Notat

**Trafikplan Amager**

Både registrering og prognoser i trafikplan Amager er forældede, og den eskalerede byudvikling har i de sidste ti år har medført et antal biler i byen som ikke svarer til de gamle prognoser, sideløbende med vi har fået forringelser for den kollektiv trafik, der ikke er i nærheden af metro.

Tilsyneladende forholder kommunen sig ikke til det voldsomt stigende antal køretøjer der er i byen, idet de hverken registrerer erhvervskøretøjer eller leasede biler i deres egen statistikbank.

Kommunen statistikbank er desuden ubrugelig idet den ikke opdateres, og de har ikke engang en tabel for pendling, så man kan sammenligne den numeriske udviklingen over år og dag.

Her er nogle forslag som vi kan udbygge til et analyse og projektprogram vi ønsker gennemført.

**Problemer der skal analyseres**

* På intet tidspunkt i forbindelse med byggerierne, ændret erhvervsudvikling og befolkningstilvæksten har man udarbejdet analyser af de nye pendlingsmønstre, hvorfor sammenhængen mellem en udvikling af en kollektiv trafik i byen og regionen, der kan kompensere for det stigende bilejerskab/privat eller leaset er helt ubelyst.
* Metro og metro stationerne løser kun intern trafik for dem der bor eller arbejder nær dem, foruden vi oplever at stationerne ikke har plads til folk i myldretid. De opfylder nogens behov men ikke andres. Vi savner en klar analyser af hvem de er og hvor mange det handler om i begge grupper.
* Den nye trafikplan for Movia indebærer nye forringelser, både i København og i regionen, bl.a. besparelser som skal bruge til metrodriften. Hvilke effekt får det for dem der benytter busser, at linier og ruter udgår? Tvinges de til at købe en bil.
* Med en byudvikling der først og fremmest handler om at bygge boliger påvirker det følgelig pendlingen både ud og ind af byen, hvor der desuden synes at være et total fravær af en erhvervspolitik som kunne modvirke den stigende pendling. Den skæve fordeling af forskellige typer arbejdspladser, et er et problem der omfatter hele hovedstadsregionen og resten af Sjælland, hvorfor en analyse af hvad folk har af arbejde er en forudsætning for at forstå mønstrene.
* Vi ved at folk generelt pendlere længere og længere til og fra arbejde i hele landet, og andre af landets regioner har lavet store undersøgelser, men hvordan ser det ud for Københavns er umuligt at finde ud af. Ifølge forvaltningen har man heller ikke arbejdet med det.
* Vi ved at gennemsnitindtægterne er steget, og kombineret med demografien har flere fået råd til bil. Men hvorfor har de brug for bil, hvor skal de hen og hvorfor kan de ikke benytte kollektiv transport eller cyklen. Hvilke alternativer kunne folk selv foreslå?

**Hvordan kommer vi videre?**

Hvordan vi kan presse kommune for at få gennemført en pendlingsanalyse med henblik på nogle løsninger for at nedsætte og forbedre den kollektive trafik.

Kan vi presse byens lokaludvalg til at handle nu med henblik på at få gennemført et analysearbejde hurtigst muligt, og inden den nye trafikplan for regionen sætte i værk til næste år.

Kan de presse på at kommunen gør noget nu, eller kan de i fællesskab sammen med miljøpunkterne selv financiere en taskforce af professionelle personer som kan udarbejde en sådan.

21-02-2018 HS