NOAH
Friends of the Earth Denmark
NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

Kbh. den 7. juni 2012

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Rådhus
1595 København V

Vedrørende Handlingsplan for GRØN MOBILITET

Hermed fremsendes kommentarer til Handlingsplan for GRØN MOBILITET. Planen indeholder en masse gode ord og tanker, intentioner og initiativer. Vi bliver dog nødt til at påpege nogle forhold, der på afgørende måde undergraver de gode intentioner.

Voldsomme krav fra Københavns Kommune om parkeringspladser – også til pendlere - undergraver visionerne om miljø og grøn mobilitet. Det samme gør en ny udvandet målsætning om fordeling af trafik på trafikarterne

Et af de allerstørste problemer er de mange private pendlerparkeringspladser, der allerede nu er i København, samt de mange som fortsat kræves ved nybyggeri.

73 % af lønmodtagerne har normalt/altid parkeringsplads ved arbejdspladsen i Kbh.

Vi har indhentet oplysninger fra *Transportvaneundersøgelsen,* der viser, at 73 % af lønmodtagere, der pendler til centralkommunerne, København og Frederiksberg normalt/altid har adgang til parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det er ødelæggende for ønsket om en bæredygtig trafikudvikling. De allerfleste af de lønmodtagere, der *ikke* har parkeringsplads, må formodes at bruge andre transportmidler.

Adgang til parkering for parkering ved arbejdsplads, fordelt på arbejdskommunen, for lønmodtagere i 2011

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Lønmodtagere, der bor i København eller Frederiksberg og arbejder i andre kommuner, bliver også stimuleret kraftigt til at benytte bil, idet 81 % normalt/altid har parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det er naturligvis ikke Københavns kommunes ansvar, men det forklarer den store udpendling i bil. Den pendling er tilmed ud af byen, hvor presset på den kollektive trafik er mindre og der derfor er plads til flere ekstra passagerer.

Adgang til parkering ved arbejdsplads, fordelt på respondentens bopælskommune, for lønmodtagere i 2011

Bopælskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	81
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	19

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Pendlerne både i København og i andre kommuner kan normalt benytte parkeringspladserne ved arbejdspladsen uden betaling eller for symbolsk betaling og værdien beskattes end ikke. En fri eller billig parkeringsplads er en så kraftig lokkemad og så vanedannende, at det er svært at få disse pendlere til at undlade at tage bilen med på arbejde.

NOAH-Trafik har derfor overfor Folketinget foreslået, at fri eller billig pendlerparkering skal beskattes med markedsværdien som fryns ligesom fri bil og fri telefon. Det vil være uhyre effektivt i retning af at få folk til at overveje om de kan pendle uden bil. Se henvendelsen her: http://noah.dk/trafik/gratis-parkering-er-stoette-til-bilpendling/

Vi er klar over, at det med beskatning ikke er noget kommunen kan beslutte, men man kan arbejde for det overfor Folketinget.

Som det kan ses af skemaet nedenfor, er der dagligt omkring 138.000 personer, som pendler til København i bil. En beskeden del er disse bilister er 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".

