

7. april 2016

"Trængsel er et udtryk for de gener, som trafikanter påføres i form af nedsat bevægelsesfrihed og af hinanden, når de færdes i trafiksystemet."

Tilgængeligheden til vores hovedstad er afgørende for attraktiviteten for at bo, færdes, leve og drive virksomhed i byen.

Tilgængeligheden skabes gennem en veltilrettelagt infrastruktur der afspejler et moderne samfund og dets behov. Infrastrukturen består af såvel offentligt betjente transportsystemer, Tog, S-tog, Metro busser, snart letbaner og i den private ende, Biler, Bicykler og Cykler.

I den sammenhæng kan man sige at København på visse punkter er unik med en meget højfrekvent cykel transport – en model der er udviklet gennem årtier og har sat ikke kun København men hele Danmark på verdenskortet omkring det at udvikle cykelsti systemer for at underbygge, den sunde, billigere og mere miljøvenlige transportform. Hvis man så også kunne finde løsninger på cykelparkeringen i København og få "opdraget" cyklisterne til blot nogenlunde at følge færdselsreglerne og almindelige omsorg for de endnu svagere trafikanter, nemlig fodgængerne – så er vi nået langt.

De mange tiltag for at fremme ikke kun cyklernes muligheder for at færdes let til og igennem byen i sammenhæng med de prioriteter busserne har fået med egne busbaner har betydet en væsentlig nedprioritering af bilernes vejarealer og kapacitet.

Selv om biltrafikken er faldet med ca. 11% i det første årti af dette årtusinde (indenfor Søsnittet) viser undersøgelser fra CEPOS at selve bilernes tilgængelige vejareal er reduceret med ca. 28%.

Da der IKKE i samme periode er investeret i at gøre fremkommeligheden bedre betyder det helt åbenlyst at forholdene for bilerne og varetransporter er mindsket betydeligt.

Bilerne er et nødvendigt unde i et moderne og velfungerende samfund, i en storby og i en hovedstad.

Bilerne forsvinder ikke bare sådan lige blot fordi idealistiske kræfter tænker i den retning. Forudsætningerne i København er IKKE for nuværende til stede for at se en større væsentlig reduktion i bilmængden og det skal løses før man opnår de ønskede resultater fra visse dele af den politiske sammensætning af folkevalgte, såvel kommunalt som nationalt.

Forudsætningerne skal jeg redegøre for senere.

København har oplevet en udflytning af større arbejdspladser fra centrale City placeringer til nye by- og områdeudviklingssteder i omegnen af selve København. Det er f.eks. Lautrupparken i

Ballerup der på få årtier har udviklet et område på mere end 3 km² – har tiltrukket mere end 100 virksomheder og skabt masser af arbejdspladser der her betyder at mere end 20.000 skal pendle hver dag. Der er lignende eksempler syd og vest for København, men netop Ballerup er et slående eksempel på at man har været innovativ i 60'erne og 70'erne og tiltrukket meget store virksomheder som med også nye arbejdspladser og lavere huslejer end i Centrum af København, kan udbygge og udvikle deres forretning.

Ser man på sammensætningen af de større virksomheder er det især tungere videns virksomheder der kalder på højere uddannede medarbejdere og arbejdskraft. Ofte nogle af de yngre generationer i et tæt samspil med den tungere erhvervsbase af veluddannede senior folk. De yngre studerende tiltrækkes også af videns institutionerne og mulighederne for at få praktikpladser under studierne. Produktionsvirksomhederne i området har skabt arbejdspladser for de lavere lønnede kategorier og samlet set er netop Ballerup området et godt eksempel på et næsten vellykket initiativ.

