeligt eksempel på mobilitet som drives i et sammenspil med ophold og aktivitet.



## Princippet i trafikøer

I København vil vi gerne have flyttet ture fra bil over til gang, cykel og kollektiv trafik – det er bl.a. Klimaplanens mål.

Mange bilture kan imidlertid ikke nødvendigvis overflyttes. Med mindre at der er taget højde for andet i den konkrete byplanlægning (f.eks. Carlsbergbyen), har alle adresser i København brug for bil adgang – når der er brug for en taxi til svigermor, når man skal have leveret en sofa fra IKEA osv.

De ture, som bedst kan overflyttes, er de interne ture i København, i og mellem brokvartererne, og den trafik der bare kører igennem København uden start eller mål i indre København.

Metoden er at sørge for at disse ture ikke bare kan køres direkte, men ledes ud på ringvejene O2, M3 og O3. Det kan ske ved at sørge for at disse veje simpelthen udgør

den hurtigste rute for biltrafikken. Biltrafik, der ikke har start eller mål i København skal ad ring 3, intern biltrafik mellem brokvartererne skal ad O2.

Den ekstra tid til biltransport vil få mange af dem, der kan til at finde et andet transportmiddel: fødder, cykel eller kollektiv trafik.

## Bæredygtig trafikplan for København – uden en Havnetunnel



- Tilgængelighed for biler overalt i København
- O2 lukkes som gennemkørsel mellem Langebro og Østerport
- Trafik mellem Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Frederiksberg og Amager/Christianshavn ledes via O2 - gennemkørende trafik forhindres ved ensretning og indkørsel forbudt-skiltning
- Miljøzoner (fremme elektrificering), parkering, godstransport, forberede for selvkørende biler/busser etc.

*Trafikøer* etableres ved en gennemtænkt planlægning af ensretninger for biltrafik, som gør at man ikke kan skyde genvej igennem et område, men ledes ad hovedfærdselsåreret system som, foruden Gent, kendes mange steder fra bl.a. Barcelona. Men som vi også her i København har haft de sidste 15-20 år på Nørrebro.

Trafikøer er vores forslag til at regulere transporten med bil inde i København. Men en overordnet trafikplan skal også regulere trafikken ind og ud af København.

Roadpricing skal hurtigt muligt indføres for at bruges som værktøj til at mindske trafik til og fra København og dermed fjerne trængslen.

De store veje med gennemkørende trafik skal føres udenom København.

### **Blå-grønne infrastruktur**

En udfordring med trafikø-modellen vil være de få store indfaldsveje til trafikøerne, der får tilført øget trafik. En trafik, som kommer til at ligge som barrierer ned gennem byen og vil belaste lokale områder uforholdsmæssigt meget – Åboulevarden er ét eksempel.

Man bør tunnelføre disse veje, så vejtracéet omdannes fra 'sort' vejinfrastruktur til borgernære offentlige transportsystemer og korridorer for bløde trafikanter (fx supercykelstier).

1. Circulation plan
2. Parking plan
- 3. Infrastructure**



Disse transportkorridorer kan så suppleres med en blå-grøn infrastruktur, der bidrager til rekreation, klimatilpasning (til skybrud og til at modgå varmeø-effekten) samt forbedret biodiversitet. Byen mangler særligt radiale blå-grønne korridorer til at binde de blå-grønne ringformede bæltter sammen (fx Søerne, voldene, den grønne cykelsti, Grøndalsterrænet). Her er de store indfaldsveje oplagte kandidater

## Målrettede nul-emissionszoner

### Initiativ

Kommunen undersøger hvilke områder i byen, det vil give bedst mening at begrænse det direkte vejbidrag til luftforureningen fra, ud fra en betragtning om følsomheden af grupperne i områder, fx børn, mange gående samt de eksisterende forureningsniveauer. På baggrund af undersøgelsen kombineret med en vurdering af den afledte effekt initiativet kan have på bilparken, udpeges særligt afgrænsede nul-emissionszoner hvor der kun må køre nul-emissionsbiler (Batteri-elbiler og Brintbiler). Zonerne skal varsles i god tid inden ikrafttrædelse. Håndhævelse sker via nummerpladegenkendelse koblet til motorregisteret.

### Baggrund

Når man opholder sig i Københavns Kommune svarer luftkvaliteten generelt til den passive rygning man udsættes for hvis man opholder sig i rum hvor der ryges 5-7 cigaretter om dagen. Særligt børn er udsatte overfor luftforurening da luftforureningen er højere i børnehøjde end i voksen-højde og da børns lunger er mere udsatte end voksnes. Af samme grund ønsker mange byer i Europa at indføre nul-emissionszoner, fx London, Stockholm og Amsterdam. Udover umiddelbart at fjerne vejbidraget af bl.a. NOx og markant nedbringe niveauet af black carbon (sod) og antallet af partikler, bidrager nul-emissionszoner også til den grønne omstilling af transportsektoren. Flere målinger ved daginstitutioner i København viser uacceptabelt høje niveauer.

## Effektiv kollektiv transport; København og opland

Selv om vi erstatter 1.000.000 diesel- og benzinbiler med 1.000.000 el-biler eliminerer vi ikke CO<sub>2</sub>- udledningen. Den falder kun med 50% ved overgangen til el-biler. Samtidig er trængslen den samme.

