

Kbh. den 14. oktober 2011

**Københavns Kommune**  
**Center for byudvikling**  
**Rådhuset**  
**1599 København V**

## **Vedrørende ”Forslag til Københavns Kommune KOMMUNEPLAN 2011**

Vi vil koncentrere os om de trafikale aspekter ved forslaget til ny kommuneplan. Vi vil herunder kigge på hvordan målsætningen om, at København skal være CO2-neutral i 2025 indtænkes i trafikvisionerne.

Den alvorligste ændring i forhold til gældende kommuneplan er, at man på afgørende måde slækker på målsætningen om hvor stor andel af trafikken, der skal være miljøvenlig. Det hænger slet ikke sammen med målsætningen om at blive CO2-neutral i 2025.

**Forslaget indeholder en ny 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 gældende kommuneplan, der er langt mere miljøvenlig, idet det skulle være mindst 2/3 af den samlede trafik, der skulle være miljøvenlig, jfr. nedenfor:**

Sådan er målsætningen i forslaget:

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

Sådan er det nu:

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.***

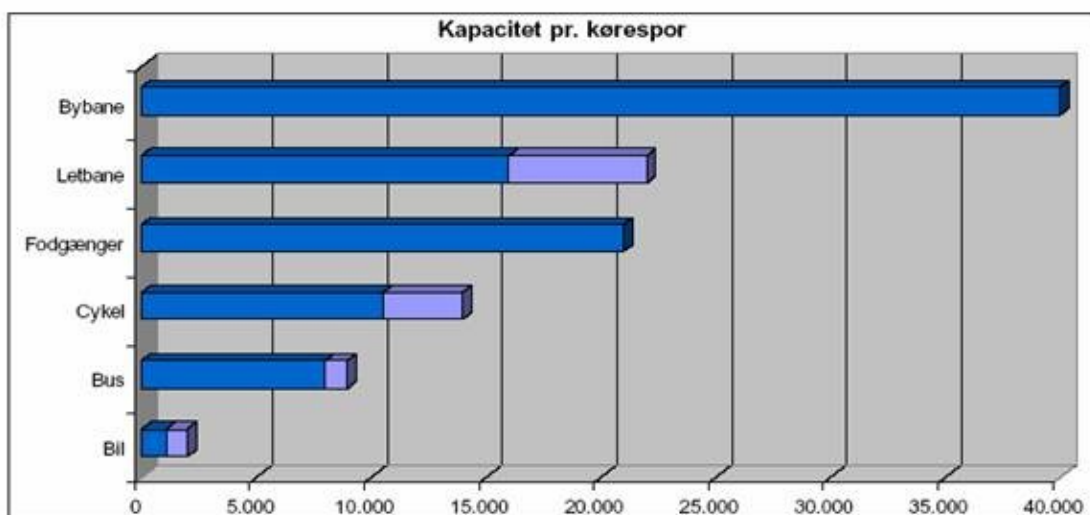
## Det grundlæggende problem på trafikområdet: den manglende politiske vilje til prioritering af bæredygtige transport

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.

