

**København 21. oktober 2019**

## **Hørings svar. Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

Københavns Kommune har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Desværre bruger Kommunen en misvisende opgørelsesmetode, idet man postulerer, at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraft-varmeværker, herunder i denne planperiode omstilling af Amagerværket - er CO<sub>2</sub>-neutral. Derved kan det påstås, at el- og varmforsyningen til kommunens borgere er CO-neutral. Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO<sub>2</sub> fra el-forsyningen i andre kommuner og derfor kan disse (på papiret) fortrængte emissioner fratrækkes i Københavns Klimaregnskab. Energiproduktion forventes således at stå for 80% af reduktionerne, mens mobilitet kun skal stå for 8 % af reduktionerne frem mod 2025. Dette fremgår ikke af forslag til Kommuneplan 2019 (KP19), men af KBH2025, Klimaplanen-Roadmap 2017-2020.

Se mere om denne problematik i særskilt høringssvar fra NOAH.

Det er klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO<sub>2</sub>-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Aligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument. Derfor lægger Kommunen ikke op til at tage alvorligt fat på trafikområdet. Der er stort set intet i forslag til Kommuneplan 2019, som vil reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og andre skadevirkninger ved den massive biltrafik.

NOAH-Trafik vil pege på nogle trafikale virkemidler, der vil kunne give store reelle miljøforbedringer på transportområdet. Vi mener, at transportområdet skal bidrage med langt mere end Københavns Kommune lægger op til. Det er også det københavnerne ønsker. 71 % af familierne i København har i øvrigt ikke bil.

### **Parkeringspolitik**

#### **Pendlerparkering.**

Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser pendler folk på anden måde.

I Københavns kommune er der så mange pendlerparkeringspladser, at hovedparten af bilpendlerne er sikre på, at de kan parkere ved deres arbejdsplads. Det belaster København voldsomt.

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

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Kommuneplanforslaget (KP 19) lægger ikke op til at reducere udbuddet af parkeringspladser til pendlere, der pendler til København. Tværtimod vil der fortsat blive krævet masser af pendlerparkeringspladser ved nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse.

I selve forslaget står kun dette indholdsløse udsagn: ”Vi reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormer fastsættes efter områdets anvendelse”.

I et bilag til forslag til KP 19 kan man finde dette om de fremtidige regler for antal krævede p-pladser per kvadratmeter etageareal, der stort set er uændrede i forhold til dagens regler. Man glemmer i øvrigt, at trafikmålsætningen er **højest 1/3 af personturene i bil:**

- Normen for erhverv tager udgangspunkt i parkeringskravet i dag og fastlægges til 1:150 i Centrum og Tætbyen/Byudviklingsområderne og til 1:100 i Øvrig by.
  - Normen kan for kontor erhverv i Tætbyen og Byudviklingsområder maksimeres til 1:100 og minimeres til 1:200, og fortsat overholde kommunens trafikmålsætning om 1/3 1/3 1/3.
- Modellen medfører, at erhvervsnormen stort set er uændret og i alle tilfælde holdes inden for normen i Kommuneplan 2015.

Der er ingen nyorientering, men fortsat forkælelse af bilpendlere. Se alle normerne i Bilag 1. Kun for boliger og ved institutioner vil der blive krævet lidt færre p-pladser end i dag.

I London har man nedenstående maksimumsregler for parkeringspladser til pendlere. Det er regler, som i høj grad vil afholde folk fra at pendle i bil.

#### Parking for employment uses

##### spaces per sq m of gross floorspace (GIA)

Location	
Central London (CAZ)	1000 – 1500
Inner London	600 – 1000
Outer London	100 – 600
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards should apply (see Policy 6.13)	50 - 100
Note 20 per cent of all spaces must be for electric vehicles with an additional 10 per cent passive provision for electric vehicles in the future.	

Kilde. The mayor of London. London Assembly

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/current-london-plan/london-plan-chapter-six-londons-transport-0>

Hvor man i Tætbyen og Byudviklingsområder i København altså kræver 1 p-plads pr. 150 kvadratmeter erhvervsareal (kontor maksimeret til 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter, minimeret til 1 p-plads pr 200 kvadratmeter) må der maksimalt bygges 1 p-plads pr. 1000 til 1500 kvadratmeter i Central London.

