

København den 13. oktober 2015

Vedrørende: Forslag til Københavns Kommune, Kommuneplan 2015

Tak for muligheden for at kommentere forslaget. NOAH-Trafik vil især beskæftige os med en del af de trafikale aspekter ved forslaget.

Miljøvurderingen viser: Flere parkeringspladser undergraver CO₂ målsætning og ren luft planen

Det der først springer i øjnene er, at forslaget bl.a. indebærer krav om flere pendlerparkeringspladser. En sikker følge heraf er mere biltrafik og miljøforringelser. Derved undergraves de trafikale og miljømæssige målsætninger. Alle de pæne ord om bæredygtighed og miljø gøres til skamme. Disse miljøforringelser kommer tilmed oveni en parkeringsforlig, der også betyder mange flere p-pladser.

Miljøvurderingen af forslag til Kommuneplan 2015 konkluderer da også, at den forslåede ændring af parkeringsnormerne:

"ikke understøtter målet om CO₂ neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes".

For hver ny Kommuneplan der er kommet siden 2009 er der krævet/tilladt flere pendlerparkeringspladser.

Kommuneplan 2009

Nedenfor gengives parkeringsnormerne i Kommuneplan 2009. Der var i rammeområder C, S, E, J, H, T og O sat et maksimum antal.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m ² , højst 1 pr. 100 m ²	
C (boliger og serviceerhverv)	Højst 1 pr. 200 m ²	Højst 1 pr. 100 m ²
S (serviceerhverv)	Højst 1 pr. 150 m ²	Højst 1 pr. 100 m ²
E (blandet erhverv)	Højst 1 pr. 100 m ²	
J (industri)	Højst 1 pr. 100 m ²	
H (havneformål) T (tekniske anlæg) O (offentlige formål)	Højst 1 pr. 100 m ²	

I forbindelse med byggeri til butikformål skal der i alle områder etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

Kommuneplan 2011

Med Kommuneplan 2011 blev parkeringsnormerne endnu mindre miljøvenlige. Selve tallene er de samme, men i stedet for ”HØJST” i Kommuneplan 2009, kom der i Kommuneplan 2011 til at stå ”I STØRRELSESORDEN OG HØJST”. Det var en stor miljøforringelse, idet man næsten afskar mulighed for at kræve færre end det højst tilladte antal. Der var dog stadig en mulighed.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m2	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m2	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m2	

Kilde: Københavns Kommune. Kommuneplan 2011

Kommuneplanforslag 2015

I det foreliggende forslag til Kommuneplan 2015 bliver det miljømæssigt endnu værre.

Nu kræves 1 p-plads pr. 150 kvadratmeter i områdetype C - tætbyen og byudviklingsområder - i stedet for ”I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 kvadratmeter”.

Der åbnes tilmed op for, at i områdetype C og S i tætbyen og udviklingsområder kan kræves helt op til 1 plads pr. 100 kvadratmeter. Det er det dobbelte af maksimum i gældende kommuneplan. Der er dog mulighed for kun at kræve 1 pr. 200 kvadratmeter. Det er nok kun en teoretisk mulighed.

Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m2 eller minimeres til 1 plads pr. 200 m2, såfremt der efter en konkret vurdering kan påvises et andet p-behov.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m2	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m2	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m2	

Kilde: Materiale til Forslag til Kommuneplan 2015.

Parkering er afgørende for transportmiddelvalget

Hvis man vil have folk til i videst muligt omfang at benytte cykler og kollektive transportmidler skal man ikke samtidig lokke med masser af pendlerparkeringspladser.

Selv ved stationsnær beliggenhed af erhvervsbyggeri kræver Københavns kommune desværre et stort og - ifølge kommuneplanforslaget - et endnu større antal pendlerparkeringspladser. Derved undergraves effekten af stationsnær beliggenhed på afgørende vis. Det tilmed på et tidspunkt, hvor der med metroudbygningen kommer flere stationsnære områder