Handlingsplan for grøn mobilitet	Kommentar
Parkering Parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen. Al gadeparkering i de centrale dele af København er betalingsparkering, og taksterne fastsættes på et niveau, der kan sikre et udbud af frie pladser for at begrænse den trafik, der skyldes søgning efter parkering. Med betalingsparkering søges pendlertrafik i bil fra Hovedstadsområdet ind til København begrænset. Borgere og erhvervslivet skal sikres mulighed for bilparkering i nærheden af henholdsvis bolig og virksomhed. For at sikre dette indgik et flertal af partier i Borgerrepræsentationen i juni 2011 aftale om etablering af mere end 1700 nye p-pladser i København. I Kommuneplanen angives byens normer for bil- og cykelparkering. Parkeringsnormerne for bil er udtryk for en ønsket parkeringsdækning, der ikke må overskrides. Parkeringsnormer for boligbyggeri sikrer, at beboeren har mulighed for at parkere deres bil nær boligen. Parkeringsnormer for erhvervsbyggeri bidrager til at sikre erhvervslivet og kunder fornøden adgang til parkering samtidig med, at pendlerbiltrafikken til arbejdspladser i København begrænes. Der fastsættes lavere bilparkeringsnormer i de tætte bykvarterer, hvor der er god kollektiv trafikbetjening, og i de nye byudviklingsområder, hvor der satses på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling.	Vi er enige i, at parkeringspolitikken er et effektivt redskab til at påvirke brugen af bil i byen. Vi synes derfor, at det er ekstra ærgerligt at Københavns kommune med sine voldsomme, og nu tilmed forøgede krav om private parkeringspladser - også til pendlere – stimulerer til brug af bil i urimeligt omfang. Det er også uforståeligt, at kommunen tilmed vil udvide antallet af *offentlige* p-pladser med 1700. Dertil kommer alle de nye private p-pladser. I Kommuneplan 2011 er parkeringsnormerne ændret således, at det, der i Kommuneplan 2009 var det absolutte maksimale antal p-pladser, nu er **"en ønsket parkeringsdækning",** som anført i citatet til venstre. Se parkeringsnormer i Kommuneplan 2009 og Kommuneplan 2011 nedenfor.

Parkering skaber trafik. Det er en gammel samdhed. Vi vil i denne forbindelse citere den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl:

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

"Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."

Citat fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Desværre har denne melding fra Jan Gehl ikke haft indflydelse på parkeringsnormerne i Kommuneplan 2011.

Ifølge Kommuneplan 2011 kræver kommunen, i forbindelse med nybyggeri eller ombygninger af eksisterende bebyggelse, at der etableres parkeringspladser i henhold til bestemmelserne i denne tabel:

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	

Selv ved stationsnær beliggenhed af erhverv kræves efter tabellen masser af pendler-parkeringspladser. Man fremhæver ellers ofte, at kommuneplanens parkeringsnormer understøtter stationsnærhedsprincippet. Det er kun tilfældet i yderst begrænset omfang.

Desværre er de nye parkeringsnormer lanngt mindre miljøvenlige end dem der var gældende i Kommuneplan 2009. Selve tallene er de samme, men i stedet for **"HØJST"** i Kommuneplan 2009, står der nu i Kommuneplan 2011 **"I STØRRELSESORDEN OG HØJST"**. Det er af afgørende betydning, idet man lægger en *norm*, der svarer til det højeste antal parkeringspladser man må bygge. Det er nu, som citatet ovenfor fra Handlingsplan for grøn mobilitet, viser blevet **"en ønsket parkeringsdækning".** Det giver en meget stor forskel.

Nedenfor er gengivet de parkeringsnormer, som var gældende i Kommuneplan 2009:

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 m2	
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 butiksformål skal der i alle områder etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m^2 etageareal.

Vi vil derfor indtrængende anmode om, at man i praksis nedsætter kravet til under maksimum i de konkrete sager og i forbindelse med næste revision af kommuneplanen ændrer normerne i retning af, kun at *tillade* langt færre pendlerparkeringspladser.

Hvis Københavns Kommune fortsætter med at stille så voldsomme krav om pendlerparkering ved nybyggeri, undergraves alle de pæne tanker og ord om en mere miljøvenlig by med renere luft, bæredygtig trafik og mindre CO2-udslip.

Der skal naturligvis være parkeringspladser for handicappede bilister og servicetrafik, men til det formål vil det være rigeligt, hvis man maksimalt tillod 1 p-plads pr. 350 etagemeter. Man opnår ikke en bæredygtig by ved at stimulere pendlere til at *fravælge* cykel og kollektive transportmidler.

1 parkeringsplads pr. 150 m^2 (jfr. skemaerne ovenfor) indebærer en parkeringsplads for hver 3-4 ansatte. Det er alt for mange og 1 parkeringsplads pr. 100 m^2 for C (boliger og serviceerhverv) og S (serviceerhverv) i "Øvrige områder" og ved blandet erhverv, industri, havneformål, tekniske anlæg og offentlige formål i hele byen, er naturligvis endnu værre, hvis man vil forbedre bymiljøet.