### 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.

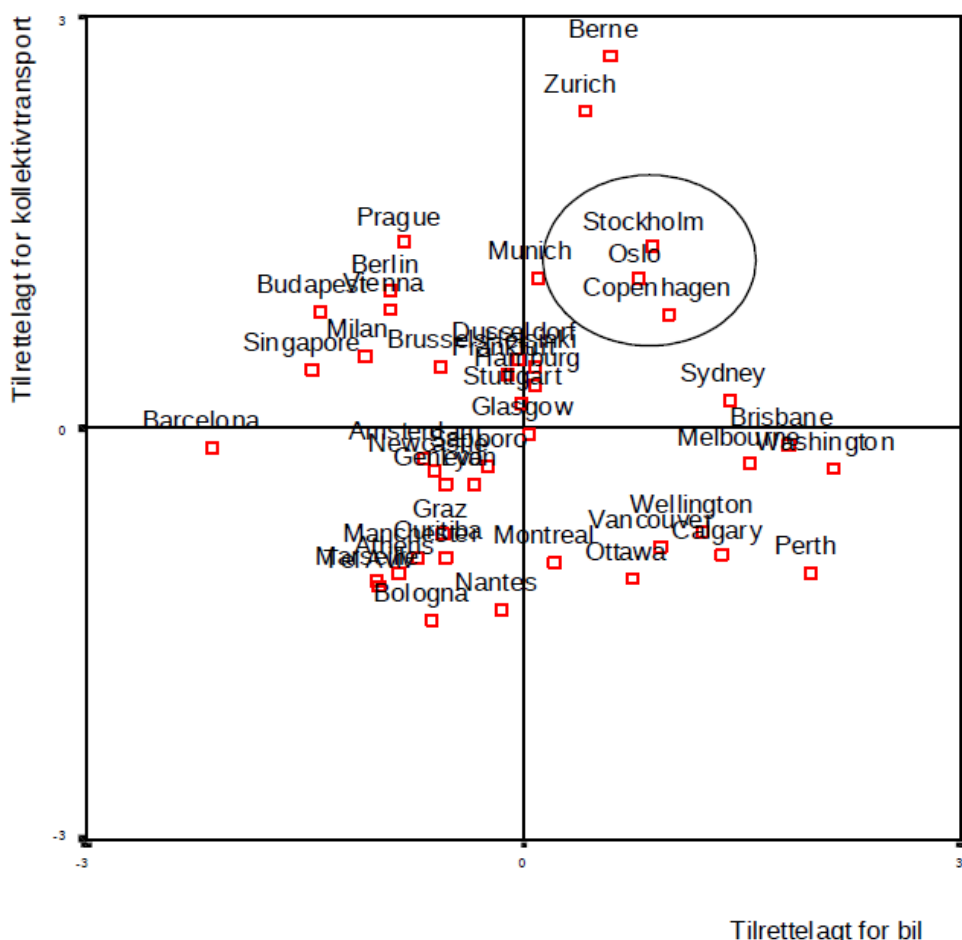


*Figur 12* Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Den grundlæggende årsag til det stigende trængselsproblem på vejene i Københavns 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 København, 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.

Det fremgår bl.a. af rapporten ”**Lettbaner – europæiske erfaringer**” fra Transportøkonomisk institutt (TØI), som blev bestilt af Københavns Kommune i 2004 med det formål at få en oversigt over letbaneløsninger i andre byer: ”De tre skandinaviske hovedstenede er særlig interessante ved at de lader omtrent lige positivt på begge dimensioner (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 mangel 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 karaktetstikken ”god kollektivby”. De skandinaviske hovedstenede synes ikke å gjøre dette i dag.”



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).

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

Desværre rummer Forslag til Kommuneplan 2011 ingen tanker om trafikpolitiske visioner på længere sigt. I Forslag til Kommuneplan, i kapitlet ”København som metropol”, indsatsafsnit 2. ”Udbygning af den kollektive trafik og grøn mobilitet”, står blot: ”Endvidere vil kommunen undersøge mulighederne for at udbygge metrosystemet og for at anlægge letbaner”.

Men tanker for fremtiden fremgår af den screeningsrapport ”Udbygning af den kollektive trafik i København”, som er udarbejdet af Center for Byudvikling og præsenteret i foråret 2011. Her peges endnu engang på flere metrolinjer frem for letbaneløsninger på overfladen.

## **Betalingsring, metro og letbane**

Med regeringsskiftet oktober 2011 er en folketingsbeslutning om etablering af en betalingsring omkring København inden for rækkevidde.

Med en byggeperiode på 30-50 år vil screeningsrapportens skitserede tre nye metrolinjer ikke kunne nå at fungere som et kollektiv alternativ for bilpendlere, når en betalingsring kan være på plads inden for en tidsperiode på 2-5 år. Derimod vil planlægning og etablering af de tre skitserede letbanelinjer bedre kunne koordineres med iværksættelsen af en betalingsring, idet den samlede byggeperiode for de tre letbanelinjer skønnes at vare 10-15 år, og udvalgte radiale letbanestrækninger som alternativ for bilpendlere vil kunne være på plads inden for fem år.

