

Frederiksberg den 17. januar 2012

Frederiksberg Kommune
Bygge-, Plan og Miljøafdelingen
Frederiksberg Rådhus
2000 Frederiksberg

Vedrørende: ”Frederiksbergstrategien 2011”

Vi er glade for at Frederiksberg Kommune tager initiativ til en diskussion om byens fremtid og der er mange pæne ord om bæredygtighed, klima, bæredygtig transport og byudvikling. Vi vil naturligvis især beskæftige os med de trafikale aspekter.

Trafik er noget af det der påvirker folk mest i dagligdagen og et afgørende element i en bæredygtig by.

DEN GRØNNE BY

Frederiksberg skal videreudvikle sin grønne og bæredygtige profil.
Bæredygtig transport og byudvikling skal styrkes. ■ ■

Kilde: Frederiksbergstrategien

Frederiksberg er stærkt plaget af biltrafik, med de velkendte belastninger til følge. Derfor støtter vi ønsket om en trafikudvikling i bæredygtig retning. Indførelse af trængselsafgift vil således markant lette bilpresset på Frederiksberg.

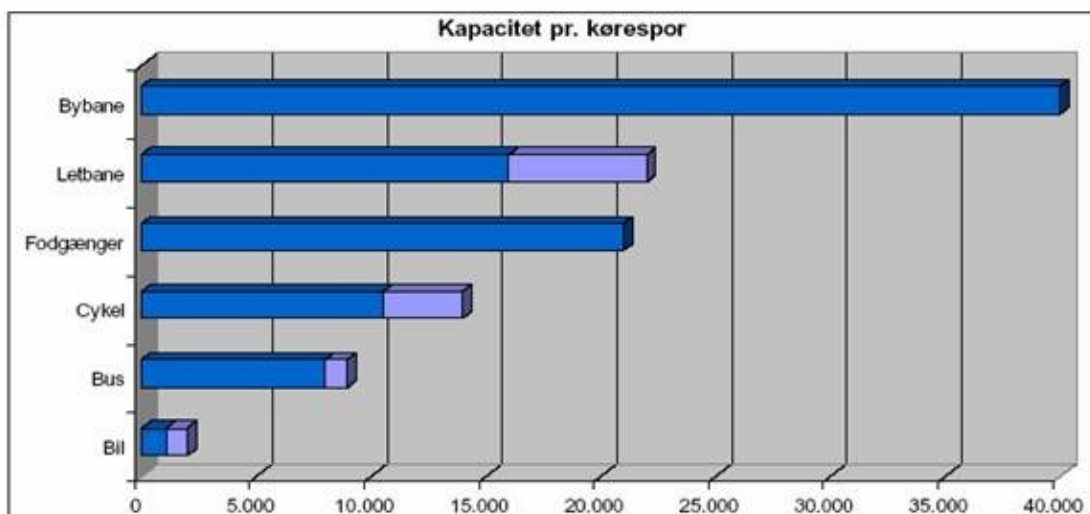
For at få en mere bæredygtig trafik er det af afgørende betydning at man ikke stimulerer folk til at bruge ikke bæredygtige transportmidler. Det skal være let, billigt, sikkert og hurtigt at komme rundt med cykel og med kollektive transportmidler.

Desværre er det langt fra tilfældet nu. De mange biler betyder ringe fremkommelighed for bustrafikken og cykeltrafikken. Pladsen bruges i stor udstrækning til bilerne og deres behov styrer signalstyringen.

En bæredygtig trafikudvikling kræver bl.a., at man understøtter de trafikformer, som bruger mindst plads. Her er biler så absolut de dårligste:

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 transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Parkeringspolitik

Det er derfor vigtigt ikke ligefrem at støtte og opmuntre folk til at vælge bil frem for andre transportmidler. Hvis der, som i Frederiksberg Kommune er masser af parkeringspladser til pendlere er det naturligvis fristende at tage bilen med på arbejde – også selvom der er andre muligheder. Handicappede bilister skal naturligvis have de bedste forhold.