Når jeg tillader mig at sige "næsten" er det fordi infrastrukturen ikke er bygget ud i samme takt som behovet for de medarbejdere der er tiltrukket af arbejdspladserne og mulighederne. Det fremgår med al ønskelig tydelige når man ser på mængden af private biler i området omkring de store og mellemstore arbejdspladser. Tog og busbetjeningen lader noget tilbage at ønske og de undersøgelser der blev foretaget ifm. Med Betalingsringen og senere Trængselskommissionen viste også at det var et større problem end hidtil antaget. Transporttiden er simpelt hen for lang og for uhensigtsmæssigt med gåafstandene fra stationer og busholdepladser i området.

Nu skal vi koncentrere os om vores Hovedstad og de udfordringer der skabes når kraftcentre udenfor byen skaber arbejdspladser og derved skaber et vist pendler behov til og fra Indre Københavns brokvarterer. Det sammenholdt med at København de seneste år har kunne glæde sig over at omkring 1.000 borgere hver måned etablerer sig i Hovedstaden – en hidtil uset tilgang i nyere tid. København har snart rundet 600.000 borgere og hele byområdet betjener ca. 1.3 mio. mennesker. Den tilgang af flere borgerer sker naturligvis fordi brokvarterene bliver mere attraktive – små lejligheder lægges sammen til lidt større som kan tiltrække børnefamilierne og ikke mindst skal man tilskrive de større investeringer der også er sket i Ørestaden, Sydhavnen og Valby området. Tusindevis af nye boliger er dukket op og nu med borgere der dog stiller andre krav til et velfungerende hverdags- og arbejdsliv.

Er man en børnefamilie så ser vi at flere har behov for en bil - visse to biler og det skaber naturligvis udfordringer på flere plan.

Vi ser derfor en modsatrettede interesse mellem det politiske miljø og det borgerne søger.

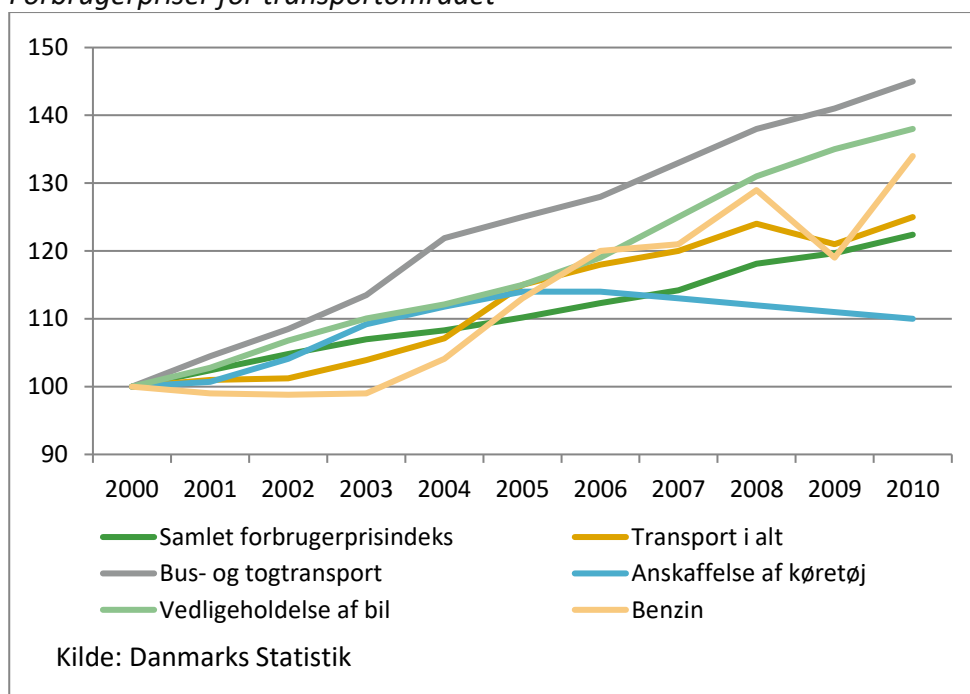
Man kunne i mange sammenhænge sagtens undvære en bil hvis man bor i byen – men kun hvis infrastrukturen og rejseplanen hænger sammen og ikke skaber unødigt tidsforbrug. En anden vinkel er endvidere at den Kollektive transport er alt for dyr sammenlignet med andre større byer i EU. Den prisreduktion borgerne blev lovet under forrige valgkamp – hvor rød blog tiltrådte, blev måneder efter valget ændret til gedigne prisstigninger som kun er fortsat. Tal fra år 2000 til år 2010 viser nedenfor også den udvikling før 2011 hvor løfterne om billigere transport faktisk var et