I screeningsrapporten betragtes letbanens krav til plads i gadearealet som en ulempe. Vi vil vende argumentationen om: letbanen er et vigtigt planlægningsinstrument til prioritering af den kollektive trafik og nyt gadeliv, idet den ifølge screeningsrapporten åbenbart kan reducere biltrafikken med op til 1/3 på aktuelle vejstrækninger.

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 langs 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. En faktor som heller ikke berøres i screeningsrapporten.

## **Trafikpolitik og klima**

København har en ambitiøs klimamålsætning: fra 2005 til 2015 skal CO<sub>2</sub>-udledningen for byens territorium reduceres med 20 %, og allerede i 2025 skal København inden for sit territorium være CO<sub>2</sub>-neutral. Specielt på transportområdet har kommunen travlt, idet transporten skal bidrage med en reduktion på 10 % af kommunens samlede mål for CO<sub>2</sub>-reduktion på 20 %, svarende til 50.000 ton. Men på et tidspunkt, hvor halvdelen af tidsperioden er udløbet, har transportsektoren ikke bidraget med CO<sub>2</sub>-reduktion. Det forekommer, at Københavns Kommune på transportområdet har opgivet sin klimamålsætning.

## **Udbygning med letbane kan nå at bidrage til opfyldelse af kommunens klimamålsætning, ikke en yderligere satsning på metro**

De omfattende ulemper for lokalbefolkning og byens erhverv ved den lange byggeperiode i forbindelse med metro er heller ikke et tema i screeningrapporten. De fleste bydele vil igennem den lange byggeperiode opleve omfattende opgravnings- og kørselsarbejde med dertil hørende støj- og luftforureningssgener.

Kommunens målsætning for CO<sub>2</sub>-reduktion på transportområdet kan opnås betydeligt hurtigere via udbygning med letbaner på grund af den meget kortere byggeperiode og dens evne til at reducere bilpendlertrafikken på overfladen. Det skal også understreges, at CO<sub>2</sub>-udslippet i anlægningsperioden for metro er meget stor, idet tunnelarbejde, cementproduktion og – blanding tillige med omfattende tung kørsel bidrager til et stort CO<sub>2</sub>-udslip.

## **Opfordring til at iværksætte udregningen af alternativt mål for københavnernes klimabelastning.**

Hvad klimapåvirkning angår, er københavnernes globale fodaftryk mere relevant end det territorielt beregnede ud fra den kommunale CO2-beregner. København burde 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 københavnernes udenlandske flyrejser. Og endnu mere dristigt ville det være at sætte et mål for, hvornår København skal være fossilfri, sådan som Klimakommissionen lagde op til, frem for at anvende det elastiske begreb CO2-neutral, som alene er et nettoregnskab.

## **Flere ressourcer til cykelparkering**

Det er et stort problem for Indre By, at der næsten ingen ressourcer bruges på cykelparkering. Kommunen/BR er ikke villig til at ofre vejside-parkeringspladser, der hver især gavner 1,3 person, mens den tilsvarende plads anvendt som cykelparkering, vil glæde omkring 8-10 cyklister. Det er helt afgørende for den fri passage på fortove for fodgængere, kørestolsbrugere og forældre med barnevogn, at der gøres noget drastisk ved problemstillingen.

Ved de store trafikknudepunkter som f.eks. Vesterport, Nørreport, Kgs. Nytorv og Østerport bør der etableres store cykel-p-huse/kældre, der har kørende adgang for cyklende, uden at man skal bære eller trække sin cykel op og ned.

Endelig bør der sættes på at etablere cykelparkering, hvor cyklens stel kan fastlåses til cykelstativet, da cyklister er magtesløse over for det omfattende cykeltyveri. Københavns Politi gør officielt ikke noget ved problemet, kommunen har opgivet chip-systemet, og forsikringsselskaberne sætter blot selvriskoen i vejret til at overstige en almindelig cykels værdi, efter blot to tyverier indenfor en tre-årig periode.