I de andre del af København kræves 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter etageareal. Mange gange flere pendlerparkeringspladser end i London.

Parkering skaber naturligvis trafik. Det er en gammel sandhed. Ved at reducere antallet af p-pladser og i stedet satse på gang, cykeltrafik og kollektiv transport skaber man mere menneskevenlige og miljøorienterede byer. Det vil også sikre, at der flyttes bilister over i metroen frem for at det primært er cyklister, fodgængere og buspassagerer.

Ude i verden lyttes der til nogle danskere på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlig 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

Jan Gehl fejrer triumfer i udlandet, men man er ikke lydhør i Københavns Kommune.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vareudbringning og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning. Priserne skal være relativt høje – bortset fra handicapparkering. Flere områder af byen skal omfattes af betalingsordningen for at reducere belastningen fra udefra kommende biler.

#### **Parkeringssituationen i dag**

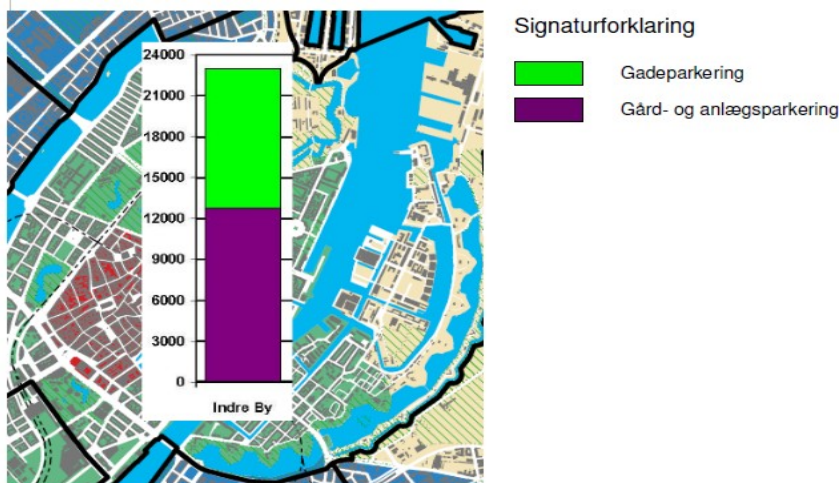
Der er i dag ca. 204.000 p-pladser i Københavns Kommune, fordelt på kantstensparkering, privat parkering, parkering på egen grund, kommunale parkeringspladser og p-huse. **Parkering optager et areal i byen på 4,1 mio. kvadratmeter, hvilket svarer til 4,4 % af kommunens samlede areal.**

**De to mest udbredte typer parkeringspladser er kantstensparkering og privat parkering**, som udgør henholdsvis 62 % og 23 % af parkeringspladserne. Det er også disse to typer parkering, der optager mest areal i byen med henholdsvis 46 % og 39 %.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

Parkeringspladserne ved pendlernes arbejdspladser er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattede, selvom de repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på 2.400 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 26.400 kr. for et arbejdsår på ca. 11 måneder.

Selv i Indre By er der - ifølge nedenstående ældre opgørelse fra Københavns Kommune – mere end 22.500 p-pladser. Siden er der bygget flere store p-anlæg såsom BLOX med 350 p-pladser. Der er dog nedlagt en del gadeparkering. Der er dog kommet langt flere nye til.



Mange flere nye p-pladser er på vej. Alene ved Postgrunden kræver Københavns Kommune, at der bliver bygget 1.520 p-pladser. Københavns kommune skønner selv, at disse p-pladser vil generere ca. 7.500 ekstra bilture i døgnet.

Det er ufatteligt, at Københavns Kommune kræver så mange p-pladser ved et byggeri, der er så stationsnært.

Der bygges parkeringspladser i massevis rundt omkring i København. Carlsberg Byen, som ellers gerne vil betone det grønne, praler i helsides annoncer med "nul bil-os og masser af p-muligheder". Det henstår i det uvisse, hvordan Carlsberg Byen vil skaffe bilerne til og fra Carlsberg Byens 4.500 parkeringspladsen uden miljøbelastninger.