Kollektiv transport tilbyder sig her som en bedre mere rationel løsning, fordi man i samme transportenhed kan rumme flere mennesker.

Københavns Kommune har så den ekstra udfordring at indgå i den storkøbenhavnske metropol. Det er derfor nødvendigt med varierende former for kollektiv transport for at dække de forskellige behov.

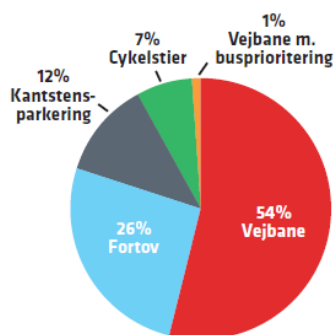
Vi vælger at dele den kollektive transport i hovedstadsregionen op i 3 dele.

- Kollektiv transport i Københavns Kommune
- Kollektiv transport til og fra omegnskommunerne
- Kollektiv transport til og fra de fjernere kommuner på Sjælland.

### Kollektiv transport i Københavns Kommune

Ud over gang og cykling er den grønne transport i Københavns Kommune baseret på kollektive transportmidler som elektriske busser, Metro og på sigt Letbane. I de fleste planer i København går man efter at grøn transport udgør 75% af det samlede antal ture. Vi ønsker at reducere biltrafikken med ca. 50%. Vores måltal er derfor at 85% for den grønne transport. Vi ønsker således et fordelingsmål på den samlede transport på henholdsvis 25% til fodgængere, 35% cykling, 25% kollektiv transport og 15% biltrafik.

Vi kan desværre ikke se at trængselsudfordringen bliver mødt med tilstrækkelige midler i KP19. Det er meget vigtigt at de klare mål også understøttes af en investeringsplan og en nøjagtig arealangivelse. Hvis man f. eks ønsker at give cyklerne mere plads er der kun vejbaner eller parkering at tage pladsen fra med mindre man vil bygge i 2 etager.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Vi ser klart udbygningen af metroen (se Visionskort for Fremtidens København) som den bedste kollektive transportløsning for selve Københavns Kommune. Det ville være ønskeligt at knytte byens forstæder tættere til centrum med anlæggelse af metrolinier til Brønshøj, Valby og langs Amagerbrogade.

Men det er samtidig vigtigt at fastholde de elektriske busser i byen, da metronettet ikke er fint nok, specielt for de handicappede og ældre mennesker.

Det bør søges nye finansieringsformer til udbygningen af Metro i København. Et fortsat salg af grunde til boligbyggeri truer med helt at vælte balancen mellem indbyggertal og offentlige velfærdstilbud som skoler, institutioner, idrætsanlæg og grønne fællesarealer til rekreation og ro.

## Den kollektiv transport og omegnskommunerne

For det nærmeste opland til København er det S-togs nettet, der allerede hver dag bringer mange mennesker til og fra omegnskommunerne, den indlysende løsning.

Det kunne eventuelt være relevant at anlægge metro til nogle af Fingerplanens tætteste bebyggede områder. Men med den høje pris for anlægget vil det være mere relevant at bruge alternative letbaner (som foreslået mellem Nørreport og Tingbjerg)- eller BRT linier som allerede delvist er anlagt mellem Nørreport og Gentofte.



Det er også vigtigt at sørge for gode kollektive transportmuligheder til og fra S-togs stationerne.

Vi anbefaler at oprette en fokus gruppe af borgere, erhverv, civilsamfund, politikere og embedsmænd for at finde de mest nødvendige og mest praktiske løsninger på pendler problematikken i forhold til omegnskommunerne. Det bør søges en statslig finansiering som et langt bedre alternativ til nye motorveje der koster 100 milliarder kroner.



## Kollektiv transport til det fjerne opland.

Der er mange mennesker der kører mere end 100 km pr. dag i bil for at arbejde i København. Det er tidsrøvende og ikke bæredygtigt. Togtrafikken mellem København og det øvrige Sjælland skal optimeres så det ikke er nemmere og billigere at bruge egen bil til og fra arbejde i København. Københavns Kommune kunne indlede en dialog med staten om et bæredygtigt kørselsfradrag.

På kort sigt kan det være en løsning at anvende busser, der kører fra opsamlingssteder på Sjælland med høj regularitet.

Også på dette område bør der laves en fokus gruppe af borgere, erhverv, civilsamfund, politikere og embedsmænd for at finde de mest nødvendige og mest praktiske løsninger på pendlerproblematikken til det fjerne opland. Staten bør også her gå ind og finansiere det som et alternativ til meget dyre motorveje.

Med hensyn til en Metro til Malmø ser vi primært dette som relevant, hvis de tusindvis af lastbiler fra Skandinavien til Europa og retur flyttes over på jernbanen. Dette vil give kapacitetsproblemer på Øresundsbroen.



## Cykelpendling på elcykler

Trods det, at København gennem en årrække har haft ambitiøse målsætninger ift. anvendelse af cyklen som det foretrukne transportmiddel, er der fortsat betydelige gevinster at hente (både ift. trængsel, sundhed og miljø) ved at hæve ambitionsniveauet yderligere. Data viser, at københavnernes er mere villige til at cykle længere strækninger end borgerne i omegnskommunerne. Det vil bidrage for København, hvis en større andel af pendlerne fra omegnskommunerne har samme cykel adfærd som københavnernes.

