

Notat

København og trafikken

Budgetaftale i København

Ny budgetaftale i København blev indgået den 12. september. Et stort flertal på 42 ud af Borgerrepræsentationens 55 medlemmer står bag budgetaftalen. Det er S, SF, Enhedslisten, RV og DF. Udenfor står V, K, Liberal Alliance samt tre løsgængere.

Budgetaftalen har overskriften:

STÆRK BY
STÆRKE SKOLER

Aftalen er på 55 sider, heraf omhandler 22 sider de såkaldte bløde områder som Børne- og ungeområdet, Sammenhængende By, Sikker by, Socialområdet, Kultur og fritid samt Sundhed og ældre. De hårdere områder som Infrastruktur, Beskæftigelse samt Erhvervs- og vækstpakke beskrives på 15 sider.

Indledningsafsnittet beskriver kommunens overordnede syn på sig selv: Det er en by, der har rejst sig fra fallittens rand til for anden gang af det britiske livsstilsmagasin Monocle at blive kåret som den by i verden, der har mest livskvalitet. "Her er vækst og mangfoldighed, og de unge flytter hertil for at uddanne sig. Vi bevæger os på cykel rundt i byen, hvor børnefamilierne nyder livet, og det grå guld vender tilbage efter årtier i forstæderne." København er blevet en nydelsesby.

Budgetaftalen ser København som en vækstmotor for resten af landet: "København er en moderne storby, der skal tiltrække erhvervslivet. Vi skal møde virksomhederne med velvilje, fleksibilitet og hurtig sagsbehandling, og vi igangsætter initiativer til at forbedre erhvervsklimaet."

Dog er det her værd at nævne, at København nyder en tvivlsom placering som nummer som nr. 86 ud af 96 registrerede kommuner i DIs seneste opgørelse over erhvervsvenligheden i landets kommuner. Der er med andre ord plads til forbedringer.

En aktuel undersøgelse foretaget af Berlingske Research blandt 1.373 københavnske virksomheder viser, at næsten 31 procent af virksomhederne mener, at erhvervsklimaet er blevet forværret i de seneste fire år, mens 17,3 procent vurderer, at det er blevet forbedret. På spørgsmålet om, hvad der er Københavns største kommunalpolitiske udfordring i forhold til at tiltrække nye investeringer og arbejdspladser, peger præcis en tredjedel af de adspurgte som det væsentligste punkt på utilstrækkelig infrastruktur, fremkommelighed og for få parkeringspladser.

Erhvervslivet vil med andre ord gerne kunne køre i bil på arbejde og til møder. Også varetransporten til og fra virksomheden anses for at være vigtig, og her hjælper de stadig skærpede parkeringsrestriktioner ikke.

Konsekvenser for biltrafikken i København

Bilen er imidlertid et symbol på den politiske uenighed mellem de politiske blokke i Borgerrepræsentationen. Posten som Teknik- og Miljøborgmester indehaves p.t. af SF, men Enhedslisten har mulighed for at blive næststørste parti i København ved kommunalvalget til november, og her går man på trafikområdet til valg under sloganet "Bilerne bagerst." Enhedslisten ønsker flere cykelstier, mere Metro, nye letbaner, grøn byudvikling – men ikke en havnetunnel. Bilerne prioriteres meget lavt.

Eftersom København har magistratsstyre, ligger der en stor magt i de enkelte borgmesterposter. Og det er særdeles attraktivt at indehave den næst vigtigste borgmesterpost efter overborgmesteren, nemlig posten som Teknik- og Miljøborgmester.

Når det gælder byens infrastruktur, er der afsat midler til en række nye projekter.

Der er sat 1 Mkr. af til forundersøgelse af nedgravning af Åboulevarden. Det er et projekt til 5 mia. kroner, som vil nedgrave Åboulevarden fra Hillerødgade til Søerne og nedrive Bispeengsbuen. Til gengæld skal den nedgravede Ladegårdsåen atter se dagens lys, og der skal skabes grønt miljø på strækningen.

Området kaldet "Stræderne" mellem Rådhuspladsen og Gammeltorv skal trafiksaneres til fordel for bløde trafikanter. Der er afsat 10,3 Mkr. for de næste fire år.

Der kommer trafiksanering af Holmen og Christianshavn, navnlig omkring Bodenholms Plads. Der er afsat 8 Mkr. for de næste tre år.

Gasværksvej ensrettes for at give plads til cykelstier i begge retninger. Afsat 3 Mkr. i 2014 og 2015. Herved bliver trafik til og fra Halmtorvet yderligere vanskeliggjort.

Hele Grønnegadekvarteret skal også ændres. Det gælder "dels den fysiske indretning af gader og pladser, og dels en udvikling af kvarterets særlige identitet som handels- og bylivsområde." Hvis man ser på, hvad der allerede er sket i området i det seneste år, hvor kørebaner er inddraget og cykelstier oprettet i begge sider af ensrettede gader, så kan det kun betyde lavere fremkommelighed for biltrafik.

Budgetaftalen nævner at ændringerne i kvarteret "sikrer forbedringer for cyklister og fodgængere samt styrker handels- og bymiljøet." Omkring det sidste er det værd at bemærke, at netop Grønnegadekvarteret i firkanten Kongens Nytorv – Strøget – Amagertorv – Købmagergade – Klareboderne – Møntergade – Kongens Have – Gothersgade – Kongens Nytorv rummer landets absolut højst profilerede butikker, for en stor dels vedkommende rettet mod et internationalt publikum. Yderligere restriktioner af biltrafikken må forudses at have stærkt negative konsekvenser for områdets erhvervsliv. Der er afsat 1,5 Mkr. i 2014 og 2015 til et idékatalog. "Der lægges særlig vægt på en god inddragelse af lokale holdninger og idéer til udvikling af Grønnegadekvarteret," hedder det i budgetaftalen.

Ser man på København City og brokvartererne fra en helikopter, står det klart, at stort set alle gader, hvor der først var to spor i hver retning, nu er nedreguleret til kun at have et spor i hver retning, også selv om der mange steder ville være plads nok til to spor. Det betyder, at trafikken afvikles langt trægere end for tyve år siden, og trængslen er steget.

Det skyldes, at antallet af kørebaner er reduceret, og at trafiklys ikke er tilstrækkeligt optimeret til at skabe grønne bølger. Det er meget svært at dokumentere, om trafiklys er indstillet, så de skaber grønne eller røde bølger, for der er mange tekniske forhold, der spiller ind, men på udvalgte steder i City kan man argumentere for, at der faktisk findes røde bølger, der ustandselig bringer trafikken til unødvendige stop.

Konsekvenser for forretningslivet i København

For forretningslivet i København, både i City og brokvartererne, gælder, at såvel butikker som kontorer og håndværksmæssige erhverv lider stærkt under de stadigt voksende hindringer af biltrafikken.

Ikke mindst bliver det sværere og sværere at komme til og fra mål i City. Det rammer butikker, kontorer og håndværksmæssige erhverv i selve København.

Erhvervsdrivende med kontorer vil blive presset ud af bykernen med deraf følgende omsætningstab for næringslivet og byen selv. Klinikker vil også blive ramt. Når det bliver for svært at komme til lægen, tandlægen, motionscentret med videre i bil, må de flytte.

Autobranchen, (bilforhandlere og -værksteder, dækforhandlere og -værksteder med videre) vil på lignende måde blive ramt, fordi kunderne har svært ved at komme frem samt finde parkeringsplads. Det betyder tab af omsætning for forretningslivet, lukninger af virksomheder og nedlæggelse af arbejdspladser samt tab af et levende erhvervmiljø i København City.