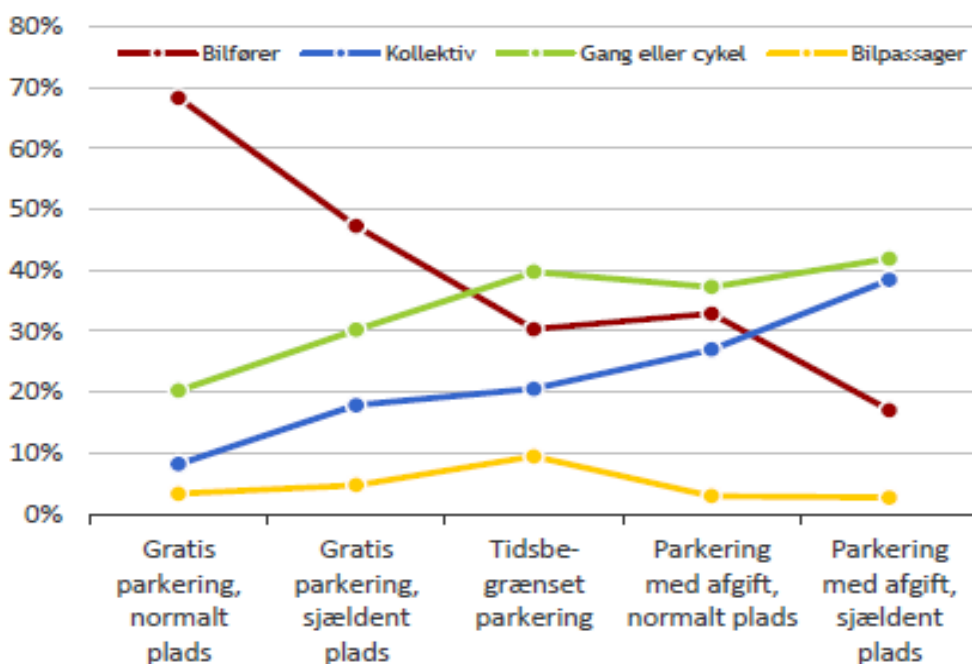
Et skræmmende eksempel på den nuværende praksis er kravet om 180 parkeringspladser ved det - i udpræget grad - stationsnære Scala-byggeri. Det ligger lige ved Vesterport Station, Københavns Hovedbanegård og nær den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Disse p-pladser vil formentlig generere mere end 1100 ekstra daglige bilture til Københavns centrum. Man har nemlig ofte i København brugt den tommelfingerregel, at hver parkeringsplads i centrum i gennemsnit medfører omkring 6 daglige kørsler. Tidligere var der ingen parkeringspladser ved Scala.

Naturligvis skal der være parkeringspladser til handicappede bilister, vare- servicetrafik og til besøgende til virksomhederne. Vi så dog gerne, at der i tætte bykvarterer med god kollektiv trafik kun blev krævet/ tilladt parkeringspladser til handicappede bilister og til al nødvendig service- og godstrafik.

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenten som bilfører 68 %.

Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30-40 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2011-2013.

Titusinder af nye private pendlerparkeringspladser

Udbuddet af pendlerparkeringspladser i Københavns Kommune er gennem årtier forøget med tusinder og atter tusinder.

Disse parkeringspladser er en afgørende forudsætning for den voldsomme vækst i biltrafikken, som især har fundet sted over kommunegrænsen.

Der findes ikke i kommunen nogen samlet oversigt over, hvor mange ekstra private parkeringspladser, der er og er kommet i København de seneste årtier.

Man har heller ikke et samlet overblik over, hvor mange private p-pladser der er under anlæg, og hvor mange der er krævet i forbindelse med planlagte byggerier.

Der er dog et enkelt alarmerende tal for udviklingen i antallet af pendlerparkeringspladser fra ca. 1992 til ca. 2002, men det omfatter kun nye større erhvervsbyggerier i nævnte periode. I disse områder er der kommet over 10.000 ekstra parkeringspladser:

"I forbindelse med de sidste 10 års større erhvervsbyggerier i København, bl.a. i havneområderne er der således anlagt over 10.000 parkeringspladser på privat grund eller parkeringskældre".

Kilde: Københavns Kommune: Trafik- og miljøplan 2003. Status og hovedproblemer

NOAH-Trafik har gennem mange år forgæves forsøgt at få en oversigt over alle private parkeringspladser ved arbejdspladser i København. Københavns Kommune har undskyldt sig med, at man ikke havde ressourcer til at lave en sådan oversigt. Det ville ellers kun kræve begrænset arbejde løbende at opdatere en oversigt.

Den 9. november 2001 sendte NOAH-Trafik igen en henvendelse til Københavns Kommune, hvor vi ud fra kendskab til lokalplaner og byggeplaner anslog det antal parkeringspladser, der var anlagt de seneste år eller var under anlæg eller mulige ifølge lokalplanerne. Det drejede sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal altså over 33.000.

Listen er gengivet nedenfor.

Forøgelse af antallet af parkeringspladser i Indre by (inden for søerne):

	Antal nye parkeringspladser, som er planlagt/besluttet/overvejet
Glyptoteksgården, domicil 6.000 m ² kontor og 6.000 m ² lejligheder	120
Kommunehospitalet	325
Kvæsthusbroen	500
Turbinegrunden	200
I alt:	1.145

Forøgelse af antallet af parkeringspladser i det øvrige København:

	Antal parkeringspladser, som er anlagt/planlagt/besluttet/overvejet
"Ny Tøjhus", 185.000 m ² nybyggeri	1.850
"Holmen II" – lokalplan nr. 331 . 170.000 m ²	1.700
Christianshavn syd for Torvegade, Unibank m.v	830
Ny Amager Strandpark	1.400
Islands Brygge syd, op til 192.000 m ² boliger og serviceerhverv	1.920
Bellacenter II, 264.000 m ²	2640
Rica Hotels ASA, Vejlands Allé 13.400 m ²	134
Færgehavn Nord, 100.000 m ² erhvervsbyggeri	1000
Parkeringshus ved Blågårdsgade/Ågade	200
Kalkbrænderihavnen, 28.000 m ² kontor	280
Tuborg nord, 40.000 m ² kontor	400
Østerbro (Østerbrogade/Jagtvej), 16.000 m ²	160
Østbanegade – op til 8.500 m ² kontor	85
Nordisk Fjer, 14.000 m ² kontor	140
Sønderfrihavn, 50.000 m ² kontor	500
Amerikakaj, 5.500 m ² ejerboliger	55
Amerikakaj, 6.500 m ² kontorer	65
Amerikakaj, etape II, Domicilbyggeri, 6.400 m ²	64

