



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik

Henrik Busch  
Slotsvej 10A  
DK-2920 Charlottenlund  
E-mail: [henrik@buschonboard.dk](mailto:henrik@buschonboard.dk)

22-03-2013

Sagsnr.  
2013-44158

Dokumentnr.  
2013-255685

### **Trafik i København – samlet svar på fremsendte spørgsmål.**

Kære Henrik Busch.

Hermed et samlet svar på dine spørgsmål fra Teknik- og Miljøforvaltningen. Svarene er indsat under hvert spørgsmål.

#### Spørgsmål:

#### **Er det korrekt at der i visse beboelsesområder er udstedt flere private P-licenser ift. Antallet af faktiske P-pladser?**

**Svar:** Det er korrekt at der i enkelte beboerlicenzzoner er udstedt flere licenser, end der er parkeringspladser. En beboerlicens er dog ikke en garanti for en parkeringsplads, men derimod som en prismæssig begunstiggelse af beboere med bil i betalingszonen, og en sådan begunstiggelse må selvfølgelig gælde lige for alle beboere. Teknik- og Miljøforvaltningen anvender dog løbende opgørelse over udstedte licenser sammenholdt med antal parkeringspladser, når der skal udpeges lokaliteter med behov for ekstra parkeringspladser, som så anlægges f.eks. ved hjælp af skråparkering.

#### **Hvorfor nedlægges der 500-600 P-Pladser omkring Skt. Annæ Plads med henvisning til at der kommer et P-anlæg ved Skuespilhuset, som i øvrigt er markant dyrere for beboerne end P-licensen?**

**Svar:** Borgerrepræsentationen besluttede d. 10. juni 2009, at der kan opføres et parkeringsanlæg under Kvæsthustmolen ved Skuespilhuset. I denne aftale blev det bl.a. forudsat, at antallet af parkeringspladser i det underjordiske anlæg mindst skulle modsvares af en tilsvarende nedlæggelse af parkeringspladser i gadeplan i området. Formålet var bl.a. at forbedre forholdene for fodgængere og cykler og invitere til et varieret byliv i området.

#### **Er Kommunen enig i at timing betyder en væsentlig forudsætning for at man ikke kan nedlægge P-pladser i selvsamme område, før alternativet er på plads?**

#### **Trafikplan**

Islands Brygge 37  
Postboks 450  
2300 København S

Telefon  
3366 3366

Mobil  
2751 4457

E-mail  
[andhan@tmf.kk.dk](mailto:andhan@tmf.kk.dk)

EAN nummer  
5798009493149

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

**Svar:** Hvis der til et givet projekt, der involverer nedlæggelser af parkeringspladser, er besluttet, at disse skal erstattes af andre pladser (et sådan princip er specifik vedtaget, når det gælder nedlæggelser af pladser i blå betalingszone) tilstræber forvaltningen altid at sørge for anlæg af nye pladser med så lidt forsinkelse som muligt. I tilfælde af større entrepriser, der involverer eksempelvis flere hundrede pladser, kan det dog være vanskeligt at koordinere på en sådan måde, at der ikke opstår et tidsrum, hvor pladserne 'mangler' i byen. Dette er vilkårene, når man opererer i en dynamisk storby, hvor et væld mange faktorer spiller ind.

**Hvordan tænker Kommunen Ring 2 som går over Kgs. Nytorv realiseret? Vi ser at vejbanerne halveres og at trafikken dobbeltrettes fra St. Kongensgade mod Holmens Kanal via Nyhavn. Kan busser og lastbiler passere hinanden i de sløjfer der skal skabe den nye linjeføring? Det er et selvmål af dimensioner ift. Den trafikmængde der fortsat går fra Christiansborg, Amager og over Kgs. Nytorv – det vil få trafikken til at bryde sammen her.**

**Svar:** Ring 2 har karakter af en indre ringvej, som i sin udformning skal forholde sig trafikens sammensætning samt den omliggende by. Netop omkring Kgs. Nytorv er trafikken de kommende år omlagt grundet anlægget den nye station på af Cityringen. Ved sådanne omlægninger er det en logisk følge, at det sjældent muligt at opretholde samme kapacitet, da der er mindre plads til rådighed. Heri indgår, at det er vigtigere at have to spor hvor større køretøjer kan passere hinanden, end at have tre eller fire spor, hvor dette ikke er muligt.