Københavns Kommune bør derfor tage et større medansvar for en sammenhængende cykelpolitik, der involverer omegnskommuner, hvorfra der pendles til København.

København har gennem mange år haft en vision om nul dræbte i trafikanter. København bør gå skridtet videre og lade sig inspirere af Sverige, hvor man arbejder med en vision om #moving beyond zero, som navnlig fokuserer på betydelige sundhedsmæssige gevinster ved at integrere aktiv transport i hverdagen. Så fremfor at fokusere på antal dræbte i trafikken, hvor flotte mål allerede er nået, bør en målsætning i højere grad fokusere på sparede menneskeliv og øget livskvalitet ved få endnu flere til at overgå til aktive transportformer. Dvs. cykling og gang.

### OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET

#### POLITISKE MÅLSÆTNINGER

##### KOMMUNEPLAN 2015

- 1/3 af alle ture på cykel, 1/3 med kollektiv transport, maksimum 1/3 bil

##### FÆLLESSKAB KØBENHAVN

- 50% af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel
- 75% af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport
- 70% af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering

##### KBH 2025 KLIMAPLAN

- 75% af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport

##### KØBENHAVN CYKELSTRATEGI 2011-2025

- 50% af alle ture til arbejde og uddannelse i København foregår på cykel
- 80% af PLUS-nettet har tre baner
- Cyklisternes rejsetid er reduceret med 15%
- 90% af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken
- Ingen alvorligt tilskadede cyklister i 2025
- 80% af cyklisterne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte
- 80% af københavnernes synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt
- 75% af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport

Det fremgår af et studie publiceret i Journal of Transport & Health 9 (2018) 217-225, at Danmark i 2015 har "sparet" 6190 dødsfald, 3328 tilfælde af type 2 diabetes, 5742 tilfælde af hjertekarsygdomme samt 2076 tilfælde af cancer som følge af cykling. Til sammenligning blev 26 cyklister dræbt i trafikken, 512 alvorligt tilskadekomne samt 297 let tilskadekomne. De sundhedsmæssige gevinster ved cykling overstiger således langt risici ved at cykle.

Cykling på el-cykel bidrager i høj grad til sundhedsregnskabet, idet el-cykling dels lever op til anbefalingerne til moderat fysisk aktivitet, dels er villig til at cykle mere/længere end på almindelig cykling, - i modsætning til passiv transport på el-løbehjul.

Ved fremtidige trafikinvesteringer, bør som en del af beslutningsgrundlaget indgå en vurdering af de miljø- og sundhedsmæssige gevinster ved investeringen, og en målsætning i kommuneplanen bør bindes op på, at en stadig større andel af trafikinvesteringer fremmer aktiv transport.

### **Sammenfatning:**

- Øget samarbejde med omegnskommuner om mere cykelfremme – både Supercykelstier og øget kendskab og adgang til elcykler
- Måltal for antal sparede menneskeliv ved at overgå fra passiv til aktiv transport
- Måltal for andelen af trafikinvesteringer, som direkte understøtter cykling og gang

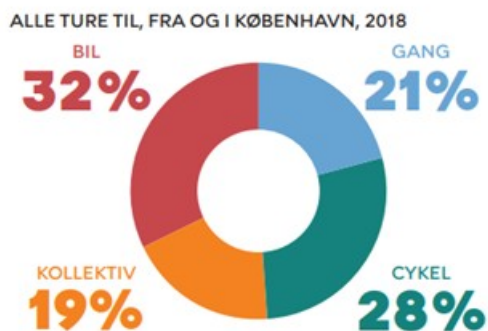
Kommunen har varierende måltal, alt efter formål, for andelen af cykelture i trafikken. Planudkastet fastholder hovedmålet fra den gældende kommuneplan hvor cykling sættes til 1/3 af den samlede trafik. Se figur.

Selvom dette tal i faktiske målinger nu har været fastlåst på 28% i to år, finder vi det nødvendigt på grund af sundhedshensyn, og den stigende trængsel, at sætte målet højere i Kommuneplan 19. Vi mener, at kommunen bør stræbe efter fordelingen 50%, 35% og 15% til henholdsvis cykling/gående, kollektiv transport og biler.

### **Cyklerne skal fremmes**

Ifølge Københavns Cykelregnskab 2018 bruger 49 % af københavnere cyklen til/fra arbejde og studie. Men ikke bare er trængslen voksende. Det er til gene for alle trafikanter, at fremkommeligheden bliver dårligere og kødannelsen større, og det koster samfundet 20 mia. kr. om året (DI Transport). Idet Københavns Kommunes mål om at 50% af alle pendlerture skal foregå på cykel nu praktisk taget er nået, skal dette måltal også forhøjes. Hvis trængslen for alvor skal reduceres må støtten til pendlercykling derfor forstærkes. Der er også store sundhedsgevinster at hente, hvis cyklen bliver brugt mere - hele 467 mio. kr., hvis cykling i Hovedstadsregionen øges med 10 % (*Region Hovedstadens Cykelregnskab 2016*).