Langelinie, 25.000 m ² kontorer	250
Kanonbådskurene, 12.700 m ² kontorer	125
Amager Boulevard, 10.500 kvadratmeter kontor	105
Fisketorvet	2.000
Havnestad, Islands Brygge, 100.000 m ²	1.000
Havneholmen, 120.000 m ² kontor/bolig	1.200
Strandlodsvej, 8.000 m ² butik/kontor	80
Teglværkshavnen, 50 boliger	50
Østre Teglgade, 32.000 m ² kontor	320
Teglholmen, 70.000 kvadratmeter kontor	700
Teglholmen, erhvervsbyggeri 7.500 kvadratmeter	75
Sluseholmen, 90.000 kvadratmeter boliger/kontor/hotel	900
Islands Brygge, 8.000 m ² erhverv.	80
Sydhavn Plads 8.500 m ² kontor	85
Teglholmegade, 40.000 m ² kontor	400
Borgmestergården, Sydhavnen, 11.000 m ² erhverv.	110
Frederikskaj, 22.000 m ² erhverv	220
Sjællandsbroen, 6.600 m ² kontor.	66
Scanpark, Valby, 9.000 kvadratmeter kontor	90
Gl. Køge Landevej, 6.000 m ² kontor/industri	60
DGI-byen	220
Dansk Ingeniørforening (Kalvebod brygge)	92

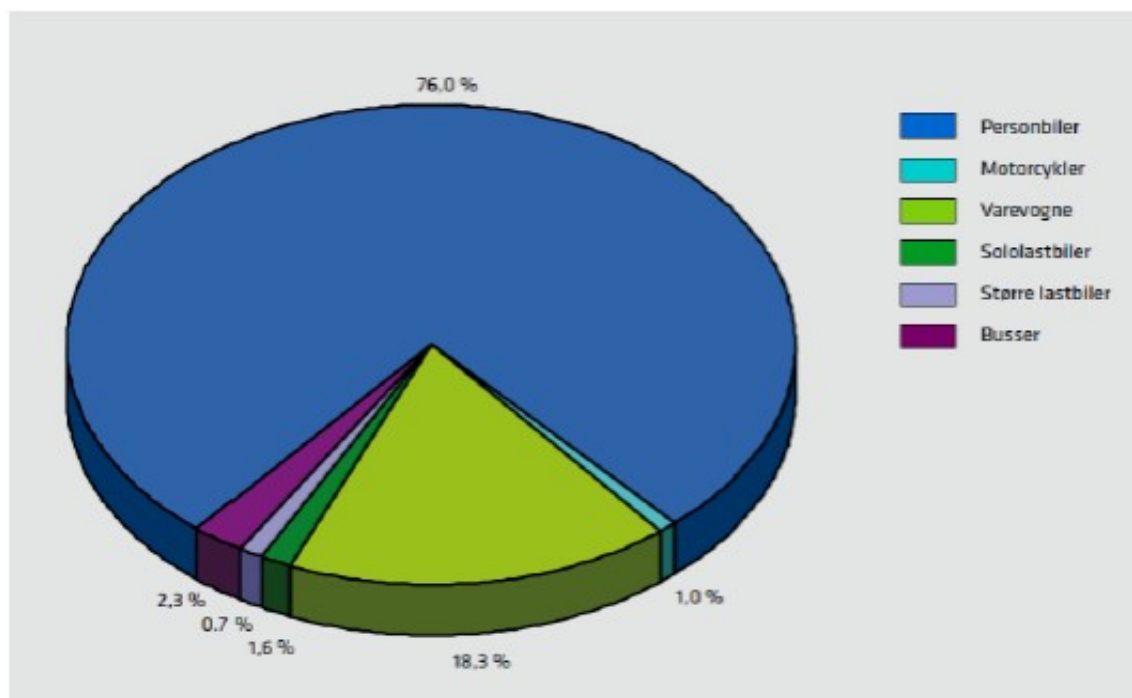
Marriott Hotel og Nykredit på Kalvebod brygge	417
Sagabyggeriet, Vesterbrogade	200
Comfort House City, 7.390 m ² = 70 ejerboliger	74
Livjærgade 4.500 m ² kontor/bolig	45
Rejsbyhus 8.300 m ² kontor / erhverv	83
Domicilbyggeri, Amager Strandvej 6.500 m ²	650
Scanpark 35.000 m ² Kontor	350
"Ørestad Nord", Danmarks Radio, m.v. op til 600.000 m ² til undervisning, kulturelle formål, boliger og serviceerhverv	3.000
Ørestad City 31.000 m ² kontor	310
Ørestad 8/18/40.000 m ² kontor	400
Ørestadhuse, 27.000 m ² kontor.	270
Fields, Ørestaden 95.000 m ²	3560
KLP 29.000 + 25.000 m ² kontor	540
KLP 50.000 m ² kontor	500
Gl. Køge Landevej, 5.000 m ² kontor/ m ² 1.500 butik	20
Center v. Vanløse St.	100
I alt:	32.170

Vi har gentagne gange siden 2001 forsøgt at få svar hvor mange parkeringspladser der rent faktisk er bygget i forbindelse med de nævnte projekter. Senest her i 2015, hvor vi igen fik et afvisende svar, hvor vi blev henvist til selv at grave i alle sagsakterne i Njalsgade. Vi vil derfor gentage spørgsmålet her. Det er afgørende at kende antallet af nyttilkomne parkeringspladser og naturligvis det samlede antal private p-pladser.