Disse normer vil give alt for megen biltrafik både lokalt, i resten af byen og på indfaldsvejene.

Oslo og Trondheim fører en aktiv politik på dette område. Parkeringsdækningen i Oslo og Trondheim er blandt de laveste i større byer i Norden, med henholdsvis 0,11 og 0,14 parkeringspladser pr. arbejdsplads i byen. Det svarer til hhv. 9 og 7 arbejdspladser pr. parkeringsplads.

Man kan også finde inspiration i disse normer fra Holland.

ABC-politikkens grundelementer.

Tilgængelighedsprofil:
Områder for lokalisering af erhverv klassificeres ud fra deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil:

- A-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport (nationalt, regionalt og lokalt)
- B-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport og biltransport
- C-lokaliteter: høj tilgængelige med bil

Mobilitetsprofil:
Virksomhederne moblitetsprofil fastlægges ud fra fire forhold:

- arbejdspladsintensitet
- tjenstlig bilafhængighed
- besøgsintensitet
- godstransportens vejafhængighed

Parkeringsnormer:
Parkeringsnormer pr. 100 ansatte:

	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Randstad	maks. 10	maks. 20	ingen maks.
Uden for Randstad	maks. 20	maks. 40	ingen maks.

Kilde: Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder. Instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland. Forfattere Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen. Udgiver: Skov & Landskab.
http://www.videntjenesten.life.ku.dk/Plan_og%20_Fri/~/media/Videntjenesten/Rapporter/PlanlaegningAfByOgLand/BogL14.ashx

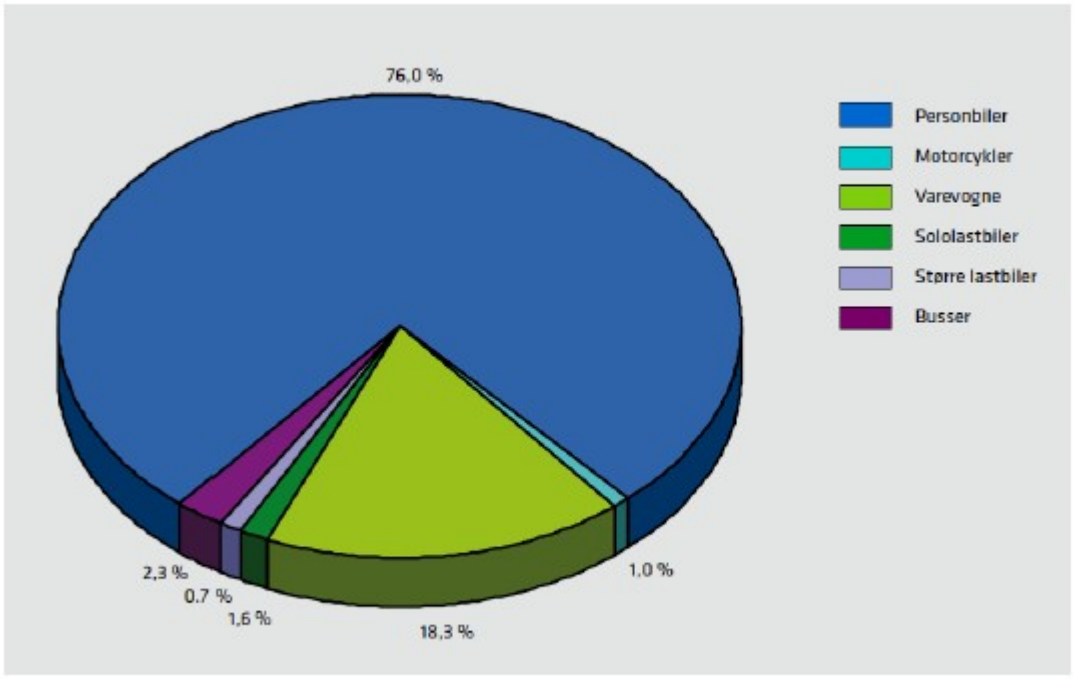
Til A- og B-lokaliteter er knyttet lofter for hvor mange parkeringspladser, som må etableres. I Randstad-området, der er det tættest befolkede område i Holland med de fire store byer: Amsterdam, Rotterdam, Haag og Utrecht, må der i en A-lokalitet maksimalt etableres 1 p-plads pr. 10 arbejdspladser (i praksis pr. 250 etagemeter) og i en B-lokalitet maksimalt 1 p-plads pr. 5 arbejdspladser (i praksis pr. 125 etagemeter). Uden for Randstad er restriktionerne halvt så skrappe.