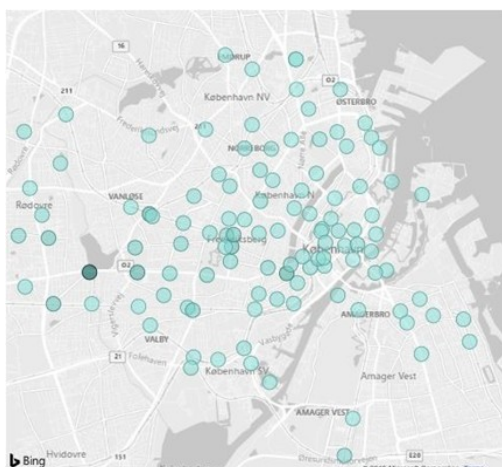
Københavns Cykelregnskab 2019 fastslår, at 40 % af bilturene har københavnere ved rattet, på vej ud af byen, mens 60 % er besøgende, som kører ind i byen. Dvs. at over halvdelen af bilisterne, som kører i kommunen, er fra omegnskommunerne.



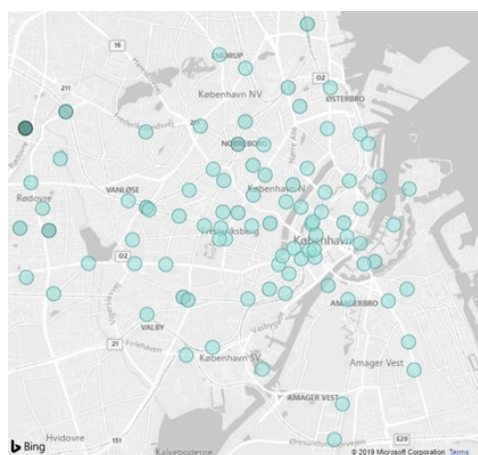
### Københavns Kommune – Cykelregnskab 2018

Parkeringsmulighederne er begrænsede og det er netop varslet parkeringsprisstigninger for diesel- og benzinbiler. Bilister fra omegnskommunerne skal derfor have et attraktivt transportalternativ, der er fleksibelt og miljøvenligt.

Det kan være en udfordring at få folk op på den almindelige cykel, når turen er længere end 5 km (*Danmark – op på cyklen*, Transportministeriet). elcykler kan dog øge turlængden med 40 % i forhold til almindelige cykler (*Cykelregnskab 2018*, Københavns Kommune). Også en undersøgelse fra DTU fastslår, at adgang til el-cykel bidrager til øget cykling (Haustein & Møller, DTU Transport). Nye brugstal fra By- & Pendlercykel Fonden viser at borgere i Rødovre Kommune fx pendler over 10 km. fra Damhustorvet og 8,4 fra Islev Torv på de hvide elcykler til/fra København. Illustrationerne nedenfor viser, hvor cyklisterne kører hen.



Ture startet fra Damhustorvet



Ture startet fra Islev Torv

Det viser en villighed til at vælge el-cyklen som transportmiddel på de længere strækninger, hvis borgerne får Bycyklen tilgængelig nær deres bolig. Denne villighed kan eksporteres til andre omegnskommunerne. Ifølge Moving People har el-cyklen et stort potentiale for at dække mange ture til og fra arbejdet som i dag foregår i bil i hovedstadsregionen. Bycyklen kan således være med til at understøtte overflytningen af ture fra bil til cykel.



For at bekæmpe trængslen, nå de ambitiøse CO<sub>2</sub> 2025 mål og præsentere et attraktivt alternativ til bilisterne i omegnskommunerne, bør Københavns Kommune:

**1. Etablere en tværkommunal task force** med fokus på at udbrede brugen af elcykler og øge cyklisme på tværs af kommunegrænserne på eldrevne bycykler. Sammen bør kommunerne udarbejde en handlingsplan for et sammenhængende system og enkeltvis udvælge placeringer til Bycykelstationer ved trafikale knudepunkter, centrale pladser, boligområder, uddannelsessteder og erhvervsparker. KK skal spille en aktiv rolle i at fremme og udbrede kendskabet til fordelene ved et samlet Bycykelsystem i Hovedstaden.

**2. Allokere mere plads til ladestander til elcykler** og prioritere udbredelsen af dette på kommunens område til gavn for borgerne og pendlere fra omegnskommuner. Der bør i denne sammenhæng oprettes en pulje til grøn transport. Virksomheder og uddannelsessteder skal have mulighed for at søge tilskud/midler til grønne transportinitiativer fx ladepunkter til elbil og -cykler på deres matrikel. Der bør både kunne søges i og uden for kommunen, da det gavner københavnere at flere fra omegnskommunerne tager det grønne valg.