Næsten tomme biler fylder gaderne

Det er vigtigt, at gøre sig klart, at det er privatbiler med deres ringe belægning der bruger det meste af vejpladsen. Der vil være masser af plads til erhvervstrafikken og anden nødvendig trafik hvis færre kørte rundt i hver sin bil. Færre tillokkende p-pladser vil være med til at sikre en sådan udvikling.

Her fordeling af køretøjer på hverdage i København klokken 07-19 i 2010.



Kilde: Trafikken i København. Trafiktal 2010. Københavns Kommune.

Analyser viser, at gennemsnitsbelægningen i bilerne myldretiden nu er helt nede på 1,05 person pr. bil.

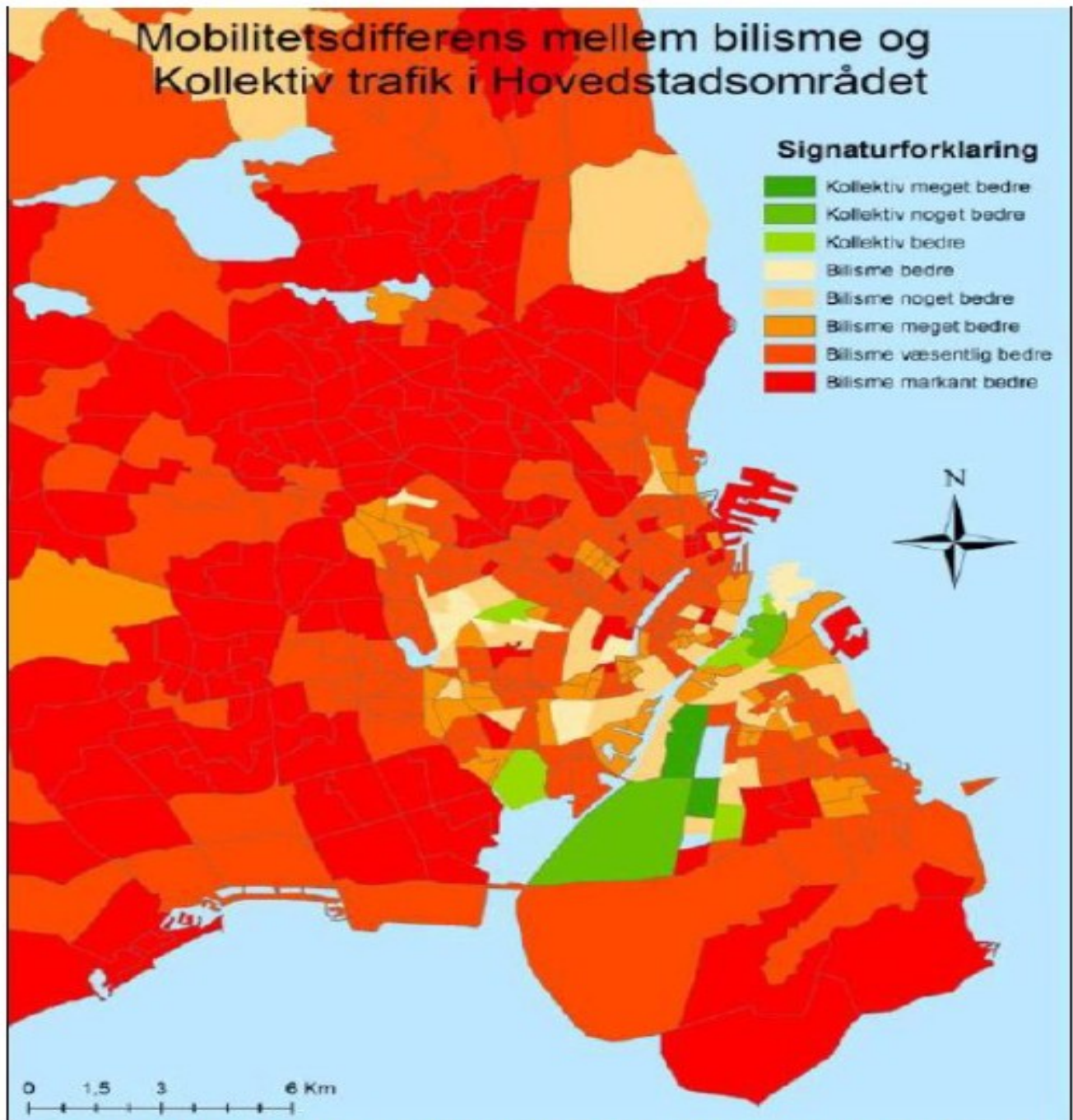
DTU's transportvaneundersøgelser viser, at der ved ture til arbejde i gennemsnit i Danmark er 1,05 personer i bilen. Set på alle ture, er bilerne lidt bedre udnyttet, da der her er 1,37 personer i hver bil. Men der er stadig mange ledige sæder i bilerne. Det er i pendlingen til arbejde, at belægningen i personbiler ligger lavest.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Gate 21

Som det fremgår af graferne nedenfor fra DTU-transport er biltrafikken yderst privilegeret sammenlignet med situationen for de kollektive trafikanter:

”Som det fremgår er mobiliteten for kollektiv trafik bedre end for bil i Ørestaden, omkring Flintholm og Ny Ellebjerg stationer samt på Christianshavn.