Vi vil i denne forbindelse bringe et citat fra den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl.

”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 af arkitekt Jan Gehl fra ”Den tænkende storby,” Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Anbefalingen om København kan direkte overføres til Frederiksberg Kommune, som tilmed er tættere bebygget og derfor endnu lettere kan klare sig med let trafik og kollektiv transport.

Vi er kede af, at Frederiksbergstrategien slet ikke omhandler spørgsmålet om at reducere trafikbelastningen gennem færre parkeringspladser. Der er ikke lagt op til at ændre på de regler, der er i gældende Kommuneplan om parkering.

Parkeringsnormer for Frederiksberg

Gældende kommuneplan kræver masser af p-pladser: P-pladser skaber trafik og undergraver alvorligt og markant ønskerne om en mere bæredygtig og miljøvenlig by. Som det kan ses er der end ikke nogen øvre grænse for hvor mange der må anlægges.

PARKERING

- Ved opførelse af ny bebyggelse eller nyindretning af bebyggelse skal der etableres følgende antal pladser til bil- og cykelparkering. Flere bilparkeringspladser end disse skal etableres i konstruktion.

	Bilparkering	Cykelparkering
Familieboliger	1 pr. bolig	2 pr. bolig
Kollegie- og ungdomsboliger	1 pr. 200 m ²	2 pr. bolig
Ældre- og plejeboliger	1 pr. 200 m ² *	1 pr. 100 m ² *
Institutioner og undervisning	1 pr. 150 m ² *	1 pr. 25 m ² *
Andre erhvervsformål	1 pr. 50 m ² *	1 pr. 25 m ² *

* Krav til antal parkeringspladser til biler og cykler i tilknytning til offentlige servicetilbud og almennyttige formål - herunder plejeboliger, daginstitutioner, skoler samt uddannelsesinstitutioner mv. kan fastsættes på baggrund af en konkret vurdering.

- Antallet af bil- og cykelparkeringspladser til erhvervsformål, institutions- og undervisningsformål kan fastsættes større eller mindre ud fra en vurdering af virksomhedens art og beliggenhed, antallet af beskæftigede, samt behovet for kundeparkering og lignende. ⁶⁾
- I de stationsnære kerneområder kan bilparkeringskravet i forbindelse med bebyggelse til erhvervs-, institutions- og undervisningsformål evt. nedsættes til 1 plads pr. 100 m² for erhverv og 1 plads pr. 200 m² for institutioner og undervisning efter en vurdering i det konkrete tilfælde. ⁶⁾

Som man kan se kræves der bl.a. 1 parkeringsplads pr. 50 kvadratmeter ved "andre erhvervsformål", som er kontorer m.m. Det er 2-3 gange så meget som der tillades i København. Det fremmer bilpendlingen i voldsom grad.

Bygherrer kan tilmed bygge flere hvis de er i "konstruktion". Uanset hvordan de bygges giver alle parkeringspladser trafikbelastning til/fra parkeringspladsen. Et så højt krav om parkeringspladser betyder næsten en parkeringsplads pr. ansat. Det er ca. 5 gange så meget som i Randstad-området i Holland. (se nedenfor) Det opfordrer naturligvis folk til ikke at cykle eller bruge den kollektive trafik.

Det er også urimeligt, at man kræver (mindst) en parkeringsplads pr. bolig. Det undergraver også alle ønsker om at stimulere en mere bæredygtig livsstil.

Parkeringsnormer for Københavns Kommune

Kommuneplanen krav er er langt mere miljøvenlige, men der kræves stadig alt for mange. Der er dog i modsætning til i Frederiksberg Kommune en øvre grænse for hvor mange der tillades anlagt.

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 m ²	
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 m² etageareal.