**3. Intensivere borgerinformationen om de nuværende cykelinitiativer.** Der eksisterer allerede mange gode cykelinitiativer, der er til glæde for københavnere som fx rene cykelgader som Vestergade. En undersøgelse fra Københavns Kommune viser dog, at 45 % af københavnere ikke kender til de regionale Supercykelstier, og 20 % kender ikke de Grønne Cykelruter. Ifølge By- og Pendlercykel Fonden har mange lokale beboere heller ikke fået øjnene op for fordelene ved Københavns officielle by- og pendlercykelsystem. Det tyder derfor på, at borgerne har begrænset kendskab til de initiativer, der allerede er etableret. Der er derfor en god portion lavt hængende frugter, som i højere grad skal sættes i spil. Der er bl.a. et behov for at køre oplysningskampagner med fokus på de eksisterende cykeltilbud og -infrastruktur. Københavns Kommune kunne også tage initiativ til at trafikrapportering på P4 også varetager den bløde trafiks interesser, eksempelvis med information om vejarbejde, hvor cyklisterne bliver påvirket. Det kan bl.a. gøres ved at skilte de grønne cykelruter og fremme anlægget af de manglende strækninger, som skal forbinde ruterne på tværs af byen. Herved kan kommunen fremme brugen af cykel til rekreative formål samt give mulighed for at også turister kan finde vej til byens natur.

**4. Cykelstier bør udvides** - ikke indsnævres. Hvis det stigende behov for cykling skal kunne opfyldes, kræver det mere areal, som nødvendigvis må fratages motorvejbanerne. Cykelstierne kan langs-opdeles for at tilgodese, at behovet for differentieret hastighed også udvides, ligesom behovet for plads til bredere cykler stiger.

**5. Bedre og sikrere adskillelse af bil- og cykeltrafik** i større kryds med diverse lysregulerede passagemuligheder. Problemet kan også være stort i de parallelgader (Blegdamsvej, H.C. Andersens Blvd. mellem Rådhuspladsen og Rysensteensgade - eksempelvis), hvor cykler og biler kæmper om snæver plads. Der er også mange uheld med åbnende bildøre.

**6. Flere Hollænderløsninger.** Ved stop for lyssignal kan oversigtsforholdene for motorkørende forbedres, hvis krydsene indrettes med såkaldte "hollænderløsninger" - kasseformede afmærkninger på asfalten, der levner cyklister fri plads forrest i vejbanen til motorkørende. Kommunen har iværksat denne konstruktion nogle steder med gavnlig virkning: Udkørslen fra Gasværksvej i Vesterbrogade, samt udkørslen fra Njalsgade i Islands Brygge.

**7. Regulering af elløbehjul.**

El-løbehjulene - efter den ordning som de er blevet lanceret - er desværre blevet til betydelig gene for byen. Sikkerhedsmæssigt for trafikken. Men også i den måde de bliver

efterladt på veje og fortorve. Der er også et øget ressourceforbrug forbundet med batterier der hurtigt bruges op og transporten der ligger i at servicere dem. Københavns Kommune bør tage ansvar for at imødegå denne forringelse af byrummet.

### **Kommunen bør tage et ansvar for at agere politisk i forhold til Christiansborg.**

Vi anbefaler meget stærkt, at kommunen arbejder for at el-løbehjuls-prøveperioden afsluttes helt til nytår 2020. Ved en evt. fortsættelse af ordningen må kommunen arbejde for en meget strammere lovgivning. Især da løbehjulene privatudlejes fra byens offentlige rum - ulovligt i henhold til gældende bestemmelser.

Nødvendig lovgivning fra statens side bør omfatte:

- A) Alderskrav til brugerne.
- B) Lovbefalede private ulykkesforsikringer (som for knallerter).
- C) Påkrævet brug af hjelm.

### **Kommunen bør ved siden af dette selv regulere ordningen**

- A) Nedsat hastighed i centrale områder af Kommunen - tilvejebragt af løbehjulsudlejerne selv ved indførelse af GPS-registrering af løbehjulenes placering.
- B) Lovbefalet samarbejde mellem alle udlejere om fælles transportordning for løbehjul, der skal serviceres, i stedet for at 5 selskaber sender hver deres lastvogne ud efter dem.
- C) Egne stativer til løbehjulene bør etableres af udlejerne, så hensmidning på gaden eller anbringelse i kommunalt opstillede cykelstativer undgås.

Nogle af disse bestemmelser er allerede indført i flere europæiske storbyer.

## **Fodgængere beskyttet af 30 km/t**

Gående trafik er afhængig af sikre veje og stier der er farbare, trygge og rare at færdes på. Specielt er det vigtigt for de svageste trafikanter; børn, ældre og handicappede. Sammenlignet med nærværende planforslag har kommunen tidligere haft mere ambitiøse udspil for fodgængere. Fodgænger – strategien inkluderede strøggader; en vision om et grønt bymiljø hvor gennemkørende trafik er ledt udenom til gavn for både butikslivet og de gående borgere.



I Green Mobility planen er et

fodgængernetværk, et sammenhængende net af stier til gående, det bærende initiativ til støtte for fodgængere. Planudkastet indeholder ganske vist planer om at optage kontakt til og skabe partnerskaber med private grundejere og gårdlaug for at skaffe sikre stier – også til børnenes skolevej. Men man fornemmer ingen virkemidler der garanterer stierne bliver til noget og fodgængernetværket nævnes slet ikke.