Men ses der bort fra disse succeser, så er det tankevækkende, at mobiliteten for biler er markant bedre end kollektiv trafik i meget store dele af Hovedstadsområdet”.

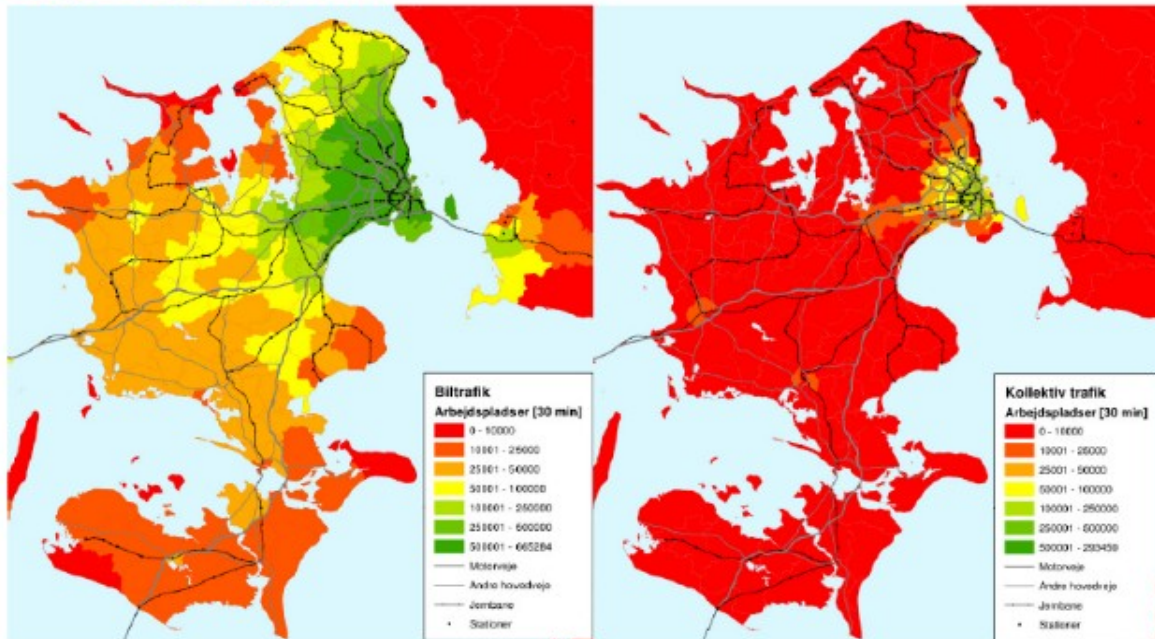


Figur 3 Mobilitet for kollektiv trafik i forhold til bil (gennemsnitlig rejsetid for eksisterende personrejser).

Kilde: Trængselskommissionen. Professor Otto Anker Nielsen, DTU-Transport vedrørende definition og mål for mobilitet og tilgængelighed.

Hvis man kigger på den samlede tilgængelighed med bil og kollektiv transport på hele Sjælland og Sydhavsøerne er det også klart, at biltrafikken har fantastisk meget bedre forhold end de kollektive trafikanter.

Hvor mange arbejdspladser kan nås fra forskellige områder på ½ time (samlet tilgængelighed)



Bil

Kollektiv

Kilde: Trængselskommissionen. Professor Otto Anker Nielsen, DTU-Transport vedrørende definition og mål for mobilitet og tilgængelighed.

Analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen mod København

Det ser voldsomt ud på en fyldt motorvej, men ”blikket” bedrager. Der er f.eks. kun 3.449 personer i bilerne i spidstimen på Lyngbyvejen ved kommunegrænsen mod København.

Vi har udarbejdet nedenstående analyse, der viser, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe mere miljøvenlig transport til en pæn del af de pendlere, der er på de undersøgte indfaldsveje i ”spidstimen” mellem 8 og 9.

Det siger sig selv, at kan man håndtere ”spidstimen” så er alle andre af døgnets timer endnu lettere at klare. Det samme gælder den modsatte køreretning.

Også en større reduktion kan håndteres ved fælles indsats fra bus- og bane-operatører.

Hvis man eksempelvis kunne få 20 % af disse bilpendlere på Lyngbyvejen til i stedet at vælge den kollektive transport, drejer det sig kun om 690 personer. De kunne sidde i 1 tog eller 16 busser.

	Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen"	Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København	20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer.	Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlerne på disse veje i spidstimen mod København. Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog:
Eksempler på indfaldsveje:				
Lyngbyvejen	3108	3449	690	1 tog eller 16 busser
Hareskovvejen	1761	1954	391	1/2 tog eller 9 busser
Strandvejen	889	986	198	1/4 tog eller 5 busser
Tuborgvej	1569	1741	349	1/2 tog eller 8 busser
Holbæk motorvejen	1519	1686	338	1/2 tog eller 8 busser
Frederikssundsvej	748	830	166	1/4 tog eller 4 busser
Jyllingevej	853	946	190	1/4 tog eller 5 busser
Slotsherrensvej	647	718	144	1/4 tog eller 4 busser
Roskildevej	1158	1285	257	1/3 tog eller 8 busser
Islevhusvej og Hørsbækken	514	570	114	1/6 tog eller 3 busser
Mørkhøjvej	381	422	85	1/9 tog eller 2 busser

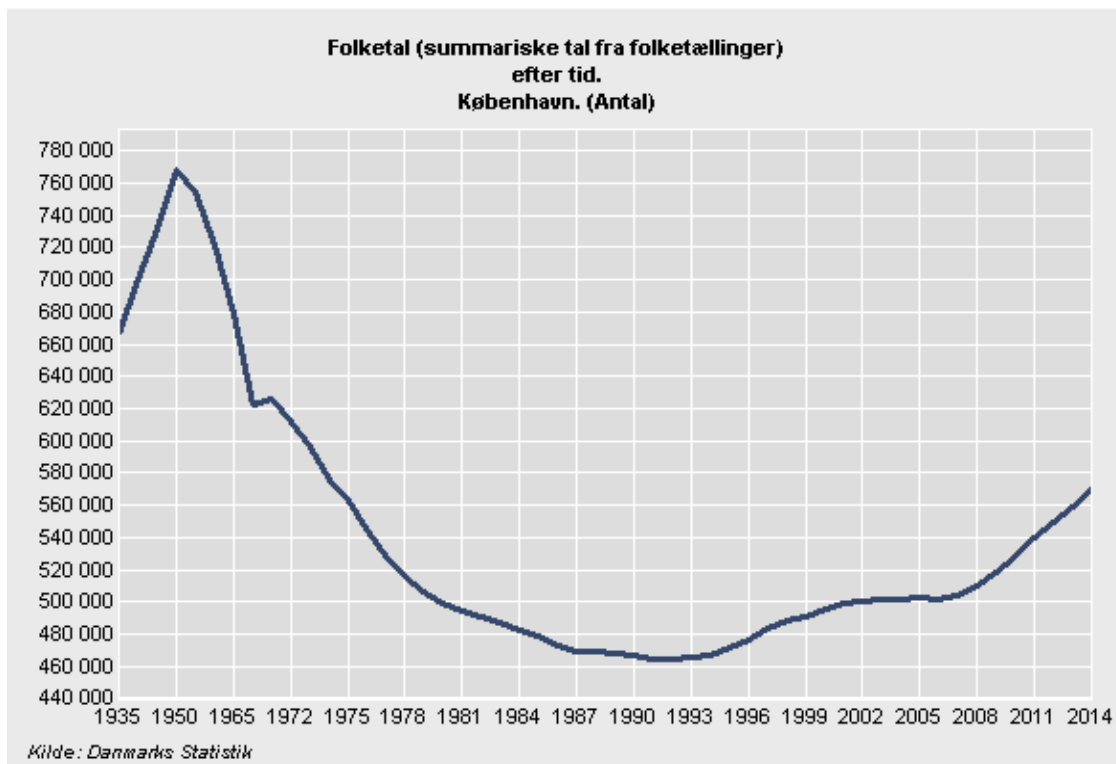
Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.

Forventet befolkningsvækst

”Forslag til Kommuneplan 2015 tager udgangspunkt i en stærk befolkningstilvækst i København. Det forventes med udkastet til kommuneplan 2015, at København i 2027 vil have 100.000 flere borgere end i dag.”

Udviklingen skyldes mange unge tilflyttere, overskud af nyfødte i forhold til døde og indvandring fra udlandet.

Det er i denne forbindelse dog vigtigt at bemærke, at Københavns kommune i 1950 havde ca. 768.000 indbyggere og i 2014 kun ca. 569.000 indbyggere. Der kan altså komme 200.000 ekstra borgere i København før man slår rekorden fra 1950.



Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

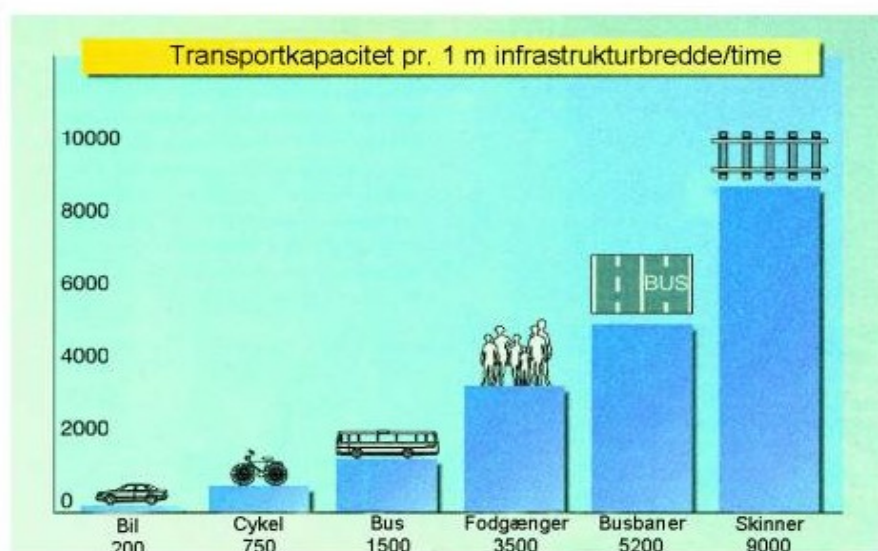
Der skal satses på arealbesparende transportmidler

En befolkningsvækst, som forventet, kan København godt klare trafikalt, dersom man målbevidst satser på miljøvenlige arealbesparende transportformer.

Det gælder derfor om at bruge pladsen fornuftigt. Da Københavns indbyggertal toppede var det gang, cykler og kollektiv transport, der klarede langt det meste af persontransporten. Her illustreres forskellene mellem arealforbruget for forskellige transportformer. Biler er den allerdårligste løsning:

SIEMENS

Nye nærtrafiksystemer Den knappe pladsressource i byen

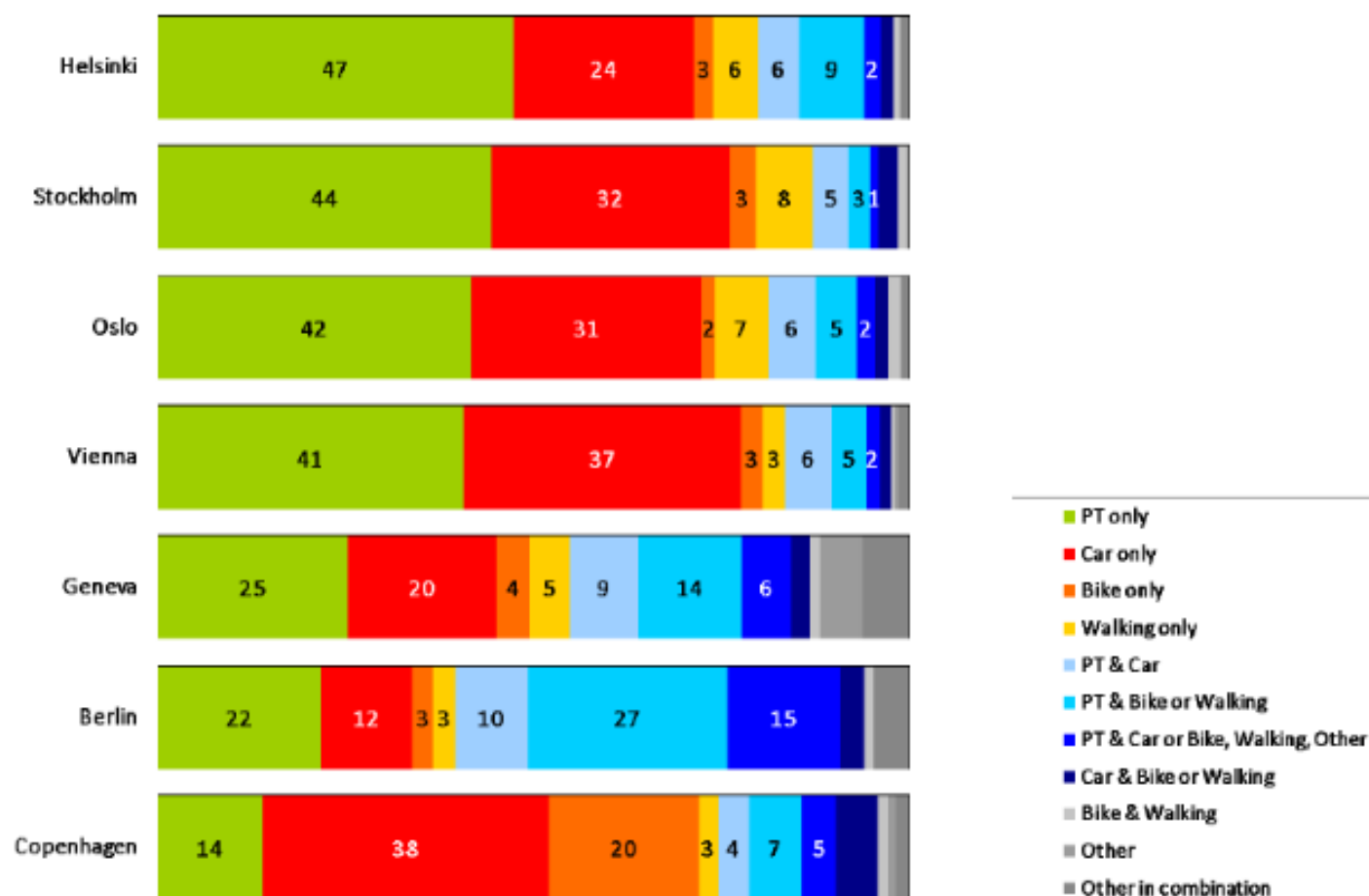


Det er derfor afgørende, at københavnernes og de forventede nye borgere ikke i særligt stort omfang bruger bil som transportmiddel. Det samme gælder pendlere.