Mange pendlerparkeringspladser giver naturligvis megen bilpendling. Samtidig er netop pendling den trafik, der er nemmest at håndtere med kollektive transportmidler.

Man må også huske på hvordan sammensætningen af den motoriserede trafik er i København. Det er primært personbiler, der kører på gaderne i København og de fylder meget og forsinker andre trafikanter og deres mængde styrer i de fleste tilfælde signalreguleringen.

Privatbiler kører 76 % af de motoriserede kilometer. Dertil kommer, at en ukendt del af varevognene (på gule eller gulhvide plader) der står for 18,3 % af kørslen, også primært er persontransport. Det er fordi disse biler er billigere at købe.

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



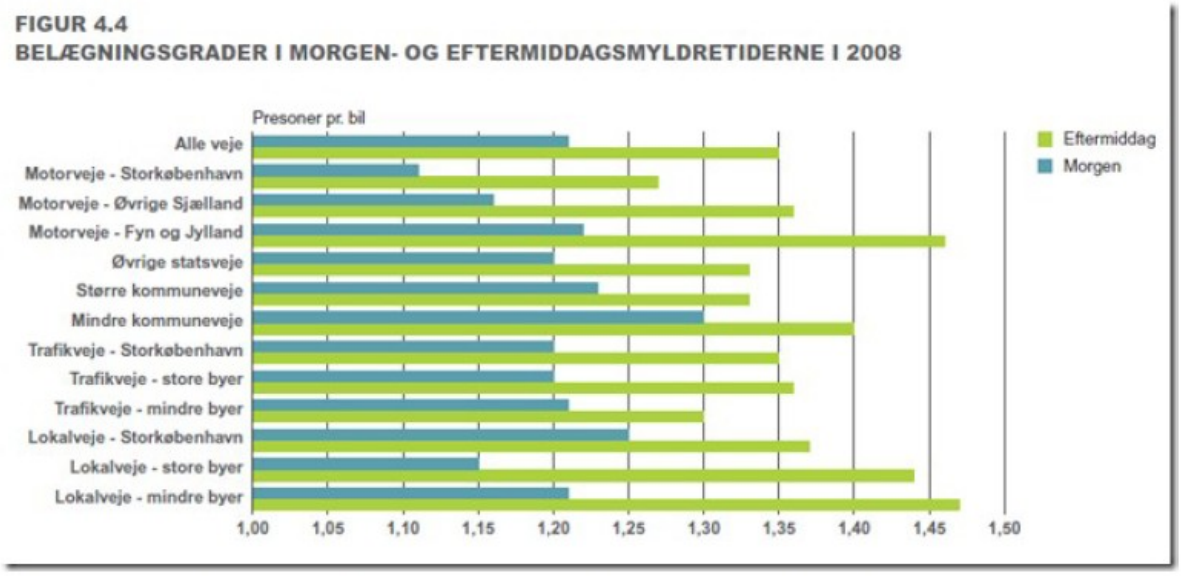
Kilde:Trafikken i København. Trafiktal 2010. Københavns Kommune.

Helt grotesk er det, at bilpendlingen - med normalt kun én person i hver bil – i den grad ødelægger fremkommeligheden for bustrafikken. Buspassagererne er de store tabere. De kommer sjældent frem med mere end 6-8 km/timen, når man medregner gangtid, ventetid og skiftetid.