Det umiddelbart vigtigste fremskridt vil være en skærpelse af hastighedsbegrænsningen. Derfor støtter vi selvfølgelig, at Københavns Kommune vil have et specielt fokus på dette og gå sammen med andre kommuner for at udvirke den nødvendige lovændring. Men vi mener ikke en hastighedsgrænse i byer på 40 km/t er nok.

I København bør man kun på store hovedveje som Åboulevarden kunne køre 40 - 50 km/t. I resten af byens boligkvarterer bør det ikke være tilladt at køre mere end 30 km/t. Med en hastighedsbegrænsning på det niveau kan vi sikre borgerne i København at opfylde nul – visionsplanen for 2025.

En skærpet hastighedsbegrænsning giver fodgængere mere tryghed samtidig med mindre trafikstøj. Men den stærkest måde at sikre byrummet for fodgængere vil være både at skærpe hastighedsbegrænsningen og strukturere hele byen efter trafik-ø princippet. Ved at give borgerne den maksimale tryghed og samtidig fjerne den gennemgående trafik bliver der plads til netop at udfolde strøggader og et fodgængernetværk omfattende hele kommunen.

## Parkeringsstrategi for biler

København sander til i biler – de fylder for meget på vejene når de kører, og de optager store arealer når de (95% af tiden) står stille. Plads der ellers kunne bruges til at nære byens liv, lokale fællesskaber, skabe nyt liv og til at få et mere effektivt transportsystem. Tidligere parkeringsstrategier har ikke fokuseret tilstrækkelig på at der er forskellige slags parkering i byen:

*Parkering til brugere af byen – hovedsagelig men ikke udelukkende i de indre bydele*

*Parkering til byens beboere*

*Parkering for serviceydelse – varetransport, håndværkere etc.*

## Brugerparkering

Brugerparkering er den parkering der er forbundet med at bruge byen. Det kan være fordi man kører til arbejde, fordi man har et møde i byen, fordi man skal nyde bylivet i en biograf eller på en restaurant.

Brugerparkering har det til fælles at de meget ofte kan erstattes af kollektiv transport – eventuelt suppleret af at man kører i bil hen til en station.

Der ligger derfor et stort potentiale for at få fjernet nogle biler fra vejene ved at gøre det mindre attraktivt at bruge bilen – jo færre P-pladser, der er til byens brugere, jo mindre trafik får vi på vejene. En ny parkeringsplads i Indre By kan måske resultere i fem eller ti bilture ind og ud af byen om dagen – en fjernet parkeringsplads kan fjerne fem eller ti bilture

Brugerparkeringen er den dominerende i de indre bydele – det er derfor vigtigt at få reduceret antallet af P-pladser i Indre By, både offentlige og private, og at prissætte parkeringen så højt, at de der alligevel vælger at køre bil kan finde en P-plads relativt hurtigt, så vi undgår en masse såkaldt søgekørsel.

Der skal selvfølgelig være et passende antal handicapparkeringspladser for de, som ikke har mulighed for at bruge den kollektive transport.

## Beboerparkering

Københavnernes egne biler fylder mere og mere op, og i visse bydele så meget, at det resulterer i udbredt ulovlig parkering.

Københavns strategi har været, at når en beboer vælger at købe en bil så stiller det offentlige et gadeareal på 10-15 kvadratmeter til rådighed mod en meget beskedne beboerlicens – meget mindre end den markedsværdi som arealet har.



2. Parking plan

Det har vi ikke plads til længere. Den nuværende situation er uholdbar når vi konstaterer mange kvarterer oplever p-

belægning på langt over 100% på visse tidspunkter af døgnet. En regulering er nødvendig.

Forskellige andre byer har løsninger som man kunne lade sig inspirere af. Man kunne f.eks. lade prisen være tættere på markedsværdien – så vil det koste måske tusind kroner pr. måned at disponere over en parkeringsplads i brokvartererne. I Paris har sådan en strategi resulteret i at mange mennesker i de indre bydele har en parkeringsplads til deres bil uden for byen, f.eks. i nærheden af en metrostation.

## **Bilfri boliger**

I den første udgave af Forslag til KP19 stod der på side 20, 2. spalte, 3. afsnit: "Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne."

Vi mener ikke denne sætning skal fjernes fra planen og vi ser gerne ambitionen udvidet til eksisterende by, hvor der sker fortætning. Vi mener at der både er efterspørgsel og et oplagt behov for bilfri kvarterer/boligblokke (ex kun med delebiler), hvis vi skal leve op til byens klima ambitioner og begrænse trængsel.

I eksisterende by med parkering på offentlig vej, vil det være muligt at undtage adresser mulighed for beboerparkering. Dette simple greb vil sikre, at beboere i bilfri områder ikke belaster naboområder med beboerparkering. Bilfri kvarterer vil være billigere at bo i, vil aflaste vejinfrastrukturen og give sundere økonomi i den offentlige transport, samt reducere lokal forurening. Alt sammen målsætninger for byen. Den enkelte borger vil helt frivilligt vælge at tilflytte disse adresser og vil opnå håndgribelige gevinster mod at afstå retten til beboerparkering.

I København er der to bydele, Ørestad og Nordhavn, som ikke har parkeringsnormer. Hvis borgerne ønsker at have en bil skal de købe en parkeringsplads. En ordning indført af By og Havn. Med en pris på 1125 kr pr måned forekommer der desværre mange ulovlige parkeringer i området. En sådan ordning kræver derfor en skrap håndhævelse.

