

Kbh. den 24. august 2011

Vedr: ”Falck-Huset” Forslag til lokalplan med tilhørende forslag til kommuneplantillæg

Rådet for Bæredygtig Trafik har følgende kommentarer til lokalplanforslaget.

Falck ønsker at udvide det nuværende Falck-Hus på omkring 6.500 m² med yderligere 13.000 m² i form af et højhus med 14 etager samt en omdannelse af vejarealer til to nye grønne byrum.

Byggeriet vil sammen med eksisterende bygninger indebære en meget stor bebyggelsesprocent – omkring 730, som vi synes er alt for høj. Med stationsnær beliggenhed skulle en sådan massiv bebyggelse i hvert fald ikke forsynes med flere p-pladser end der allerede er.

Vi synes, at det er fint at omdanne vejarealer til grønne byrum. Det er i den forbindelse også godt at nedlægge parkeringspladser. I kommunens parkeringsredegørelse anføres

”Parkeringsstillinger viser, at p-pladserne på arealet kun bliver brugt i mindre omfang i dag. Den nyeste tælling viser: Kl. 12 er 45% af pladserne optaget og kl. 22 er kun 4% optaget, dvs. det er meget få pladser, der bruges som beboerparkering”.

Desværre vil ”Falck” i stedet for gadeparkeringen bygge omkring 100 pendlerparkeringspladser i en kælder under Politortorvet. De vil helt sikkert alle blive brugt flittigt. At bygge alle disse p-pladser til pendlere finder vi dybt kritisabelt i betragtning af, at Falck-huset har en fremragende stationsnær beliggenhed. Falck-huset har i forvejen en parkeringskælder, hvis størrelse vi ikke har kunnet få oplyst.

En sådan stationsnær beliggenhed skulle netop indbære, at man ikke lokker de ansatte til at benytte bil til pendling, men at benytte den kollektive trafik og cykler. Masser af pendlerparkeringspladser, der tilmed normalt er gratis at benytte for de ansatte og hvis store værdi end ikke beskattes, er et effektivt middel til at få folk til at vælge bil frem for mere miljøvenlige transportmidler.

At bygherrer og Københavns Kommune fortsætter med at bygge og forlange så mange parkeringspladser er med til at undergrave alle de pæne tanker og ord om en mere miljøvenlig by med renere luft og mindre CO₂-udslip.

Der er gennem de senere år i forbindelse med lokalplaner i samme område givet tilladelse til et meget stort antal pendlerparkeringspladser. Vi kan f.eks. nævne lokalplanen for ”Hambroesgade” og ”Rigsarkivet”. Alene disse 2 lokalplaner åbnede for bygning af omkring 1.200 pendlerparkeringspladser. Dertil kommer en stribe andre lokalplaner i området.

De mange parkeringspladser giver naturligvis anledning til masser af biltrafik. Her klip fra det aktuelle lokalplanforslag:

”Området er domineret af vejarealer, hvor Bernstorffsgade med 21.200 biler i døgnet er en væsentlige adgangsvej til Københavns centrale områder”.

At fortsætte med at stille voldsomme krav om pendlerparkering ved nybyggeri er helt i modstrid med Københavns Kommunes ambition om at blive verdens miljømetropol. Biltrafikken er den absolutte topscorer, når det gælder forringelse af bymiljøet.

Vi vil i denne forbindelse tilslutte os et citat fra ”Den tænkende storby”. Citatet er af den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt:

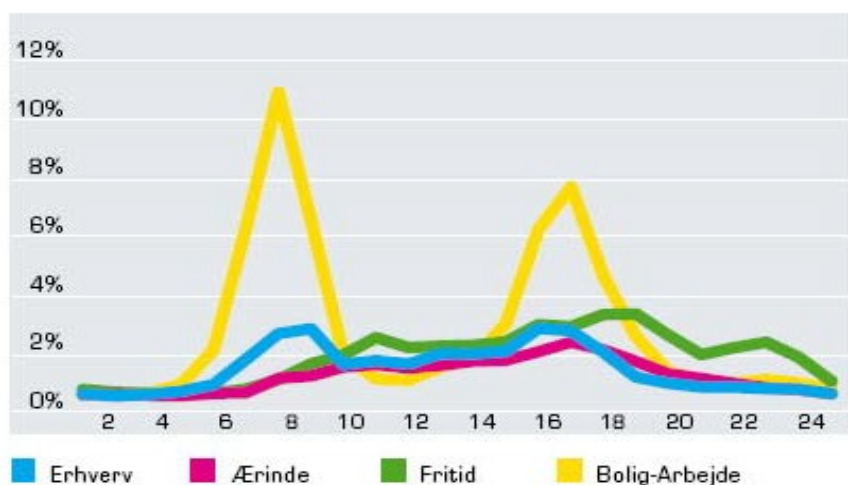
”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til en delebil. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”

Citat fra Den tænkende storby, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Der skal naturligvis være parkeringspladser til handicappede bilister og vare-/last- og servicetrafik. Al anden parkering er stærkt holdningspåvirkende, idet det vil skabe en stærk motivation for altid at bruge bil – måske bortset fra til julefrokosten.

At det er bilpendlingen, der giver den helt store trafikbelastning fremgår af denne graf. Samtidig er netop pendling en trafikform, der er nemmest at håndtere med kollektive transportmidler. Helt grotesk er det, at bilpendlingen - med normalt kun en 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.

Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Pct. af døgnetrafikken pr. time

Kilde: Infrastrukturkommissionen

En plan med så mange parkeringspladser vil, sammen med andre tilsvarende, være undergravende for alle ønsker og beslutninger om at gøre København til en by med mindre trafikbelastning. Med placeringen nær mange buslinier og Københavns Hovedbanegård og i en nær fremtid en metrostation ved Hovedbanegården og med gode cykelstier bør der ikke tillades anlæg af yderligere pendlerparkeringspladser.

Vi vil samtidig opfordre Falck og Københavns Kommune til aktivt at medvirke til at udarbejde mobilitetsplaner for medarbejdere/studerende i institutioner, virksomheder og andre arbejdspladser. Sådanne planer kan hjælpe folk til - i videst muligt omfang - at finde bæredygtige måder at transportere sig på.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Ivan Lund Pedersen