Her en tabel, der viser, at bilerne er næsten tomme i myldretiden:

Kun ca. 1,1 person pr. bil i myldretiden på motorvejene til København

Motorvejene i Storkøbenhavn har landets laveste belægningsgrader i bilerne om morgenen:



Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgen-myldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90 % af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: Personer pr. bil 2009

”Trængsel er ikke kun et motorvejsfænomen. Den præger i endnu højere grad trafikken på de københavnske veje. Alene A-buspassagerernes forsinkelser svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje omkring hele København”.
Kilde: HUR Årsberetning 2004 .

Det er formentlig blevet endnu værre siden denne analyse blev foretaget og man må huske på, at disse forsinkelser – der er i forhold til køreplanen - kommer oveni en køreplan, der er fastlagt ud fra den langsomme fremkommelighed bestemt af biltrafikken. Dertil skal også lægges forsinkelser på alle andre busruter end A-busserne.

Bilisternes forsinkelser på motorveje er derimod sammenlignet med højst tilladte hastighed på strækningen. Trods forsinkelser kommer bilister altså mange gange hurtigere frem end buspassagererne, der normalt tilmed også har vente- og skiftetid.

Parkering på gader

Københavns kommune har så nogenlunde fået styr på gadeparkeringen i de centrale bykvarterer i takt med indførelse af betalingsordninger. Ordningen burde dog udvides til større områder af byen.

Der er dog alt for mange parkeringspladser, og takstpolitikken fastlægges *ikke* for at begrænse bilkørslen, men for at sikre ”flow” i benyttelsen af parkeringspladserne. Dette ”flow” betyder

megen kørsel, forurening og CO2 udslip ved brug af parkeringspladserne, sammenlignet med brug af andre transportmidler.

At der skal være offentlige parkeringspladser til handicappede bilister, vare- og servicekørsel siger sig selv, men det bør ikke være så tillokkende som i dag at vælge bil til andre formål i de centrale bykvarterer.

Da man kun skal betale for den tid man parkerer - uden nogen minimumstakst på f.eks. en time - er betalingen ikke særlig afskrækkende. Nu har man tilmed lavet gratis korttidspladser i City og planlægger endnu flere.

Parkering på private arealer

Når det gælder pendlerparkering ved arbejdspladser er der på ingen måde styr på situationen. Der er gennem årtier bygget titusinder og atter titusinder af nye pendlerparkeringspladser i Københavns kommune.

Disse parkeringspladser er en afgørende forudsætning for den voldsomme vækst i biltrafikken, som har fundet sted i København og til og fra byen.

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

Man har heller ikke et samlet overblik over, hvor mange 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 2002, men det omfatter kun nye større erhvervsbyggerier i nævnte periode. Der er 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.

Den 9. november 2001 sendte NOAH-Trafik derfor en henvendelse (gengivet som bilag 1) til Københavns Kommune og HUR med en liste over de nyligt anlagte eller planlagte parkeringspladser i Københavns Kommune, som vi havde kendskab til.

Oversigten viser det omtrentlige antal parkeringspladser, der var anlagt de seneste år, var under anlæg eller mulige ifølge lokalplan. Det drejede sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal altså over 33.000.

Brevet gav anledning til en større artikel i JP København og en unavngiven repræsentant for København Kommune tilkendegav, at det nok havde sin rigtighed, set i et perspektiv på 10-15 år.

Eftersom der nu er gået 11 år siden denne udtalelse, vil vi hermed anmode om oplysninger om hvordan det er gået med hver af de nævnte projekter og antallet af parkeringspladser. Vi vil

naturligvis også gerne have suppleret listen med andre byggerier/projekter som er realiseret, planlagt eller under planlægning

Vi afventer med spænding svar om, hvad der er sket i nævnte sager, hvad angår nye parkeringspladser.