af regeringspartierne stærkeste budskab i valgkampen. Køreplanerne mellem tog og busser hænger i flere tilfælde ikke sammen og den nyere måde at arbejde på hvor det ikke nødvendigvis er 8 til 16 jobs men mange arbejder forskudt og længere, ja så er man ofte henvist til aften køreplaner som ikke er så frekvent som i dagtimeren.

Udvikling i forbrugerpriser på transportområdet

Nedenfor ses en figur over, hvorledes forbrugerpriserne har udviklet sig fra 2000 til 2010. Det er indekseret med basisår 2000, således at det er den relative ændring fra år 2000 der vises. Figuren viser endvidere det relative forhold imellem forbrugerpriserne i transportområdet i ovennævnte periode, for de forskellige komponenter herunder.

Forbrugerpriser for transportområdet



Det ses, at forbrugerpriserne for bus- og togtransport er steget en del - ca. 45% sammenholdt med stigningen i det generelle forbrugerprisindeks. (ca. index 122) For bilpendlere ses det, at benzinpriserne også er steget i denne periode, hvilket har stor betydning. Det ses endvidere, at anskaffelsesprisen på køretøj ikke er steget i nær så høj grad som henholdsvis benzin og den offentlige transport. Anskaffelsesprisen på køretøj ligger således under den generelle prisudvikling. Disse to trends er forstærket efter bilproducenterne har sendt flere mini biler på gaden, at der er kommet mere gang i privat leasingen samt ikke mindst af de seneste års oliepriser har betydet lavere benzin og diesel udgifter.

Udvikling i de væsentligste komponenter for bilejere

Center for Alternativ Samfundsanalyse (CASA) har i samarbejde med NOAH 2012 set på, hvorledes udgiften ved at køre i bil til og fra arbejde over en længere periode er blevet påvirket af benzinprisen, energiafgifter, bilernes udvikling, befodringsfradrag, registreringsafgiften samt kørselsgodtgørelse gennem rapporten bilpendlere på statsstøtte.

Jf. denne rapport vises det, at en gennemsnitsbil aldrig har været så billig som nu, forstået som den del af lønnen, der skal bruges til bilkøbet. Omregnet til dagens priser og lønniveau, skulle der i 1990 betales 83.000 kroner mere for en gennemsnitsbil. I 1995 var prisen 126.000 kroner højere end i dag. Alene siden 2007 er prisen faldet med 77.000 kroner – hvoraf højst en tredjedel kan forklares med mindre biler. Hovedparten af dette fald skyldes lempelser i registreringsafgiften.

Nedenfor ses en tabel over udviklingen i forbrugerpriserne for de væsentligste komponenter relateret til privatejede biler i 2000, og perioden 2008-2010 relativt set i forhold til hinanden.

Forbrugerpriser for privatejede biler, vedligeholdelse og benzin

2000=100	2000	2008	2009	2010
Anskaffelse af køretøj	100	112	111	110
Vedligeholdelse af bil	100	131	135	138
Benzin	100	129	119	134

Kilde: Danmarks Statistik 2011

Det ses af tabellen, at udgifterne ved vedligeholdelse af bil er steget mere end selve anskaffelsesprisen af køretøj. Sidstnævnte faktor sammen med prisen på benzin er afgørende faktorer, når folk vælger transportmiddel.

Det er således blevet billigere at anskaffe sig bil og driftsudgifterne er især de seneste år faldet.

Hvad følger der med bilen?