Vi er klar over at kravet til p-pladser evt. kan nedsættes ved såkaldt ”stationsnære kerneområder”, men selv om det nedsættes til 1 p-plads pr. 100 etagemeter kontorbyggeri er det alt for højt, hvis man vil få folk til at transportere sig bæredygtigt.

Kommuneplanens krav til parkeringspladser til erhvervs-, institutions-, - og undervisningsformål skal principielt overholdes. Dette krav udmøntes i lokalplaner og i forbindelse med tilladelser til byggeri. I særlige tilfælde kan kommunen vurdere, at det reelle behov i tilknytning til den pågældende funktion, kan begrunde et enten større eller mindre parkeringskrav. Kommunen kan også vurdere, at parkeringskravet hensigtsmæssigt kan opfyldes ved indbetaling til kommunens parkeringsfond. Dette vil i givet fald forudsætte en dispensation. Kilde: Frederiksberg Kommune. Byplan

Hvis Frederiksberg Kommune fortsætter med at stille så voldsomme krav om pendlerparkering ved nybyggeri er det med til at undergrave alle de pæne tanker og ord om en mere miljøvenlig by med renere luft, bæredygtig trafik og mindre CO2-udslip. I en by som Frederiksberg burde der maksimalt tillades 1 p-plads pr. 250 etagemeter, som i Randstad-området:

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.

ABC-politikens 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 mobilitetsprofil 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.

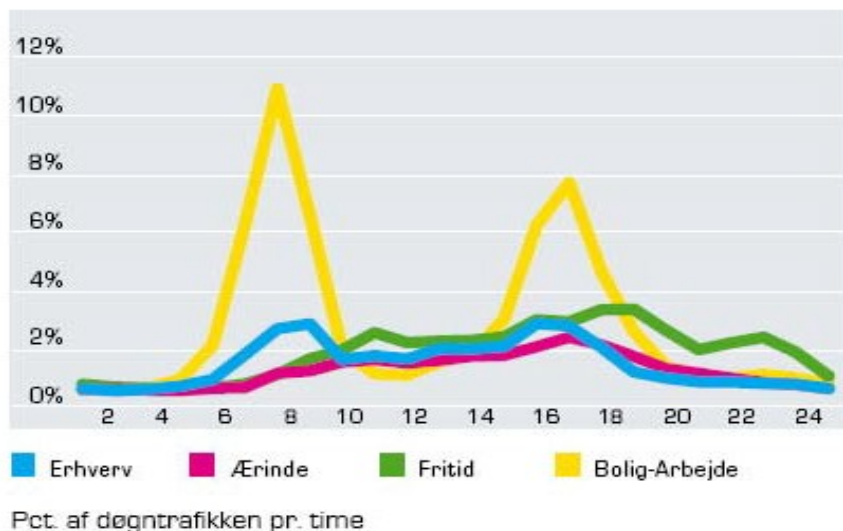
Kilde: Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder. Instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland. Forfattere Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen. Udgiver: Skov & Landskab.

http://www.videntjenesten.life.ku.dk/Plan_og%20Fri/~media/Videntjenesten/Rapporter/PlanlaegningAfByOgLand/BogL14.ashx

Mange pendlerparkeringspladser giver naturligvis megen bilpendling. At det er bilpendlingen, der giver den helt store trafikbelastning i myldretiden fremgår af grafen nedenfor. 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, køretid, ventetid og skiftetid.

Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde: Infrastrukturkommissionen

Vi vil derfor foreslå, at Frederiksberg Kommune reviderer reglerne således, at der kun *tillades* et langt mindre antal parkeringspladser ved erhvervsbyggeri – f.eks. én p-plads pr. 250 etagemeter - samt at der *ikke stilles krav* om andet en parkering til handicappede bilister og besøgs/service/varetrafik. Frederiksberg Kommune vil med sit store befolkningstal og relativ mange stationer i fremtiden kunne give borgere, pendlere og besøgende god transportservice uden at være nødsaget til at bruge bil. De nuværende store krav om pendlerparkering er fra en svunden tid, hvor klima, miljø og bæredygtighed ikke rigtig var kommet på dagsordenen. Man tænkte at bare parkeringen var på privat grund var problemet løst. Man glemte, at disse p-pladser gav lige så megen miljøbelastende kørsel som andre p-pladser.