Det forholder sig sådan, at 43 % af de pendlere, der kommer til de indre bydele fra Ringbyen, kører i bil. 44 % af pendlere der benytter de store transportkorridorer kommer også i bil. I disse pendlerbiler er der i gennemsnit i myldretiden 1,05 person. Der er altså 3-4 tomme siddepladser i alle personbilerne i myldretiden.

### **Kommunerne bestemmer selv antallet af p-pladser. Fra 0 pr. kvadratmeter etageareal og opefter.**

Parkering skaber en masse bilkørsel, der giver luft- og støjforurening, trængsel og ulykker. Tillige undergraver let adgang til p-pladser brug af cykel og kollektive transportmidler og undergraver derved også reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, hvor Københavns kommune ellers, som ovenfor nævnt, har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Nogle tror nok, at krav om parkeringspladser er noget, der er lovbestemt. Det er ikke tilfældet. Her er reglerne:

***"Det er kommunalbestyrelsen, der er bygningsmyndighed, og som træffer afgørelse i byggesager, herunder afgørelse om parkeringskrav i en konkret byggesag.***

*Kommunalbestyrelsen fastsætter i byggetilladelsen tidspunktet for, hvornår parkeringsarealet skal anlægges, og hvor stor en del af grundens areal der skal udlægges til parkeringsareal.*

*Kommunalbestyrelsen kan efter en konkret vurdering nå frem til, at der skal udlægges 0 m<sup>2</sup> af en grunds areal til parkeringsareal, hvis der efter kommunens konkrete vurdering ikke er behov for etablering af parkeringspladser på den pågældende grund. I disse tilfælde vil der ikke være tale*



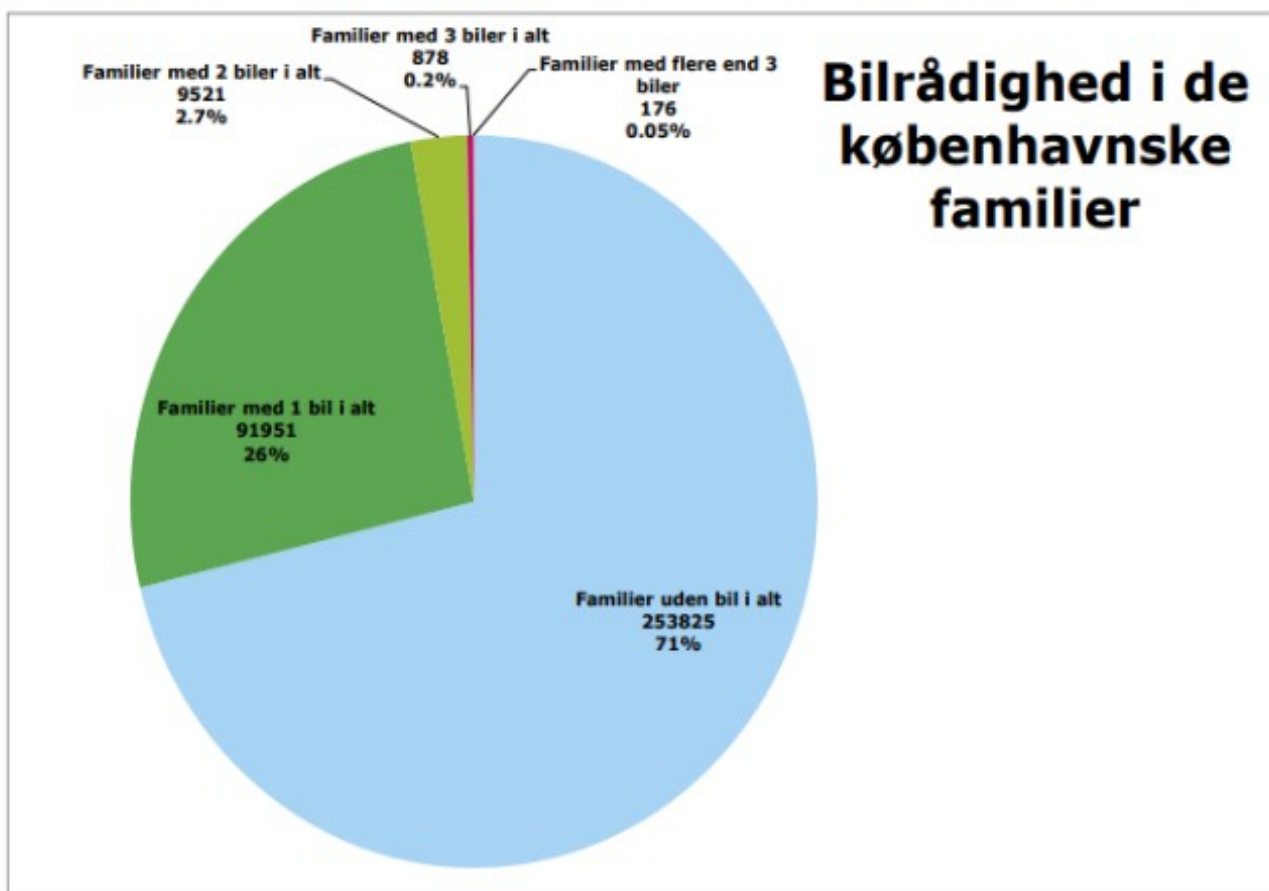
om, at kommunen meddeler dispensation, idet kommunen fastsætter parkeringskravet til 0, og ikke fraviger et parkeringskrav.”