Når man anskaffer sig en bil er det ofte af bekvemmelighed og nødvendighed - i visse tilfælde tvunget af omstændighederne.

Det fordrer så mulighed for at parkere bilen ved hjemmet og arbejdspladsen hvis man vælger at bruge den som et dagligt transportmiddel hvor den kollektive transport ikke kan opfylde de krav som især børnefamilier forlanger for at få hverdagen til at gå op. Netop børnefamilierne i København med udearbejdende forældre som har jobs udenfor København kan i større udstrækning have et behov for bil. Transporttiderne til udvalgte erhversklynger viser at den

kollektive transport kan være op til 40 min. Længere (hver vej) og det kan ofte ikke hænge sammen med de pasningstilbud og deres åbningstider i institutionerne.

Ligeså er det nødvendigt at Københavns bilejere kan parkere sin bil (biler) relativt tæt på boligen og at eventuelle gæster også har mulighed for at stille bilen i området. Det er nu blevet en endnu større udfordring gennem de senest 20 år.

Kommunens egne tal viser en stærk reduktion i antallet af P-pladser fra 144.0000 til nu cirka 124.000 pladser – et fald på ca. 14 %. (I indre by er faldet i procent langt større) Det omfatter som det fremgår perioden fra 1995 til 2010 – et fald der er yderligere er fortsat også herefter. Vi var ellers lovet at der ville blive investeret i underjordiske p-anlæg som kompensation for de overflade parkeringspladser man nedlagde – jeg ser kun det kommende P-anlæg ved Skuespilhuset som et af de mange forslag som nu ikke er blevet realiseret.

År	Antal P-pladser
1995	144047
1996	141908
1997	140872
1998	139752
1999	139129
2000	138920
2001	138730
2002	138130
2003	130070
2004	122160
2005	121850
2006	123140
2007	123850
2008	122798
2009	122936
2010	123694

(Center for Trafik 2011 Københavns Kommune)

I samme periode har Københavns Kommune indført betaling på gadeparkeringen.

Det er blevet en ren pengemaskine og gennem de seneste år har priserne fået stigninger på mange procent – senest i indre by i 2015 med knapt 23 %. Kr. 38 pr. time i indre by) Det giver en konkurrenceforvriddning for de mange detailforrentninger, restauranter, cafeer og liberale erhverv som kan se at omegnens centre lokker med gratis parkering og derved kan flytte forbrugerne ud med yderligere et argument end manglende tilgængelighed.

Beboerne betaler også for at parkere. Den såkaldte beboer licens er gennem de seneste år steget fra omkring 195,- kr. pr. år til kr. 695,- og nu kr. 740,- men med et forslag (august 2015) fra Enhedslistens Teknik- og Miljø Borgmester at prisen skal stige til ca. kr. 3.500 pr. år. Altså en 18 gange så høj pris som da der blev indført beboer betaling – derfor min konklusion ”Pengemaskine”. Kommunen ønsker endvidere betalingsparkering udbredt til yderområder i byen hvor der ikke i dag er betaling – det vidner alene om at det underbygger min tese om ”Pengemaskine”.

Da der samtidig er fjernet mange parkeringspladser i beboelsesområderne og at der udstedes op imod 2.000 flere licenser (i Indre by) end der rent faktisk er pladser til ja så sælger kommunen et produkt der ikke kan leveres i alle tilfælde. Dette begreb understøttes også af de andre faktuelle tal, nemlig det forhold at Kommunen i 2012 havde indtægter på parkering og bøder på ca. 526 mio. kr., og et direkte overskud på 259 mio. kr. Af bruttotallet blev ca. 57,7 mio. kr. afregnet til Staten. Man kunne måske tænke at pengene så gik til at vedligeholde vejene så dem der faktisk betaler for at køre på dem fik et bedre produkt – men nej det er ikke tilfældet og seneste rapporter fra 2015 og 2016 viser endnu engang at vejene er i dårlig stand.