Antallet af offentlige parkeringspladser er kendt. Der er mellem 21.800 og 22.800 afhængigt af, om det er indenfor eller udenfor myldretiden. Sammenlignet med antal beboerlicenser og erhvervslicenser er der masser af offentlige p-pladser (dertil kommer de private)

I 2010 blev der købt ca. 275 erhvervslicenser og ca. 13.350 beboerlicenser hos Frederiksberg Kommune.

Kilde: Frederiksberg Kommune . Byplan

Desværre ingen samlet oversigt over parkeringspladser ved offentlige institutioner:

Det nøjagtige antal p-pladser ved offentlige institutioner er ikke opgjort. Det kan dog oplyses, at LIFE har ca. 600 pladser, CBS har ca. 325 pladser, inkl. en del pladser i konstruktion, Frederiksberg Kommunen har vest for Rådhuset ca. 250 pladser og nord og syd for Brandstationen er der ca. 50 pladser.

Kilde: Frederiksberg Kommune . Byplanarkitekt

Desværre ingen oversigt over private parkeringspladser:

Det er ikke opgjort, hvor mange private parkeringspladser, der er på privat grund og i private parkeringsanlæg. Kilde: Frederiksberg Kommune . Byplan

Det er en alvorlig mangel ikke at have overblik over antallet af private parkeringspladser og parkeringspladser ved offentlige institutioner, hvis man vil søge at få en mere bæredygtig trafikudvikling.

Nej til gratis parkering

Hvis man vil have folk til at bevæge sig bæredygtigt skal man ikke give bilister adgang til at parkere gratis i op 2 timer i P-zonen, der omfatter knap halvdelen af Frederiksberg Kommune. I den øvrige del er det tilmed altid gratis. Der bør betales for al parkering. Det er jo heller ikke gratis at benytte den kollektive trafik. Jo længere man kan parkere gratis – jo mere tillokkende er det:

P-Zonen i Frederiksberg Kommune har altid været en 2-timers zone, bortset fra tidsrummet mellem den 1. september 2007 og den 31. december 2008, hvor gratisparkeringen i P-zonen var 1 time. Der findes ikke egentlige undersøgelser af effekten af ændringerne i gratisperioden, men det kan oplyses, at salget af 1-dags licens blev 3-doblet ved overgang til 1-times zone, og at salget faldt lidt tilbage ved genindførelse af 2-timers gratis parkering, dog ikke tilbage til det tidligere niveau. I dag sælges fortsat færre 1-dagslicenser end i perioden med 1 times gratis parkering.

Kilde: Frederiksberg Kommune . Byplan.

Beboerparkeringsordningen bør efter vores mening udstrækkes til hele kommunen, men opdelt i flere zoner så pendlere fra en del af Frederiksberg ikke kan parkere gratis i en anden del af kommunen.