Byudviklingsområder

Nordhavnsområdet fremhæves nævnes ofte som en fremtidig bæredygtig bydel. Man skulle så forvente, at kravene om parkeringspladser var stærkt reduceret for at gøre det nemmere at opfylde målsætningen om bæredygtighed.

Det er desværre ikke tilfældet. Der er masser af trafikskabende parkeringsanlæg på vej i Nordhavnen. Alene i lokalplan for"*Århusgadekvarteret*" og rammerne for "*Indre Nordhavn midt*" gives der grønt lys for anlæg af 2.900 nye parkeringspladser.

Så mange ekstra parkeringspladser vil betyde en voldsom ekstra trafik. De vil også være meget dyre. I p-huse/p-kældre vil de formentlig koste mellem 1.300 millioner og 2.000 millioner kr. at anlægge. Tænk hvis de kommende bygherrer i stedet blev pålagt at betale pengene til bæredygtige kollektive trafikløsninger. Reduceret bilkørsel til en virksomhed burde også forbedre det image virksomheder gerne ved have ved at satse på grønt byggeri.

Københavns kommune vurderer, at alene en udbygning med 600.000 etagemeter i dette område forventes at betyde en stigning af biler på Sundkrogsgade fra 11.000 til 28.000 biler per hverdagsdøgn.

Store brede veje, som Nordhavnsvejen, der er under anlæg, og masser af p-pladser indbærer, at man lokker de ansatte til at benytte bil til pendling i stedet for at benytte den kollektive trafik og cykler.

Vi synes i øvrigt ikke, at man skal bygge metro til Nordhavnen, men i stedet bygge et letbanesystem. Vi synes generelt, at Ringmetroen skal være den sidste metro. I stedet skal man satse på letbaner, der giver meget mere miljøvenlig trafik for pengene.

Fra målsætning om fordeling af den *samlede* trafik til fordeling af *væksten*

Der er desværre sket en alvorlig udhuling af miljømålsætningen. Sådan var målsætningen i Kommuneplan 2009:

> Kommuneplan 2009:
> **Det er målet at videreudvikle den bæredygtige fordeling på transportmidler yderligere, således at *mindst en tredjedel af det samlede* antal ture i byen er cykelture, *mindst en tredjedel af turene er med den kollektive trafik,* og *højst en tredjedel af turene er bilture*.**

I Handlingsplan for grøn mobilitet angives denne trafikfordeling kun som en *overordnet vision*, mens Kommuneplan 2009, som nævnt havde denne trafikfordeling som en *konkret målsætning*.

Københavns Kommunes overordnede vision er, at antallet af ture fordeler sig med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Kilde. Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

Kommuneplan 2011 har nu en målsætning om, at det *kun* er hovedparten af *VÆKSTEN* i persontrafikken, der skal ske med grønne transportmidler. Det er et voldsomt tilbageslag i forhold til Kommuneplan 2009, der er langt mere miljøvenlig, idet det skulle være mindst 2/3 af den samlede trafik, der skulle være miljøvenlig**.**

Sådan er målsætningen i Kommuneplan 2011:

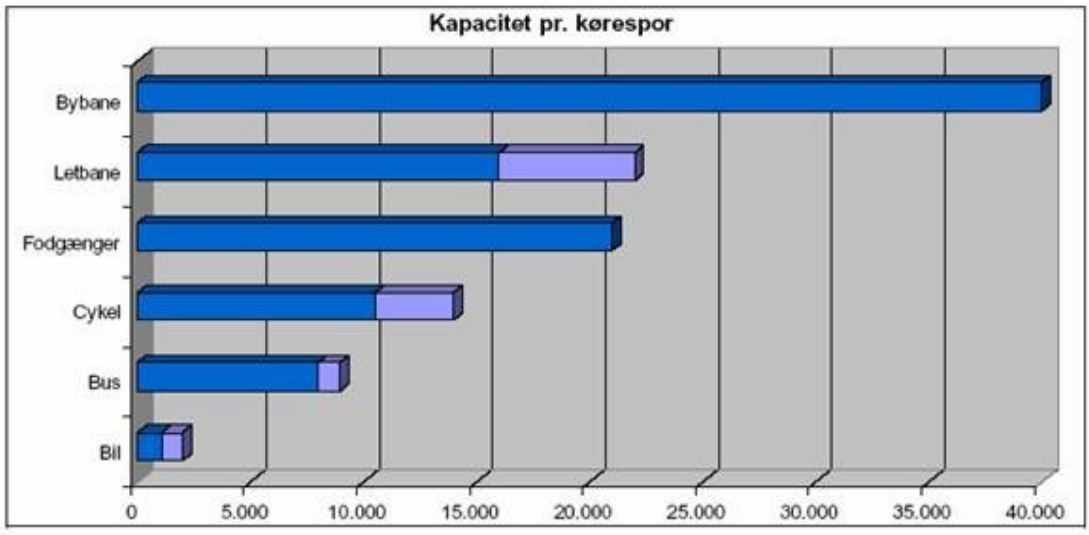
Mål i Kommuneplan 2011: **At hovedparten af *væksten* i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal persontur) sker med grønne transportmidler, det vil sige gang, cykel og kollektiv trafik**

Arealbehov

Vi er kede af, at Københavns kommune ikke klart illustrerer fordelene ved miljøvenlige transportmidler hvad angår arealforbrug. Derfor denne graf:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af ***Figur 12***, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.

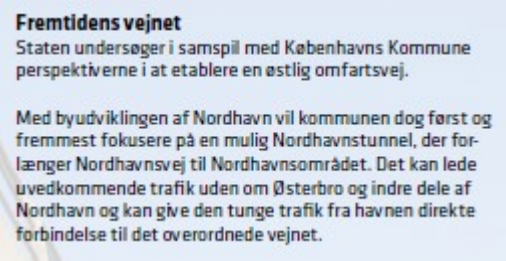


Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger[18].

[18] Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Nej til en havnetunnel/ østlig omfartsvej

Vi er kede af at planerne om en østlig omfartsvej stadig er på banen.



Fremtidens vejnet
Staten undersøger i samspil med Københavns Kommune perspektiverne i at etablere en østlig omfartsvej.

Med byudviklingen af Nordhavn vil kommunen dog først og fremmest fokusere på en mulig Nordhavnstunnel, der forlænger Nordhavnsvej til Nordhavnsområdet. Det kan lede uvedkommende trafik uden om Østerbro og indre dele af Nordhavn og kan give den tunge trafik fra havnen direkte forbindelse til det overordnede vejnet.

Kilde: Handlingsplan for grøn mobilitet

En sådan ny vejforbindelse vil undergrave alle de pæne miljøintentioner, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt og hurtigt at bruge privatbil frem for andre transportmidler. Det, at man kan slippe for nogen lastbiltrafik, kan ikke opveje alle de negative konsekvenser af en sådan ekstra stor vej.

I artikel i Ingeniøren 27. september 1996 **"Havnetunnelen bør opgives"** (se den her http://ing.dk/artikel/15411), af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen indleder han med dette citat af tidligere EU-miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

> "Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden". De kloge ord stammer fra miljøkommissær Ritt Bjerregaards kronik/indlæg i Det Fri Aktuelt, den 12. august i år.

Hvis man vil den miljøvenlige udvikling skal man ikke samtidig undergrave en sådan med miljøødelæggende tiltag som en havnetunnel eller østlig omfartsvej.

Det var kommentarer til dele af planen. Vi vil i denne omgang begrænse om til dette.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

BILAG 1: Brev af 9. november 2001 fra NOAH-Trafik til BR og HUR

NOAH-TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
DK 2200 København N
Tlf.: 3536 1212 Fax: 3536 1217
Hjemmeside:www.noah.dk/trafik

København den 9. November 2001

Til Københavns Borgerrepræsentation og

Hovedstadens Udviklingsråd

Københavns kommunes nægter at rykke ud med tal for nye private parkeringspladser – man siger at det har man ikke ressourcer til. NOAH har derfor måttet foretage en analyse der viser at antallet af parkeringspladser – primært til pendlere - vil stige med op til 33.000 pladser indenfor en årrække. Til sammenligning kører der ca. 18.000 privatbiler over kommunegrænsen mod København i "spidstimen".