Mere radikalt er det i Tokyo – der kan man ikke få lov til at købe en bil, med mindre man kan påvise at man har en parkeringsplads. Og parkeringspladsen er som regel dyrere end bilen!

Amsterdam har en model med nogle elementer, vi kunne lade os inspirere af

- Der kun udstedes beboerlicenser i et omfang, der svarer til antallet af parkeringspladser
- At hver husstand kun kan have én parkeringslicens
- At der etableres et køsystem for at få parkeringslicenser
- At beboernes biler, der ikke har parkeringslicens, skal betale almindelig P-afgift

## **Vores forslag til en nyordning i København er et af følgende;**

1. P-afgiften og beboerlicensen sættes væsentlig op – også i forhold til den seneste reform
2. Der udstedes kun p-licenser svarende til antallet af p-pladser
3. Der indføres en fleksibel parkeringsnorm således at 1 delebil med fast standplads kan sænke parkeringsnormen i forholdet 1 til 8. Omlægningen sker i forbindelse med trafikomlægninger og ændring af lokalplaner

Foruden parkeringen på offentlige arealer findes der også parkeringspladser nogle steder inde i gårdene. Vi bør så vidt muligt friholde gårdene til fælles rekreative formål for beboerne. Ikke overlade dem til en begrænset kreds af private brugere. Bilparkering skal derfor være forbudt i gårdene i Indre By og brokvarterne. Undtaget er kun de gårde, hvor parkeringen er tilladt af Københavns Borgerrepræsentation eller allerede tinglyst specifikt på matriklen.

Beboerparkeringen udvides, alt andet lige, hele tiden ved nybyggeri. Opførelsen af p – anlæg skal lægges oven i prisen på byggeriet. Men de faste, obligatoriske p – normeringer er i dag ofte både fordyrende og overflødige for de beboere som skal flytte ind. F.eks. er p-husene i Århusgade kvarteret i Nordhavn overdimensioneret.

P-normeringerne for nybyggeri bør skæres ned og de resterende pladser overlades til delemobilitet, delebiler med fast stamplads og delecycler. Pladserne til delemobilitet vil så efter aftale drives af delemobilitets operatører. Mobilitetsbehovet ville da kunne løses samtidig med, at man bygger billigere boliger.

## **Serviceparkering**

Parkering til byens servicefunktioner bør prioriteres allerhøjest – vi har alle brug for at butikkerne får transporteret varer, at håndværkeren kan parkere sin bil (og sit mobile værksted) i nærheden eller at pakkeposten kan levere vores pakker.

Det skal derfor prioriteres at der er plads til at denne parkering kan ske – og på lovlig vis. Til gengæld kan vi så fra byens side stille krav om, at det foregår på miljørigtig og på effektiv vis – ingen gamle varebiler, der kommer kørende ind i byen med ganske få varer. F.eks. kan vi kræve at servicetransporten fra 2025 skal ske med elektriske biler.

Krav om elektriske biler vil for varetransporten betyde, at der typisk skal ske en omladning uden for byen og at man dermed kan få en mere effektiv udnyttelse af de varebiler der kører ind i byen. Varer til supermarkederne vil vi dog indtil videre være nødt til at undtage. Alternativet til de store tunge lastbiler vil være et meget stort antal mindre lastbiler med andre gener til følge.

## **Opsummering**

For at få en bedre by er det nødvendigt at København gentænker sin parkeringsstrategi, og laver nogle klare prioriteringer

1. Serviceparkering for varetransport og håndværkere – i den udstrækning den ikke kan overføres til andre transportmidler. Til gengæld skal der stilles krav til håndværkere og varetransportører om effektiv og miljørigtig transport
2. Beboerparkering skal stadig være muligt, men der skal gøres op med at bare fordi man har råd til at købe en bil skal det offentlige stille dyrt gadeareal til rådighed. Vi foreslår at man enten forhøjer beboerlicensen eller kun udsteder p-licenser svarende til antallet af p-pladser for at få styr på beboerparkeringen. P – normeringerne til nybyggeri bør skæres ned og de resterende pladser overlades til delemobilitet.
3. Ikke al brugerparkering er overflødig eller kan erstattes med brug af kollektiv transport – men meget kan. Det er derfor vigtigt at der er en stærk kontrol med udbuddet af parkeringspladser, især i de indre bydele. Og det er vigtigt at prissætningen sker så søgekørsel holdes på et minimum.

## **Parkerings norm for offentlige institutioner**

Vi anbefaler, at parkeringsnormen for offentlige institutioner, mindskes i Københavns Kommune, jvf. det overordnede mål om flere gående og cyklister til offentlige institutioner.



Anvendelsen af biler omkring skoler og institutionerne mindsker sikkerheden for børnene. Det inkluderer også de forældre som henter og bringer børnene i bil.

Ideelt set skal børnene sættes af bilen i god afstand af indgangen til skolen/institutionen. Konkret ønsker vi en lokal vurdering af parkeringspladserne også for etablerede institutioner. Hvis dette ikke kan opfyldes, ønsker vi parkeringsnormerne reduceret med 50%.