Indførelse af trængselsafgift vil markant lette bilpresset på Frederiksberg

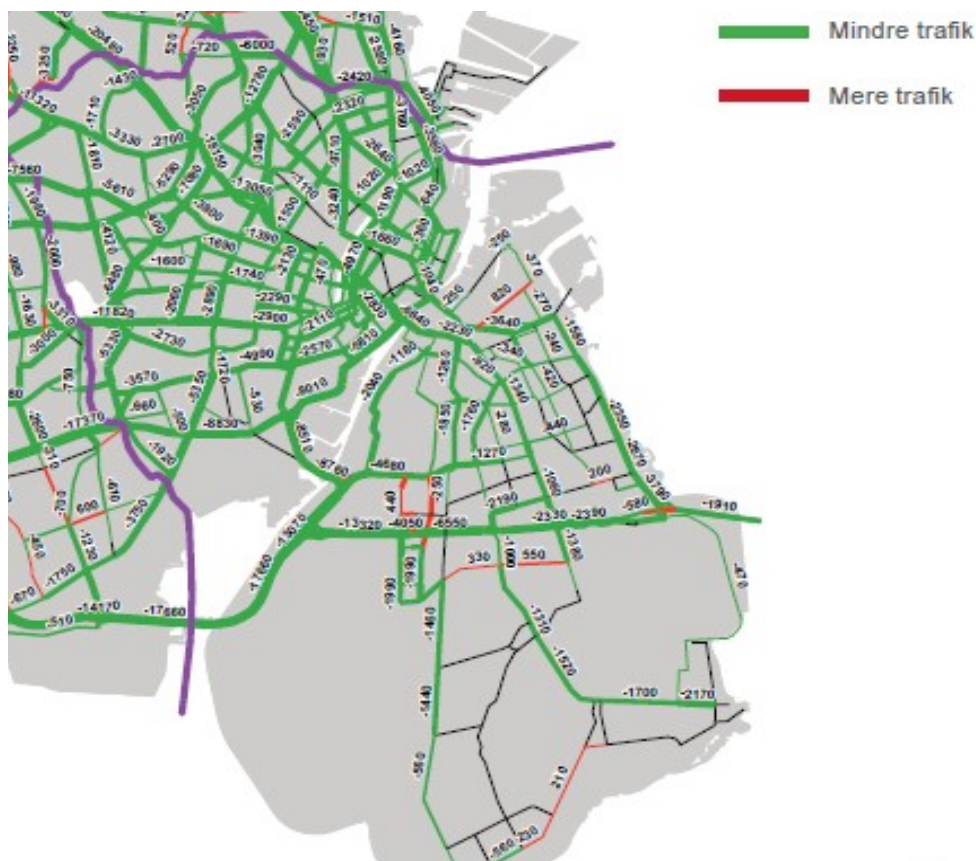
Med ændret sammensætning af Folketinget er en lov om opkrævning af en trængselsafgift/miljøafgift i Københavnsområdet indenfor rækkevidde.

Vi ser gerne at denne etableres hurtigst muligt. Vi er derfor kede af at Frederiksberg Kommune ikke støtter en sådan ordning, som også vil kunne lette trafikpresset kraftigt på hele Frederiksberg.

Illustrationen nedenfor, fra den helt nye rapport ”**Trængselsafgift i Hovedstaden**” fra Vejdirektoratet og Transportministeriet, viser hvilken effekt en betalingsring ved Københavns Kommunegrænse vil have på trafikken på Frederiksberg og i København.

Alle ”grønne veje” får mindre trafik. Reduktionen fremgår af tallene. De få ”røde veje” får mere trafik. En trafikstigning på disse veje vil kunne reduceres ved målrettede trafikpolitiske tiltag.

FIGUR 4.4 Ændringer i trafikbelastning på vejnettet - trængselsafgiftsring ved Kommunegrænsen og Amager. Ændringerne i trafikbelastningen er opgjort som hverdagsdøgntrafik i forhold til Basis 2016



Kilde:

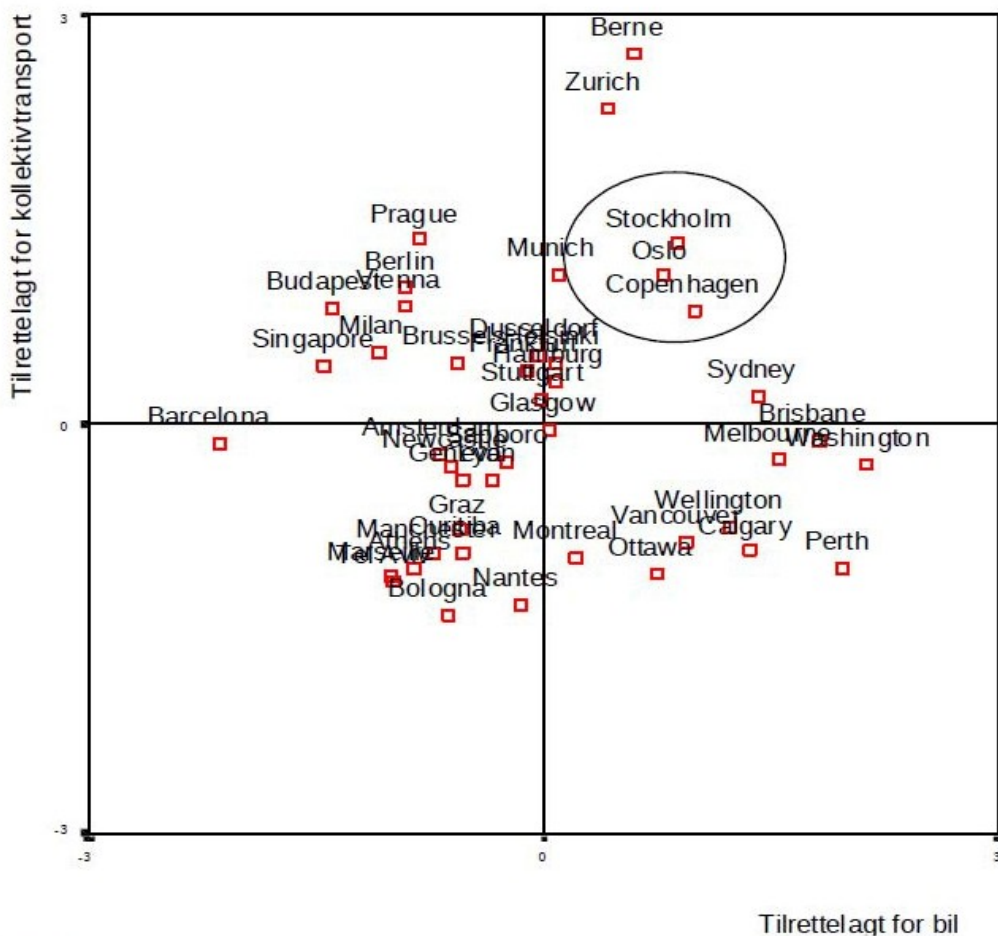
http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/Traengselsring/1%20Rapport407_Traengselsafgift_i_Hovedstaden.pdf

Det grundlæggende problem på trafikområdet: den manglende politiske vilje til prioritering af bæredygtige transport i København og på Frederiksberg

Rådet for Bæredygtig Trafiks overordnede målsætning er fremme af en trafikpolitisk udvikling på et bæredygtigt grundlag, dvs. en udvikling som mindsker trafikens afledte konsekvenser i form af trængsel og miljøproblemer, herunder reduktion af drivhusgasser. Det overordnede virkemiddel til fremme af målsætningen om en bæredygtig trafikudvikling er at arbejde mod en mindskelse af efterspørgslen efter transport, en opfattelse som også EU's Miljøagentur har givet udtryk for.

Nødvendige delstrategier i retning af en samlet reduktion af efterspørgslen på transport kan opdeles i tre strategier: at undgå unødvendig transport, at skifte til mere bæredygtige transportformer, dvs. kollektiv trafik, cykling og gang, og endelig at forbedre forholdene for de eksisterende bæredygtige transportformer. Biltrafikken har gennem årtier været prioriteret meget højt, dette til trods for at biler udnytter byens arealer dårligst muligt.

Den grundlæggende årsag til det stigende trængselsproblem på vejene i Frederiksberg Kommune er, at der har manglet politisk vilje til at foretage en prioritering mellem transportformerne biltrafik og kollektiv trafik. Som det fremgår af en undersøgelse mellem en lang række byer har Københavnsområdet, som det også er tilfældet med de øvrige skandinaviske hovedstæder Stockholm og Oslo, på en og samme gang prioriteret biltrafik (både fremkommelighed og parkering) og kollektiv trafik. Man skal til lande syd for Danmark for at finde byer, hvor et valg har ført til en fysisk struktur på den kollektive trafiks præmisser, eksempelvis Prag, Berlin, Wien, Budapest, Milano, Brussels.