Det er ikke rimeligt, at cyklister ikke kan køre på dyre og lækre cykler, og ikke mindst ladcykler. Og det er u hensigtsmæssigt, at cyklister låser deres cykler fast til lygtepæle og gadeskilte, da det igen er med til et hindre fremkommelighed på fortovene.

## **Nej til en havnetunnel**

Allerede i forordet til kommuneplanforslaget blinker det røde advarselslys i forhold til ønsket om en bæredygtig by og om at være CO2-neutral i 2025. Der nævnes bygning af en havnetunnel, som en nødvendig investering. En sådan vil ellers undergrave alle pæne intentioner, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge privatbil frem for andre transportmidler.

*Senere står dette på side 26:*

Der er fortsat behov for at videreudvikle og planlægge for en havnetunnel. Derfor undersøger staten og kommunen i fællesskab mulighederne for at etablere en østlig omfartsvej i form af en havnetunnel. Formålet er at forbedre tilgængeligheden til byen og bidrage til en aflastning af de indre bydele for gennemkørende biltrafik. Samtidig undersøger kommunen behovet for parkeringskapacitet i hele byen for byens beboere og erhvervsliv.

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 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. Fint med miljøafgift for bykørsel (betalingsring) og bedre cykelforhold, men at modarbejde bestræbelser for en mere bæredygtig by med bygning af en havnetunnel er helt meningsløst.

## **2. Udbygning af den kollektive trafik og grøn mobilitet**

Københavns Kommune vil påvirke både nye og gamle trafikanter til at vælge et grønnere og sundere transportmiddel. Byudviklingen koncentrerer omkring stationerne ved eksisterende og nye baner. Busser, Metro og S-tog skal med Bynet 2018 bindes bedre sammen i et effektivt kollektivt trafiksystem. Endvidere vil kommunen undersøge mulighederne for at udbygge metrosystemet og for at anlægge letbaner. Cykler og fodgængere skal tænkes sammen med den kollektive trafik. Endvidere bliver der arbejdet med el- og brintbiler.

Her nogle andre link med argumentation mod en havnetunnel:

[Nej til havnetunnel.](#) Notat fra Rådet for Bæredygtig trafik

[Havnetunnel i København skaber flere problemer end den løser ?](#) Af Øystein Leonardsen  
Københavns Kommune

[Indsigelse mod havnetunnel.](#) Rådet for Bæredygtig trafik

## **Parkeringspolitik – særlig vedrørende alt for store krav til parkering ved nybyggeri**

Parkeringsnormer er afgørende for hvor megen biltrafik, der kommer. Parkering skaber trafik. Vi vil i denne forbindelse bringe et vigtigt citat fra 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 er det ikke den slags toner, der fremgår af forslaget til ny kommuneplan.

Her vil man i forbindelse med nybyggeri eller ombygninger af eksisterende bebyggelse kræve at der etableres parkeringspladser i henhold til bestemmelserne i denne tabel:

<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m<sup>2</sup> etageareal)</b>		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m <sup>2</sup> , højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m <sup>2</sup>	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m <sup>2</sup>	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	

Selv ved stationsnær beliggenhed af erhverv kræves efter tabellen masser af pendlerparkeringspladser. Man nævner ellers i kommuneplanforslaget, at ”Kommuneplanens parkeringsnormer understøtter stationsnærhedsprincippet. Det er ikke til at få øje på.

Desværre er forslaget til nye parkeringsnormer tilmed mindre miljøvenlige end de eksisterende. Selve tallene er de samme, men i stedet for ”HØJST” i eksisterende kommuneplan 2009 står der nu i Forlag til 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.

Nedenfor de nu gældende parkeringsnormer:

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m <sup>2</sup> , højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
C (boliger og serviceerhverv)	Højst 1 pr. 200 m <sup>2</sup>	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
S (serviceerhverv)	Højst 1 pr. 150 m <sup>2</sup>	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
E (blandet erhverv)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
J (industri)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
H (havneformål) T (tekniske anlæg) O (offentlige formål)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	

I forbindelse med byggeri til butikformål skal der i alle områder etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

Parkeringspolitikken er af helt afgørende betydning for, hvordan trafikken fordeles på forskellige transportmidler.