Antallet af parkeringspladser er af afgørende betydning for hvor megen bilkørsel der kommer, da hver parkeringsplads ofte benyttes 6 gange i døgnet. Københavns kommunes krav om masser af p-pladser ved nybyggeri er udtryk for forældet byplanlægning og en bombe under byens miljø.

NOAH har gennem flere år forsøgt at få trafikborgmester Søren Pind (V) og hans forgænger Bente Frost (V) til at udarbejde en oversigt over antallet af nye parkeringspladser, som er kommet til de senere år samt hvor mange der er under bygning og krævet i vedtagne lokalplaner eller forslag til lokalplaner. Kommunen har gang på gang nægtet at lave en sådan oversigt. Det har man ikke ressourcer til siger man. Vi finder det dybt uansvarligt at kommunen ikke har villet bidrage med disse tal, som er af afgørende betydning for trafikpolitikken.

Københavns Borgerrepræsentation besluttede i januar 1997, at biltrafikniveauet i København ikke måtte overstige 1996-niveauet. Siden da er trafikken steget med ca. 12 %. Kommunen gør ingenting for at efterleve nævnte beslutning. Tværtimod undergraver man målsætningen ved at kræve et stort antal nye parkeringspladser ved nybyggeri. Derved stimuleres bilbrug i unødig grad.

I moderne byplanlægning erkendes det, at et yderst effektivt middel til fredeliggørelse af byer er at undlade at bygge mange parkeringspladser. København er derfor håbløst bagefter, selvom man tilmed har udnævnt sig til Europas Miljøhovedstad. Kommunen kræver næsten altid 1 parkeringsplads for hver 100 etagemeter nybyggeri. Det er helt meningsløst, idet pendlere derved opfordres til at tage bilen med på arbejde. I tætte bykvarterer i Holland tillader man ofte kun 1 parkeringsplads for hver 250 kvadratmeter etageareal. Vi foreslår at der kun tillades en parkeringsplads pr. 350 kvadratmeter når der er anvendelige kollektive trafikforbindelser.

NOAH har i mangel af vilje fra København kommunes side selv måttet lave et oversigt. Da vi ikke har kommunens ressourcer er oversigten ikke komplet og der kan være enkelte fejl i datagrundlaget. Der

kan imidlertid ikke være tvivl om hovedtendensen.

Her er oversigten over nyligt anlagte eller planlagte parkeringspladser opgjort efter placering i Indre By / i øvrige dele af Københavns Kommune.

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	1000

m^2 erhvervsbyggeri	
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
Teglholmsgade, 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
Livjægergade 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^2kontor.	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

Denne oversigt viser det omtrentlige antal parkeringspladser der er anlagt de seneste år, under anlæg eller på anden måde undervejs.

Det drejer sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal er altså over 33.000.

Kørsel til/fra disse parkeringspladser vil give endnu mere kaos og miljøbelastning i København. Bustrafikken er i forvejen stærkt forringet på grund af de mange biler.

NOAH-TRAFIK opfordrer København Kommune til at tage alle de lokalplansager op igen hvor parkeringspladserne endnu ikke er bygget. Parkeringskravene må ændres for at undgå yderligere miljøbelastning. Der skal sættes en lavt loft over hvor mange der må bygges. Vi foreslår, at der ikke må bygges mere end 1 parkeringsplads for hver 350 kvadratmeter nyt erhvervsbyggeri. Der skal naturligvis være parkeringspladser til handicappede bilister og vare/last/servicetrafik.

Samtidig må kommunen sætte alle sejl ind for at få den kollektive trafik udbygget og herunder stoppe HUR´s planer om omfattende nedskæringer af bustrafikken når Metroen åbner.

Med venlig hilsen

NOAH-TRAFIK

V / Ivan Lund Pedersen