TØI-rapport 764/2005

Figur 3-3: Typologisering av 43 byer ut fra tilrettelegging for bruk av bil og tilrettelegging for kollektivtransport. (Kilde: Vibe (2003) figur 5.20).

Dette fremgår bl.a. af rapporten ”**Lettbaner – europeiske erfaringer**” fra Transportøkonomisk institutt (TØI), som giver en oversigt over letbaneløsninger i andre byer:

”De tre skandinaviske hovedstedene er særlig interessante ved at de lader omtrent like positivt på begge dimensjoner (tilrettelagt for kollektiv transport og tilrettelagt for bil). Å satse på begge transportformer ser ut til å være typisk skandinavisk. Dette kan være uttrykk for et bevisst ønske om å oppnå en balanse mellom alternativene, men det kan også være et tegn på at man ikke har ønsket å foreta et valg mellom hovedstrategier. Et slikt mangler på prioritering kan vise seg å bli kostbar sett i et lengre tidsperspektiv. Når en kollektivtilbud og dets kvalitet i byer indikerer denne figuren at det kreves langsiktig satsning og gjerne prioritering af kollektivtransport på bekostning av bilen hvis man skal kunne få karaktetikken ”god kollektivby”. De skandinaviske hovedstedene synes ikke å gjøre dette i dag.”

Hellere letbaner end mere metro

Når der mangler politisk vilje til at foretage et valg mellom at tilrettelæge byens overflade på den kollektive trafiks premisser bliver valget af et kollektive system under jorden det logiske valg: metro er i flere omgange blevet valgt i stedet for letbane. Her nævnes også kun Metro.

FREMME ET BÆREDYGTIGT TRAFIKSYSTEM

Frederiksberg vil fremme og bidrage til et bæredygtigt trafiksystem, hvor miljørigtig bilisme, fodgænger- og cykeltrafik kombineres med effektiv kollektiv trafik. Vi prioriterer muligheder for at gå, opholde sig, møde mennesker og dyrke motion i byrummet og i indretningen af byens veje og planlægning af trafikafviklingen. Vi vil generelt søge at erstatte bilisme på bl.a. kortere ture med alternative transportformer.

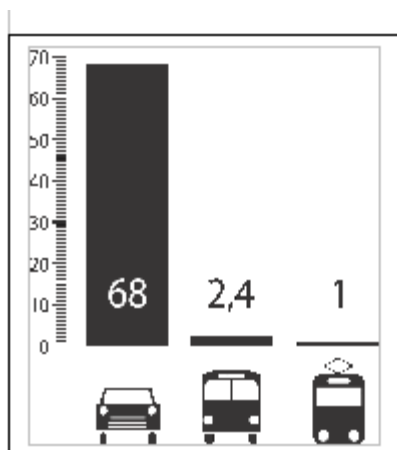
- Udvikle en ny trafik- og mobilitetsplan, der optimerer bæredygtig mobilitet på Frederiksberg under hensyntagen til de forskellige trafikformers styrker og som skaber grundlag for prioritering af bylivet.
- Udvikle den kollektive trafik på Frederiksberg gennem regionalt samarbejde, der også skal omfatte mulighederne for mere Metro på Frederiksberg.
- Udbygge cykelstinetet, så alle trafikveje har cykelstier og etablere cykelsuperstier gennem Frederiksberg.
- Fremme mere miljørigtig bilisme via regionale samarbejder om fx udbredelse af brugen af elbiler og udvikling af miljøzonen.