Københavns kommune har så nogenlunde fået styr på gadeparkeringen i de centrale bykvarterer i takt med indførelse af betalingsordninger. Der er dog stadig alt for mange parkeringspladser, og takstpolitikken fastlægges ikke for at begrænse bilkørslen – bortset fra brug af gadeparkering til pendlerbiler, men for at sikre ”flow” i benyttelsen af parkeringspladserne. Dette ”flow” betyder megen kørsel, forurening og CO<sub>2</sub> udslip ved brug af parkeringspladserne.

At der skal være 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.

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 er af afgørende betydning 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 overblik over, hvor mange der er under anlæg, og hvor mange der er krævet i forbindelse med planlagte byggerier.

Der er dog et enkelt skræmmende tal for udviklingen i antallet af pendlerparkeringspladser fra ca. 1992 til 2002 ved nye større erhvervsbyggerier. Over 10.000 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

Et stopfyldt motorvejsspor har kun plads til omkring 2.000 biler i timen. 10.000 pendlerparkeringspladser genererer altså så megen biltrafik, at der skal 5 motorvejsspor i en time til at rumme bilmængderne.

Hvor mange parkeringspladser, der er kommet siden da og i f.eks. 20 år før 1992 er ikke opgjort.

Vi synes naturligvis, at det er godt med maksimumsnormer, men vi synes, at de er sat alt for højt. Og nu har man tilmed gjort maksimumtallene til normen ved som ovenfor nævnt at anvende ordene: **"I STØRRELSESORDEN OG HØJST"**

Vi synes således, at byen kan bære op til 1 parkeringsplads ved serviceerhverv pr. 150 m<sup>2</sup> i centrale bykvarterer og nye byudviklingsområder. Også op til 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> 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 for mange, hvis man vil forbedre bymiljøet. Disse normer vil give alt for megen biltrafik både lokalt, i resten af byen og på indfaldsvejene. Minimumskrav for parkering ved boligbyggeri vil udelukke bilfri boliger, som udbredes i udlandet.

Man opnår ikke en bæredygtig by ved at give ansatte gratis parkeringspladser og derved stimulere dem til at fravælge cykel og kollektive transportmidler. Vi synes, at der i stedet kun skulle tillades f.eks. 1 parkeringsplads pr. 350 m<sup>2</sup>. Det vil nogenlunde svare til den norm, der gælder i Amsterdam på steder med god kollektiv transport – svarende til 1 parkeringsplads pr. 10 ansatte. Også Oslo og Trondheim fører en aktiv politik på dette område. Parkeringsdækningen i Oslo og Trondheim er blandt de laveste i hele Norden, med henholdsvis 0,11 og 0,14 parkeringspladser pr. arbejdsplads i byen. Det svarer til hhv. 9 og 7 arbejdspladser pr. parkeringsplads. En norm for op til 1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> indebærer en parkeringsplads for hver 3-4 ansatte. Det er alt for meget i en miljømæssig sårbar by med ønsket om høj global miljøprofil.

Bygherrer vil tilmed spare store beløb ved at bygge færre parkeringspladser, og miljøet vil blive forbedret, idet færre parkeringspladser vil reducerede bilkørslen. Reduceret bilkørsel til en virksomhed burde også forbedre det image virksomheder gerne ved have ved at satse på grønt byggeri.

For butikker er der desværre også krav om alt for megen parkering. De fleste københavnere har ikke bil og anvender gang eller cykel eller kollektive transportmidler til deres indkøbstore.