Taler man den omfattende søgetrafik som gæster og borgere har i byen kan man lige tænke dette eksempel fra en undersøgelse der viser at en borger har brugt 54 timer (pr. År) på at finde P-plads når han kom hjem til sin bolig i indre by – tænk på den udledning af CO₂ i det pågældende eksempel tilbringer manden mere end to døgn for at finde en P-plads omkring sin bolig – som han i øvrigt har betalt for. Nu er det netop kommet frem af udledningen fra biler, lastvogne og busser aldrig har været lavere (en rapport der er udgivet i 2016) Det skyldes bedre og nyere biler, partikelfiltre og andre moderne løsninger, så argumentet med at flere og flere dør i København af den bilskabte forurening er ikke korrekt, men selvfølgelig skal vi følge forureningen meget tæt og bruge tallene i rette sammenhænge.

Et andet kuriosum er at den sidste sporvogn kørte tilbage i 1972 – først nu i marts måned 2016 fjerner man skinneløberne (Enghavevej) som siden har skabt mange gener for bilister, cyklister, gående og vejvedligehold i øvrigt. 44 år efter den sidste sporvogne kørte fjerner man generne. Et arbejde der ventes gennemført på 27 kalender dage – hvilket kommunen kalder Express fart.

Et andet eksempel er krydset Scandia gade og Sydhavnsgade (Sydhavnen) hvor der for næsten ligeså mange år siden som sporvogns eksemplet ovenfor kørte godstog til de gamle og nu tidligere industriområder i Sydhavnen. Tog skinnerne ligger her endnu og det mærker de tusinde vis af bilister der hver dag må hoppe i sæderne både til og fra byen når man passerer de asfalterede skinner som slet ikke er i plan med vejbanerne.

Måske de mange indtægter fra Parkering og P-Afgifter skulle bruges til at investere i ordentlige vejanlæg og ikke til at lukke huller andre steder i systemerne i de Kommunale budgetter - Hullerne i vejbanerne har langt mere brug for at blive vedligeholdt.

Mulig service og erhvervsmæssig parkering

Erhvervslivet bidrager med ganske meget forretning og ikke mindst arbejdspladser i byen.

Hvad end man driver detailforretning, cafe', restauration, hotel eller liberalt erhverv så er tilgængelighed en absolut nødvendighed. Det være sig tilgang af kunder, medarbejdere, materialer til bygningsrenoveringer mv., vareleverancer, Turister og mange andre der har brug for at komme til og fra byen. Derfor nytter det ikke at indtænke mulige afsætningssteder, midlertidige P-pladser, busholdepladser til turistbusser og andre nødvendige muligheder for at fremme afviklingen af trafikken.

Der er nogen på Københavns Kommune der drømmer om at alt kan transporteres væk på en cykel, i et tog eller i en bus. Det vidner den nye tilladelse til IKEA om – som skal ligge tæt på Dybbels bro og hvor det ellers lovbestemte antal P-pladser ikke kan etableres. Tilkørselsvejen til den store butik vil betyde meget store problemer med trafikafviklingen i området og jeg er bestemt ikke modtander af den meget strategisk beliggende IKEA, men også her er forudsætningerne ikke på plads før man åbner. IKEA i Taastrup tiltrækker ca. 2,5 mio. kunder hvert år. En vurdering er at dette tal ved det mere CITY nære butik ikke vil blive væsentligt lavere – men tænk på når sofaen, klædeskabet og andre større ting skal transporteres hjem – hvordan skal det så ske.

Med de mere besværlige tilkørsels forhold til Københavns City kan vi endvidere se at det snart er helt slut med større varegrupper. Møbler, TV, større elektronik og hårde hvidevarer. Varerne skal hentes uden for byen i andre shopping miljøer.

Andre årsager til trængsel

Trafikafviklingen i Hovedstaden er ikke effektiv.