## **Elektrificering af bilparken**

### ***Initiativ***

En elektrificering af bilpakken i København bør ske via delemobilitet. Det er ikke muligt for borgere at opstille private ladestander i det offentlige rum. Fokus bør derfor være at udbrede ladestander til offentligt brug og til delemobilitet. Kommunen bør understøtte udbredelse af el-delebiler med fast stamplads ved at finansiere grave – og anlægsarbejde ved ifm etablering af ladeanlæg og el-delebils p-pladser.

### ***Baggrund:***

Når København skal være CO<sub>2</sub> neutral i 2025 betyder det, at biltransporten skal elektrificeres. Det er ikke realistisk at hver el-bilejer har sin egen ladestander. Den store del af den københavnske bilpark, som kun benyttes sporadisk, kan ikke være el-baseret, da de står stille det meste af tiden. I weekender og ferier skal de kunne køre ejeren ud af byen til sommerhus, familiebesøg, indkøb etc. Dertil behøver de en fuldt opladet elbil.

Det kan delebiler med fast stamplads levere.

Samtidig er delebiler med fast stamplads med til at levere en løsning som minimerer antallet af biler i byen, og dermed et behov for færre ladestander.

## **Borgerne laver grønne gader**

### ***Initiativ***

Der etableres en pulje, der kan søges af boligforeninger til omdannelse af en del af en gade til grøn gade.

Initiativet understøtter at borgere kan beslutte at nedlægge p-pladser til fordel for grønne rekreative områder, (naturrum), parkering til cykler, bycykler, delecycler og oprettelse af p-pladser til delebiler med fast stamplads. Således har borgerne fortsat har adgang til mobilitet men med en langt bedre udnyttelse af pladsen.



### ***Baggrund***

1 delebil med fast stamplads erstatter mellem 5-10 privatbiler. LetsGos tal viser at en af LetsGos biler erstatter 8 privatejede biler i brokvartererne. Delebiler med fast stamplads erstatter bilbehovet for private, som skal bruge biler i fritiden og for erhverv som bruger bilerne til medarbejderkørsel.

Behovet for p-pladser reduceres med andre ord dramatisk når der opsættes delebiler med fast stamplads og en del af denne plads kan med fordel bruges til at understøtte anden grøn mobilitet (bl.a. god cykelparkering og plads til bycykler) og til at skabe grønne rekreative byrum til borgerne.

Samtidig kan der opstilles infostandere, hvor der kan kommunikeres til borgerne om fordelene ved grøn mobilitet og delebiler for sundhed og miljø.

I følge en undersøgelse udført af COWI holder 25 % af alle biler i København i brokvartererne stille fra mandag til fredag. Det er biler som disse der uden funktionstab kan erstattes ved at der opsættes delebiler med fast stamplads

Som inspiration kan bl.a. nævntes Amsterdam hvor man har fjernet 10.000 p-pladser, som er gjort til rekreative områder, til stor værdi for både lokale og besøgende.

Det skal være muligt for boligforeningen at kunne søge en grøn gade pulje om midler til at lave rekreativt område hvis der opsættes delebiler med fast stamplads, cykel og el-cykel parkering i en gade. Omfanget af det rekreative område bestemmes af antallet af delebiler med fast stamplads som opsættes, dog med et maksimum på 21 p-pladser og hermed 3 delebilpladser pr. område.

## **Generelt**

Vi vil generelt set opfordre til, at kommunen sætter fokus på sammenhængen mellem natur, klima, mobilitet og luftkvalitet. Vi vil derfor opfordre kommunen til, at kommunen arbejde mere tværfagligt, både inden for planlægning og projekter. Undgå søjletænkning, tænk stort, og lad borgere, erhverv og civilsamfund arbejde med, det er der rigtigt meget potentiale i. Kommunen skal dele ansvaret, sammen kan vi skabe en både ansvarlig og bæredygtig by i balance.

## **Afsendere af høringsvar:**

### **Det Økologiske Råd**

Jeppe Juul

Kompagnistræde 22,

1208 København

Telefon: 45 30 29 99 82

### **Delebilsfonden LetsGo**

Bjarke Fønnesbech

Direktør

Nørre Farimagsgade 11, st. th.

1364 København K

+45 22 38 80 80

### **Cyklistforbundet København**

Flemming Møller

Rømersgade 5-7,

1362 København

Telefon: 45 60 85 89 08

## **BY- OG Pendlercykel Fonden**

Tina Füssel  
Administrerende direktør  
Bredgade 36B, [3.tv.](#)  
1260 København K  
Mobil +45 53 70 25 01

### **Miljøpunkt Amager**

Dorte Grastrup-Hansen  
Centerleder  
Jemtelandsgade 3, 4. sal  
2300 København S  
Telefon: 45 82 32 58 14

### **Miljøpunkt Indre By og Christianshavn**

Marianne Spang Bech  
Centerleder  
Regnbuepladsen 7 st. tv.  
1550 København V.  
Telefon: 45 33 93 21 21

### **Miljøpunkt Nørrebro**

Anders Jørn Jensen  
Centerleder  
Korsgade 16,  
2200 Nørrebro  
Telefon: 45 22 55 53 03