Derfor er disse parkeringskrav helt urimelige. Ja der åbnes tilmed for det dobbelte antal parkeringspladser i forhold til i dag for visse butikstyper:

*"I forbindelse med byggeri til butikksformål skal der etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. For butikker der alene forhandler pladskrævende varer, kan der dog efter konkret vurdering etableres højst 1 parkeringsplads pr. 50 m<sup>2</sup> etageareal"*

## **Sporene skræmmer. Masser af trafikskabende parkeringsanlæg på vej f.eks. i Nordhavnen**

Der har lige været en høring vedr.: ”Århusgadekvarteret i Nordhavn”. Forslag til **kommuneplantillæg og lokalplan.**

Rådet for Bæredygtig Trafik har indsendt høringssvar til lokalplanforslagets trafikale aspekter. Her konklusionen:

### **Ingen udsigt til Nordhavn som en bæredygtig bydel, hvad trafik angår.**

Hvis forslaget til lokalplan for ”Århusgadekvarteret” og rammerne for ”Indre Nordhavn midt” vedtages vil det betyde anlæg af op til 2.900 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.

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

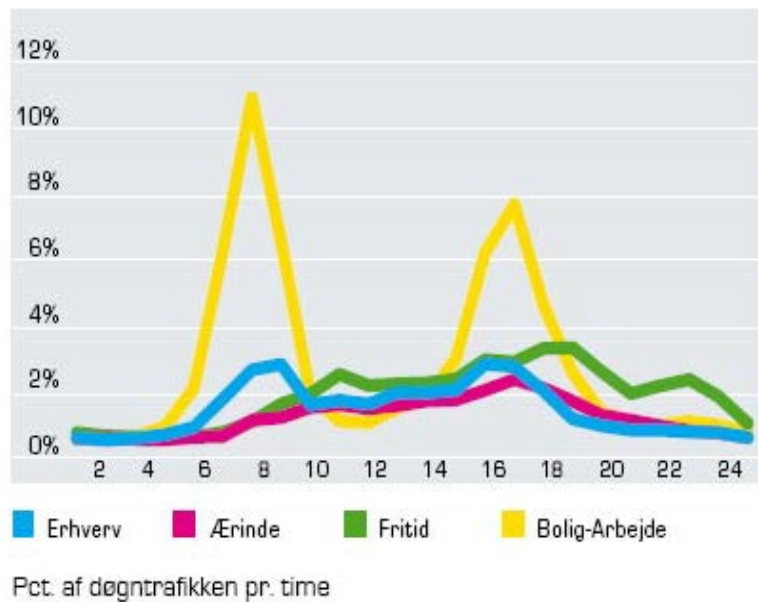
Det vurderes også, at ”Målet for den trafikale planlægning i Nordhavn er at skabe en bydel med en trafikfordeling på mindst 1/3 cyklister, mindst 1/3 kollektivrejser og højst 1/3 bilrejser” slet ikke kan opfyldes med de planlagte veje og parkeringsanlæg.

Københavns kommune vurderer: ”Den planlagte trafikstruktur i Indre Nordhavn, har ved beregninger vist sig at medføre en trafikfordeling på 24 % cykeltrafik, 24 % kollektiv trafik og 52 % biltrafik”.

Vi vil derfor anmode Københavns Kommune om at revidere planerne for de store parkeringsanlæg, som er hovedårsag til at der kommer så megen trafik. Færre p-pladser og forhåbentlig en miljøafgift (betalingsring) vil formentlig kunne betyde, at målsætningen om højst 33% biltrafik vil kunne indfries.

Store brede veje, som Nordhavnsvejen, der er under bygning, 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. Parkeringspladser til pendlere, 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 Københavns Kommune fortsætter med at 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. At det er bilpendlingen, der giver den helt store trafikbelastning fremgår af grafen nedenfor.

### Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde: Infrastrukturkommissionen

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.

**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 nok kun blevet værre siden da og man må huske på, at disse forsinkelser, i forhold til køreplanen kommer oveni den generelle langsomme fremkommelighed. Bilisternes forsinkelser på motorveje er derimod sammenlignet med højst tilladte hastighed på strækningen. Trods forsinkelser kommer bilister altså mange gange hurtigere frem end buspassagerer, der normalt tilmed også har vente – og skiftetid.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Ivan Lund Pedersen