Vi har levet og lever med gamle trafikregulerings systemer der ikke som de nye har en intelligent trafikafvikling der har styr på dage, tidspunkter på dagen og andre vigtige informationer der kan fremme trafik flowet. Det er dog lykket at for tilført flere investeringer på området og mange centrale indfaldsveje og gennemkørselsveje har for nylig fået de nye anlæg. Det at de "Grønne bølger" virker i myldre tiden er afgørende for fremkommeligheden. Der er tidsstudier der viser at en given vejstrækning på ca. 4 km. Tager op til 11 minutter længere i kørsel når grøn bølge ikke virker og kun "lukker" 4-5 biler med i et venstre sving – selv om der kunne være grøn pil i længere tid som når den står på myldretidstrafik i systemet. Dette nedbrud af Intelligent Trafik Styring forplanter sig langt bagud på den pågældende indfaldsvej.

Planlægning af venstre – og højre svings baner og dermed muligheder til centrale forbindelsesveje eller industri- og boligområder forsømmes også. (Eksemplet kan fremvises på et kort.) Da man f.eks. grundlægger større virksomheders hovedkontorer i Sydhavnen og i tillæg større boligområder

samme sted (Teglholmen) glemte man at tænke på at de mange der skulle til og fra området morgen og aften (myldretiderne) og dermed fik lavet løsninger der ville fremme trafikafviklingen.

Det at Kommunen påbegynder affaldshåndtering om morgenen og dermed også mellem kl. 7.00 og 9.00 i indre by får ofte trafikken til at bryde sammen, når en skraldevogn optager en vognbane og derved "stjæler" 50% af vejkapaciteten når der er mest brug for den. Samme problem har vi med varetransporter der skal læsse varer af til butikker og kontorer samt byggepladser – det burde kunne løse bedre og det er min opfattelse at visse brancher er positive overfor at se på nye løsninger.

Ombygninger af ejendomme kan afstedkomme at skurvogne og ting der skal bruges til f.eks. en ejendomsrenovering optager vejarealer i længere tid. Det burde kunne styres bedre. (Har foto eksempel til fremvisning)

Vejarbejder i indre by og de omfattende ledningsomlægninger har til tider været ved at tage livet af vigtige vejstrækninger. Det betyder naturligvis også et pres på vejnettet. Både de vigtige trafikale hovedforsyningsårer til dels byen og gennemkørslen med også aflastningsvejene som er med til at sikre at trafikken kan glide bare nogenlunde.

Når så vejarbejder, store som i små igangsættes uden at det koordineres mellem Kommunen, Vejdirektoratet og ledningsejerne kan at ofte afstedkomme meget, meget u hensigtsmæssige forhold hvor to vigtige veje der forsyner samme område med trafik sættes helt ud af drift eller får mindsket deres gennemkørselskapacitet i en periode med store trafikale gener til følge. Den koordination er meget mangelfuld trods løfterne for 3-4 år siden om at man ville være bedre til at melde arbejder ind og overvåge at de ikke nødvendigvis sker samtidig indenfor samme område.

Kontrol og opfølgning med ledningsejerne og i øvrigt mange andre arbejder er mangelfuld og den aftalte tidsplan overholdes mange gange slet ikke. Man kunne tænke sig at ved et hvert gravehul var opsat en planche med start – og slut dato for arbejdet og et telefonnummer man kunne ringe til hvis der er sket noget u hensigtsmæssigt. Prøv selv at ringe 33 66 33 66 så starter først dine problemer hvis du i øvrigt afhjælpe en kedelig hændelse for kommune på en given graveplads.