**Hvorfor har Kommunen bevidst nedprioriteret de grønne bølger og den intelligente trafikafvikling i og omkring byen?**

**Svar:** Københavns Kommune har langt fra nedprioriteret arbejdet med en intelligent trafikafvikling. I budgettet for 2013 er afsat 93. mio. kr. til modernisering af de tekniske systemer og til udvikling af nye ITS-løsninger. Netop de grønne bølger er ganske komplekse at udforme. Disse skal i sagens natur 'afbrydes' på et tidspunkt, hvorved den krydsende og svingende trafik også kan afvikles. Giver der længere tid grøn i en retning, vil dette til gengæld skabe længere køer i sideretningerne.

**Hvorfor har Kommunen ikke tænkt signaloptimering ind ved centrale knudepunkter som netop er skabt efter anlæg af omfattende vejarbejder og omlægninger?**

**Svar:** Ved alle større og mindre anlægsarbejde indarbejdes signaloptimering under hensyn til de mange interesser, som ofte er i modstrid men hinanden. Som tidligere nævnt er der ved omlægninger den logiske følge, at det sjældent muligt at opretholde samme kapacitet på vejnettet, da der er mindre plads til rådighed.

**Hvorfor sker der ikke en koordinering af vejarbejder i Kommunen og i øvrigt mellem Kommunen og Vejdirektoratet hvor der er sammenfald?**

**Svar:** Der sker en løbende koordinering af vejarbejder i Københavns Kommune. 9 ud af 10 opgravninger foretages af en private ledningsejere eller bygherrer, og disse arbejder koordineres i videst muligt omfang med de kommunale arbejder. Men netop disse mange interesser og uafhængige budgetter gør koordineringen kompleks, hvorfor det ikke altid er muligt at koordinere alle opgravninger i mindste detalje. Vejdirektoratet og Københavns Kommune har igangsat et løbende strategisk samarbejde, bl.a. med henblik på bedre at kunne informere omkring sammenfaldende vejarbejder.

**De mange vejarbejder der igangsættes her og der og alle vegne lever sit eget liv. Hvorfor er der ikke kontrol med og aftaler om hvornår arbejdet er færdigt?**

**Svar:** Som du sikkert ved, så er der en lang række både større og mindre anlægsprojekter i gang. Disse er planlagt for at udvikle byen, sikre bedre fremtidig trafikafvikling og fremkommenlighed, samt nedsætte CO2 udslip i byen.

Vi har i København meget fokus på at eksekvere vores projekter hurtigst og bedst muligt, netop for at lette på de udfordringer som vejarbejdet giver trafikken. Samtidig skal vi også tage hensyn til de skattebetalende borgere, som bor i kommunen, ved at håndhæve en spærretid for støjende arbejde. Ved projekter hvor der ikke bor mange borgere, giver vi dispensation til udvidet arbejdstider, for at fremme eksekveringen. Vi har også flere gange flyttet tidspunktet, eller stoppet planlagte projekter på grund af, at trafikken ville blive for belastet af det. Så vi gør absolut noget ved det, med hensyn til koordinering og tilsyn.

**Hvorfor igangsætter man vejarbejder og f.eks. anlæg af ca. 200 meter cykelsti i Gothersgade i december som er en vigtig julehandelsmåned for detailhandel? De afledte effekter var enorme og hvorfor skal det tage ca. 2 mdr. at anlægge det stykke cykelsti?**

**Svar:** Cykelstiprojektet i Gothersgade blev igangsat primo november 2012 med forventet afslutning i marts 2013. Der er desværre flere forhold, som har gjort arbejdet mere kompliceret end først antaget – bl.a. vintervejret og tekniske udfordringer med at etablere ledningsføring til de enkelte signalstandere i signalanlægget i Kronprinsessegadekrydset. I følge den foreliggende tidsplan forventes cykelstien at åbne medio april 2013.

**Hvorfor fjernes der vejkapacitet igen og igen rundt omkring når kapaciteten fortsat er nødvendig, fordi alternativerne ikke er på plads?**

**Svar:** Københavns Kommune ønsker politisk at fremme den grønne mobilitet, hvilket indbefatter, at fokus er på at skabe gode vilkår for den kollektive trafik, cykeltrafikken og fodgængertrafikken. Dette medfører konkret at antallet af cyklister og antallet af buspassagerer medtages på linje med antallet af køretøjer, når vejnettes begrænsede kapacitet skal prioriteres.