Kilde: Frederiksbergstrategien

Vi ser meget gerne en udbygning med letbaner i Storkøbenhavn. De kan etableres relativt hurtigt og virkelig give en forbedring af det kollektive trafikudbud. Samtidig vil letbaner aktivt medvirke til at bedre bymiljøet på grund af evnen til at reducere biltrafikken på overfladen

Letbanens funktion som trafikregulerende trafiksystem betyder tillige en forbedring af trafiksikkerhed og tryghed. Byrummet kan revitaliseres, idet letbaner i bycentre kan forenes med nye eller oprustede gågademiljøer med ny vejbelægning og fortovsliv, ganske tæt ved letbanen. Arkitekter og designere får mulighed for visionær udfoldelse. Nye letbaner får ofte sit eget form- og farvesprog, som præger byens identitet, og går igen i funktioner langs banen: informationsstandere, ventepladser, affaldskurve.

Ofte bruges argumentet mod letbaner, at de fylder for meget. I Wien har man beregnet, at en bilist bruger 68 gange så meget vejareal til kørsel end en letbanepassager. Dertil kommer at bilisten også kræver parkeringsareal.



Kilde: WIEN's kommune. Arealforbrug til kørsel

Som formuleret i TØI rapporten: letbanevalget er en positiv måde at reducere vej- og parkeringsarealet til biler. Letbanesystemet har tillige den fordel, at der åbnes op for byudvikling lang linjernes samlede strækning, hvilket alene gør sig gældende for området omkring metrosystemets stationer. En forskønnelse af gadebilledet kan bidrage til at skabe værdiøgning og forøget omsætning for det lokale erhvervsliv. orten.

Opfordring til at fastsætte en markant målsætning om begrænsning af trafikens energiforbrug og CO2-udslip og iværksætte udregningen af alternativt mål for Frederiksbergborgernes klimabelastning.

Der er ingen konkret målsætning på trafikområdet. El-biler og delebiler er ikke noget der på kort sigt batter i det store energiregnskab på Frederiksberg. Her er begrænsning af biltrafikens omfang en afgørende faktor. Transporten burde f.eks. kunne stå for halvdelen af reduktionsmålene for perioden 2005 til 2020.

Mål i Kommuneplanen:

Frederiksberg Kommune har som by det mål, at der sker en reduktion af CO2-udslippet på minimum 2 % pr. år fra 2008 til 2012. I perioden 2005-2020 er målet for reduktion af CO2-udslippet på 35 %.

Trafikkens energiforbrug og CO2-udledning skal begrænses gennem fremme af miljøvenlige køretøjer - som f.eks. elbiler og delebiler.

Kilde: Sektorplan 2012-01-15 Bæredygtig udvikling. Udarbejdet af By- og Miljøområdet. Maj 2011

Der er det særlige ved transport, at for hver person, der lader bilen stå og bruger ledig kapacitet i den kollektive transport eller cykler og går er al energien til bilen sparet. Hvis man derimod dropper at benytte cykel, tog og bust og bruger bil i stedet er hele bilens energiforbrug en forøgelse. Dette "hængeskilt" fra 1972 opsat i busser og tog skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap. Men en ny kampagne må især henvende sig til bilisterne.



Tak fordi du lod bilen stå.

Så er den benzin sparet.

Handelsministeriets Energi-Spareudvalg



Spar på energien

Frederiksberg bør være foregangsby ved at udregne kommunens klimabelastning ved at tage udgangspunkt i det offentlige og borgernes forbrug, herunder beregne den klimabelastning som er et resultat af importerede varer og tjenester og flyrejser. Og endnu mere dristigt ville det være at sætte et mål for, hvornår Frederiksberg skal være fossilfri, sådan som Klimakommissionen lagde op til.

Flere ressourcer til fodgængerformål, cykelstier og cykelparkering

Hvis man vil have en bæredygtig by er forholdene for de mest bæredygtige transportformer som fodgængere og cykler af afgørende betydning. Der er rig mulighed for at forbedre disse forhold i Frederiksberg Kommune.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Ivan Lund Pedersen