Den nye "Vejlov" som efter mine oplysninger trådte i kraft 1. juli 2015 giver myndighederne mulighed for at udstede bøder og bod såfremt det aftalte sluttidspunkt for arbejdet ikke overholdes (dog undtaget force majeure) I en forespørgsel til Københavns Kommune tidligere på måneden fik jeg følgende svar:

" Københavns Kommune har endnu ikke haft hjemmel til at udstede bøder fim. manglende overholdelse af tidsplan fim. gravearbejde. Det afventede Transport- og Bygningsministerens bekendtgørelse, og disse regler træder først i kraft den 1. juli 2016." – Længere nede i svaret suppleres der med følgende: " Det er enheden Gravetilladelser, der har ansvaret for at godkende alle gravninger i byen. Gravetilladelser har ikke fået ekstra ressource fim. de evt. kommende bodsbestemmelser."

Således sendes ansvaret videre til Ministeren og endvidere gør man opmærksom på at der kan opstå er ressourceproblem.

Mange vejarbejder ville kunne gennemføres langt hurtigere såfremt udbuds materialet var strammet op tidsmæssigt og at man forlangte at arbejdet visse steder blev gennemført på andre tidspunkter end hvor myndigheden sætter ind. Et eksempel er Nordhavnsforbindelser øst på fra Lyngbyvej og mod Nordhavn. Selve rampen, broen og tilkørslen har nu taget mere end 2 år. Det er et område uden nærliggende beboelse hvor aften og natarbejde ville være mere hensigtsmæssigt og sikkert også mere effektivt. Byggeriet kunne måske samlet set være gennemført hurtigere. Netop nu er det endvidere kommet frem at det oprindelige budget overskrides med 105 mio. kr. Tænker på om udbudsmaterialet er udarbejdet ordentligt og professionelt og hvor meget der skyldes tidsmæssige forsinkelser.

Gennemkørselstrafik

Det absolut største problem og eller udfordring København har er alle de biler der ikke har ærinde i København ud over at køre direkte igennem. Alle trafik analyser både Kommunen, DTU, CEPOS og mange andre institutioner har lavet de seneste 25 år viser netop at gennemførelsestrafikken belaster byen så meget og i en uhensigtsmæssig grad at hvis det problem blev løst så var rigtig mange ting løst.

Vi taler om et meget stort antal biler der kører direkte gennem byen uden ærinde og stop men skal videre f.eks. til og fra lufthavnen eller en arbejdsplads. Københavns lufthavn har haft meget, meget store fremgange i passagerantallet og på få år opnået ca. 20% vækst til over 25,6 mio. passagerer. Det er Danmarks største arbejdsplads (samlet på et sted) og har mere end 22.000 ansatte og ca. 550 virksomheder der driver forrentning herfra.

Hvorfor skal de alle igennem København? – Det skal de heller ikke nødvendigvis, men turen gennem byen hvis man f.eks. kommer nordfra København og skal til lufthavnen er kortere end at tage motorvejen uden om. Det betyder endvidere at hvis man skal have en Taxa fra Charlottenlund til Lufthavnen sparer man ikke kun ca. 12-15 km. på distancen, men også ca. 250,- til 300 kr. på Taxaregningen. Et rimeligt godt argument. Sådan tænker også mange privatbilister som "bare" skal igennem og derfor vil en Havnetunnel som vi har talt om, siden 1990 som jeg husker det, være en god løsning som i tillæg også ville kunne skabe en hurtigere forbindelse af den tunge trafik (lastbiler) til motorvejsnettet. I dag skal de køre nordpå for at få forbindelse til at køre sydpå. Nu er lufthavnen jo ikke den eneste arbejdsplads – men med medarbejdere og samarbejdspartnere der skal møde og får fir på alle tidspunkter af døgnet er en vigtig infrastruktur vigtig – også på "skæve" tidspunkter.

Hvorfor må taxa ikke køre i busbanerne i København – kender godt svaret men anerkender det ikke. Blot en anden tanke.

Forslag til Løsninger

Bedre billigere kollektiv transport.

Kollektiv transport som tidsmæssigt hænger sammen mellem de naturlige knudepunkter hvor mange skal skifte fra bus og tog til andre transportmidler.

Kollektiv transport som er pålidelig og som man kan stole på.