**Er Kommunen enig af den samlede miljøpåvirkning vel blive reduceret såfremt det er lettere at finde P-pladser i byen og at søge trafikken kan reduceres?**

**Svar:** Søgetrafikken efter parkeringspladser udgør en ganske begrænset del af det samlede trafikarbejde, og miljøpåvirkningen som følge af søgning efter en plads udgør en endnu mindre del. Men kommunen er enig i, at det kan være et irritationsmoment at skulle lede efter en ledig plads, men at denne irritation er uforholdsmæssig meget større end det reelle problem.

**Er Kommunen enig i at CO2 og den samlede miljøpåvirkning vil blive reduceret, såfremt at fremkommeligheden i byen optimeres?**

**Svar:** Københavns Kommune vurderer at en forbedret fremkommelighed for biltrafikken har en lille indvirkning på CO2 udledningen, såfremt den forbedrede fremkommelighed ikke blot medfører en øget biltrafik. Øges biltrafikken vil udledningen igen stige. Derfor er den politiske vision, at der skabes grøn mobilitet ved at sikre god fremkommelighed for cykler og busser, samt at der satses bredere på den kollektive trafik ved fx anlæg af mere metro.

**Hvad er profilen på de nye ca. 1.000 nye borgere der flytter til København hver måned? Er det unge, ældre – hvad er deres transportbehov og forventninger til byen?**

**Svar:** Kommunens opgørelser viser at ca. 2/3 af de nye borgere er under 30 år, og at der kun i aldersgruppen over 85 år kan registreres en fraflytning. Ca. 20 % af de nye borgere er mellem 0 og 19 år, ca. 43 % er mellem 20 og 29 år, ca. 25 % er mellem 30 og 64 år, ca. 15 % er fra 65 – 85 år. Væksten i indbyggertallet dækker over såvel tilflyttere som nyfødte. Hvordan disse nye borgere transporterer sig er et individuelt valg, men kommunens politikere ønsker via deres visioner for byen, at det i videst muligt omfang sker med grønne transportformer.

**Er det forsat Kommunes plan at P-afgifterne skal stige? Vil provenuet gå til at fremme infrastrukturen?**

**Svar:** Kommunen har ingen planer om at lade prisen for parkering betalingszonen stige. De seneste år er prisen udelukkende reguleret i takt med den gældende prisudvikling i samfundet.

**Er Kommunen enig i at den kollektive trafik skal være bedre, mere præcis, billigere og endnu mere veludbygget – før at man kan få bilisterne til at overveje den kollektive trafik som et værdigt alternativ?**

**Svar:** Der er i Københavns kommune et veludbygget kollektivt trafiknet, som fra 2018 med etablering af Cityringen, vil give langt størstedelen af kommunen boliger, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner en stationsnær lokalisering. Hvor banebetjeningen ikke er til stede, suppleres med højfrekvent busbetjening, som fx på Frederikssundsvej og Amagerbrogade. Københavns Kommune vurderer derfor at alternativet allerede i dag er til stede.

**Hvordan vil man sikre fremkommeligheden for den trafik som ”bare” har kører igennem byen fordi det er den korteste vej? Hvad er tallene i dag på den trafik der ikke reelt har noget at gøre i byen – men som blot smutter igennem?**

**Svar:** Trafikken som er gennemkørende i København indgår på lige vilkår med den øvrige trafik. Københavns Kommune har ikke officielle opgørelser som isolere den trafik som kører gennem byen uden ærinde.

**Har Kommunen et samlet overblik over de håndværkere, liberale erhverv m.fl. som faktisk har et ærinde i byen og som har brug for at køre til og fra for at løse opgaver og udføre deres hverv?**

**Svar:** Trods forskellige kilder og opgørelsesmetoder, er det ikke muligt at isolere den trafik som vedrører håndværkere og liberale erhverv, fra den samlede trafik.

**Hvis vi evner at løse den nuværende trængsel i København, kan der så stilles garanti for at Kommunen ikke igen ”stjæler” vejkapacitet for at der igen skabes trængsel?**

**Svar:** Københavns Kommune vurderer, at det ikke er muligt at eliminere trængslen fuldstændigt, da trafikken i København kører i et netværk, hvor der til enhver tid vil være modsatrettede ønsker og prioriteringer. Kommunen ”stjæler” heller ikke vejkapacitet. Vejkapaciteten skal deles og fordeles mellem fodgængere, cyklister, buspassagerer og bilister, og er i København mange steder betinget af at foregå i gaderum som ikke kan udvides, da det vil medføre nedrivning af bygninger, hvilket ikke er politisk ønsket. Opprioriteres den ene trafikantform på en strækning, vil det naturligt følge, at andre trafikantformer prioriteres anderledes. Dette kan heller ikke ITS-løsninger ændre grundlæggende på.