København er i udpræget grad en bilorienteret by. Biltrafikken har generelt fremragende forhold både i signalstyringen og arealanvendelsen på vejene. Ifølge undersøgelsen nedenfor er bilandelen af ture højst i København blandt de 7 undersøgte byer.

Kun vores pæne andel på cykel redder lidt af æren, mens den kollektive andel er den laveste blandt de undersøgte europæiske byer. Det er beskæmmende for København.

Use of mode to work /school



Kilde: BEST Survey 2008

Som det kan ses af skemaet nedenfor, er der dagligt omkring 138.000 personer, som pendler til København i bil. En yderst beskeden del af disse bilister er formentlig handicappede. Resten må formodes at være raske og rørige således, at de må kunne pendle på anden og mere bæredygtig måde.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til job/studie (TU-data 2008).

	0 - 2 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9 km	> 15 km	ALLE
GANG	30.000	6.000	0	0	0	36.000
CYKEL	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000
BIL	3.000	18.000	27.000	23.000	67.000	138.000
BUS	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	29.000
TOG	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000
ANDET	0	0	1.000	1.000	4.000	6.000
ALLE	70.000	105.000	98.000	49.000	116.000	438.000

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Københavns Kommune. "Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025".

Udvidelse af vejkapaciteten mod København burde stoppes

De store motorvejsanlæg mod København gør det ekstra fristende at vælge bil frem for andre transportmidler. Som det fremgår af ovennævnte om antallet af personer pr. bil er det tilmed biler med ringe belægning, der fylder vejene. Alligevel er indfaldsvejene gennem årtier udbygget og udbygget.

Hvis biltrafikken skal tæmmes må der heller ikke investeres i store trafikgenererende anlæg som udvidelse af indfaldsvejene og en havnetunnel/østlig ringvej. Sådanne anlæg vil i uhørt grad forkæle biltrafikken og derved stimulere folk til at vælge biltransport frem for cykel og kollektiv transport.

Københavns Magistrat og Tengvad-udvalget forsøgte i 1988 at få sat en stopper for denne miljøfjendtlige udvikling:

I 1988 udtalte København magistrats 4. afdeling i sit hørings svar (Hovedjournal nr. 2182-2) om en evt. udvidelse af Helsingørmotorvejen bl.a.:

"Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet". Det hed videre: "I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske".

Det samtidige såkaldte Tengvad-udvalg (Udvalget om Hovedstadsområdet Trafik), udtrykte problemerne med udbygning af vejene således: "På vejområdet står vi overfor betydelige problemer. De seneste års stigning i biltrafikken kan ikke løses ved en udbygning af vejene, som blot ville flytte problemerne til andre steder i regionen. I stedet må der sættes på en overflytning til den kollektive trafik".

Siden da er trafikken vokset kraftigt bl.a. på grund motorvejsudvidelser, uden at der er grebet ind. For øjeblikket udbygges f.eks. Helsingørmotorvejen og flere udvidelser og forlængelser af motorveje er bebudet. Gennemføres disse planer vil det give centralkommunerne store ekstra trafikbelastninger og gøre det endnu mere attraktivt at benytte bil frem for kollektive trafikmidler samt medføre et øget pres for at udbygge kapaciteten på der Københavnske vejnet. Altså en videreførelse af den onde cirkel.

"Nu har vi har veje nok", som tidligere vejdirektør Per Milner erklærede i dette interview i Ingeniøren: <http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf>

Trafikal målsætning er alt for slap

Det er ærgerligt og skuffende, at der på trafikområdet kun er en målsætning der vedrører *stigningen* i trafikken:

”Frem mod år 2025 er det målet, at mindst 2/3 af væksten i trafikken - målt som det samlede antal personture skal ske inden for fodgænger-, cykel-og kollektiv trafik, så trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning”

Det er alt for beskedne målsætninger for en by, der ønsker at fremstå som en miljømæssig frontløber. På transportområdet er man derfor miljømæssigt dårligt kørende.

Man kunne f.eks. sætte målet ud fra antallet af tilbagelagte kilometer i stedet for antallet af ture. En lang forurenende biltur tæller kun på samme måde som en kort gå- eller cykeltur. Ikke just miljøstimulerende.

Byen kan ikke tåle den biltrafik, der er i dag – hverken miljømæssigt eller pladmæssigt.

Derfor burde der være en målsætning om, at biltrafikken ikke må stige. Københavns Borgerrepræsentation besluttede faktisk i januar 1997, at biltrafikken i København ikke måtte stige over niveauet i 1996.

Desværre blev trafikpolitikken ikke indrettet sådan at målsætningen blev opfyldt. Man kunne udarbejde en ny miljømæssig forsvarlig målsætning.

**Med venlig hilsen
NOAH-trafik**

Ivan Lund Pedersen
3116 0082