Ved større provinsbyer rundt omkring København ordentlige parkeringspladser ved stationer og centrale busknodepunkter for at få bilisterne til at skifte fra bil til den kollektive transport.

Koordinering af vejarbejder således at gener mindsker – med opgravninger fra flere myndigheder gang på gang på samme strækninger.

Udbudsmaterialet bør have tidsperspektivet – altså længden af arbejdet med, som en del af den samfundsøkonomiske beregning så man også indregner den spildtid man påfører bilisterne ved at igangsætte et arbejde der strækker uhensigtsmæssig lang tid, hvis det kan gennemføres hurtigere.

Bøde/bod ordninger bør fremme motivationen for at blive hurtigere færdig og mindske generne.

Optimering af de intelligente trafikreguleringer på de vigtigste indfaldsveje og hovedfærdselsårer i København.

Indtænke flere trafikreguleringer der lige før og efter grønt ligeud – prioriterer højere sving for bilisterne.

(eksemplet ved Grønningen mod Havnen ved Østerport er et glimrende eksempel der virker og i øvrigt nedsætter risikoen for højresvingsulykker med cyklister indblandet)

Gennemtænke anlæg af nye cykelstier og svingbaner under hensyntagen til den samlede trafik inkl. Bilismen og ikke KUN cyklerne.

På visse meget centrale og belastede områder forlænge svingbaner med mere plads til opmarch. (Scandiagade mod Tegholmegade er et godt eksempel – foto medbringes)

Undersøge mulighederne for at varetransport kan skes udenfor myldretiderne kl. 7.00 til 9.00.

Tømning af affald på de centrale føde veje indtil og i City bør undgås i myldretiden.

Bygningsrenoveringer hvor det er nødvendigt at opsætte skurvogne og andet på kørebanen igennem længere tid skal mindskes og eller forhindres.

Ulovligt parkerede biler på de strækninger hvor trafikken forsinkes skal fjernes mod betaling og bødeudskrivning.

Flere centrale P-anlæg i indre by skal etableres og afhjælpe beboerne efter arbejde og de borgere, gæster og turister der kan bruge pladserne i dagtimerne.

Tænke parkeringspladser ind også i gadeniveau hvor der sagtens kan optimeres på eksisterende gadearealer.

Visse gaden kan optimeres med skråparkering og derved øge antallet af pladser.

Nøje gennemgang af de nu anlagte el-bil parkeringspladser og deres udnyttelsesgrad.

Firma anlagte P-pladser i gårde og andre anlæg kunne evt. indgå i den samlede parkeringskapacitet efter arbejdstids ophør med fortrin til beboere i området.

Proces

Samling af beslutningstagere der fysisk kan bese udvalgte eksempler som efterfølgende kan beregnes og vurderes.

En konkret besigtigelse skal ske mellem kl. 7.00 og 9.30 tre dage i en normal arbejdsuge og igen mellem kl. 15.00 og 17.30 for at opleve beboernes oplevelser.

En til to aftener køres der mellem kl. 19.00 og 21.00 i udvalgte områder f.eks., visse brokvarterer med høj intensitet og bilejerskab.

Det vigtige i denne proces er at der se på konkrete problemer de pågældende steder og ikke træffes beslutninger omkring ændringer som baseres på tro og antagelser om hvordan det er i virkeligheden. En borgerinddragelse kunne endvidere være meget nyttig.

Processen skal ikke være endnu en Kommission med en lang tidshorizont – men en arbejdsgruppe der kan nedsættes og tage gade for gade der kan optimeres og forbedres med såvel fremkommelighed som parkeringsforhold.

Alt dette alene fordi jeg brænder for en moderne, velfungerende by der også tager hensyn til den der bor, lever, besøger byen og er afhængige af at alt ikke kan ske via offentlig transport og eller cykler.

Henrik Busch
Direktør og Bestyrelsesformand
Detailhandler i Københavns City
Medlem af Københavns City Center – KBH. K.