**Hvorfor fremsætter Kommunen forslag om at lukke Amagerbrogade med nuv. Status – og gør det i august 2012 et par dage før Trængselskommissionen starter sit arbejde?**

**Svar:** Københavns Kommune har ikke planer om at lukke Amagerbrogade for trafik. Dette er desværre en udbredt misforståelse, som fejlagtigt er opstået. Det er et politisk ønske at give gaden et løft, hvilket er en del af en samlet plan for trafikken på Amager, vedtaget tilbage i 2003. Københavns Kommunes har i de mellemliggende år gennemført en stribe projekter på vejene omkring Amagerbrogade, hvilket nu muliggør en omdannelse til en såkaldt ”strøggade”, hvor den lokale trafik og navnlig fodgængere og cyklister opprioriteres.

**Er trafikomlæggingerne på Amagerbrogade afstemt med politiet som er øverste myndighed?**

**Svar:** Planerne for Amagerbrogade udvikles i samarbejde med en lang række af interessenter, herunder Politiet.

**Tænker Kommunen samlet set samfundsøkonomisk og med borgernes samlede oplevelse af at det at bo og besøge byen og hovedstaden kan være en god og effektiv oplevelse.**

**Svar:** Københavns Kommune er ganske bevidst om sin rolle i forhold til borgere og erhvervsliv. At udvikle en storby som København kræver god økonomisk styring og bevidsthed omkring samfundets

mange ønsker. Prioriteringen af grøn mobilitet er netop truffet for at kunne give såvel borgere som besøgende og erhvervsliv, de samlet set bedste vilkår.

### **Bakker Kommunen op og det nye by-cykelprojekt og går helhjertet ind i at profilere København også på det punkt?**

**Svar:** Københavns Kommune er en cykelby og de seneste års investeringer i netop cykelinfrastruktur understøtter kommunens politik på området. Det nye bycykelprojekt bakker kommunen også op og har i den forbindelse afsat et mio. beløb til formålet.

**”Giv et Praj” er en vældig fin ordning. Den seneste tid har vi oplevet at de praj vi indsender blot registres som modtaget – men uger efter er der ikke fulgt op. Hvad er status på denne ellers gode løsning til at give Kommunen oplysning om hvor noget er gået galt, halter eller skal rettes op?**

**Svar:** Tak fordi du benytter ’Giv et praj’ og vi hører altid gerne om hvad der kan gøres bedre. Det kan være korrekt, at nogle typer af praj går direkte fra at være sat til ’modtaget’ til et stykke tid efter at blive sat til ’afsluttet’, dvs. uden det indikeres på prajet, at der er rent faktisk er sat en udbedring i gang, men det plejer dog ikke at være den type der tager flere uger. Derfor vil det være allerbedst om du kan kontakte Giv et praj direkte på [bolhoj@tmf.kk.dk](mailto:bolhoj@tmf.kk.dk) og oplyser hvilke prajtyper og/eller adresser på de praj, som du oplever der u hensigtsmæssigheder med. Så vil det være muligt at undersøge sagen til bunds, så du fortsat finder det relevant at anvende ’Giv et praj’.

**Det er som sagt vigtigt for byens næringsliv at vide om der fortsat er støtte til at bakke op om de mange arbejdspladser vi trods alt skaber i byen. Du skal vide at de mange vejarbejder, trafikomlægninger og andet rod i byen fylder rigtigt meget i vores hverdag og kunderne nævner det dagligt mange steder, at nu er det blevet for svært at komme frem rundt omkring – både som bilist, men også som fodgænger og cyklist – med alle de ”huller i vejene”.**

**Svar:** Det er et ønske fra politikerne og borgerne, at udvikle hovedstaden og København er i disse år begunstiget af en positiv udvikling. Københavns Kommune arbejder selvfølgelig meget seriøst på at gener ved anlægsprojekter bliver minimeret, med den projektportefølje, som er vedtaget af politikerne med Metro-cityringen og Nordhavnsvej tunnellen, samt mange andre

byudviklingsprojekter, kan du forvente intensivt vejarbejde de næste par år. Du kan dog være sikker på at vi vil gøre, hvad der står i vores magt, for at koordinere de vejarbejder dette afstedkommer, for at få trafikken til at glide så godt som muligt gennem byen.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen  
Trafikplanlægger