Kilde: ”Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri” <http://byggningsreglementet.dk/Administrative-bestemmelser/BRV/Vejledning-om-parkering>

71 % af familier i København har ikke bil jfr. nedenstående graf:

### Hvilke borgere bruger parkeringspladserne?

71 % af de københavnske familier ejer ikke en bil. Det er altså blot 29 % af Københavns familier, som har gavn af de 1,89 mio. m<sup>2</sup> gadeareal, der bliver brugt til kantstensparkerings. Hvis alle Københavns familier skulle tildeles et tilsvarende areal til deres transportform, skulle der reserveres ca. 6 mio. m<sup>2</sup> til dette – eller hvad der svarer til 70 % af Frederiksberg Kommune.



Kilde: Rapport: Formidling af strategisk viden relateret til Parkering. Københavns Kommune. Rambøll 2016.

Det er uacceptabelt og uforståeligt, at Københavns Kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri, ombygninger m.m. og tilmed kræver det til pendlere.

Med sådanne krav stimulerer man naturligvis til bilbrug, og derved undergraver man alle de pæne ord om "Bæredygtige byløsninger" og "De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære".

## Målsætning i KP19:

→ At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Denne målsætning er den samme, som er nedfældet i Kommuneplan 2015, men det ser skidt ud med at overholde denne ret så beskedne målsætning, der ikke lægger op til at begrænse biltrafikken. Hvis der kommer flere personture på cykel så kan også - ifølge målsætningen – accepteres flere bilture.

## Virkeligheden afviger tilmed kraftig fra målsætningen:

Det går den forkerte vej – det fremgår dog ikke af forslaget til KP 19. For at finde disse oplysninger om den trafikale tilstand skal man se på side 10 i ”Forslag til Kommuneplanstrategi 2018” ”Verdensby med ansvar”:

### Fordelingen af kørte ture i København



**43%**

andelen af kørte ture i bil er steget fra 38% til 43% i 2013-2016



**35%**

andelen af kørte ture på cykel er stort set uændret fra 36% til 35% i 2013-2016



**22%**

andelen der bruger den kollektive trafik er faldet fra 26% til 22% i 2013-2016

I forslaget til kommuneplanstrategien står endvidere, at:”bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel” og ”bilejerskabet i København er stigende”. Men 71 % af familierne har ikke bil.

Hvis man kigger på fordeling af *personkm.* i Kbh. og på Frb. 2016, så dominerer biltrafikken yderligere med 54,6 % af de kørte personkilometer. Cykeltrafikken står kun for 12,6 %.

Kilde: Regionalt cykelregnskab 2016 - Region Hovedstaden

<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/Baggrundsrapport%20-%20Cykelregnskab%202016.pdf>

En kedelig situation i betragtning af de mange miljøvenlige ord, der er brugt i København lige siden BR i 1996 besluttede, at biltrafikken ikke skulle stige yderligere.

At vi nu er i en situation, hvor biltrafikken dominerer, på trods af at kun et mindretal i Københavns Kommune har bil er ikke mærkelig. Det er en konsekvens af den førte trafikpolitik.

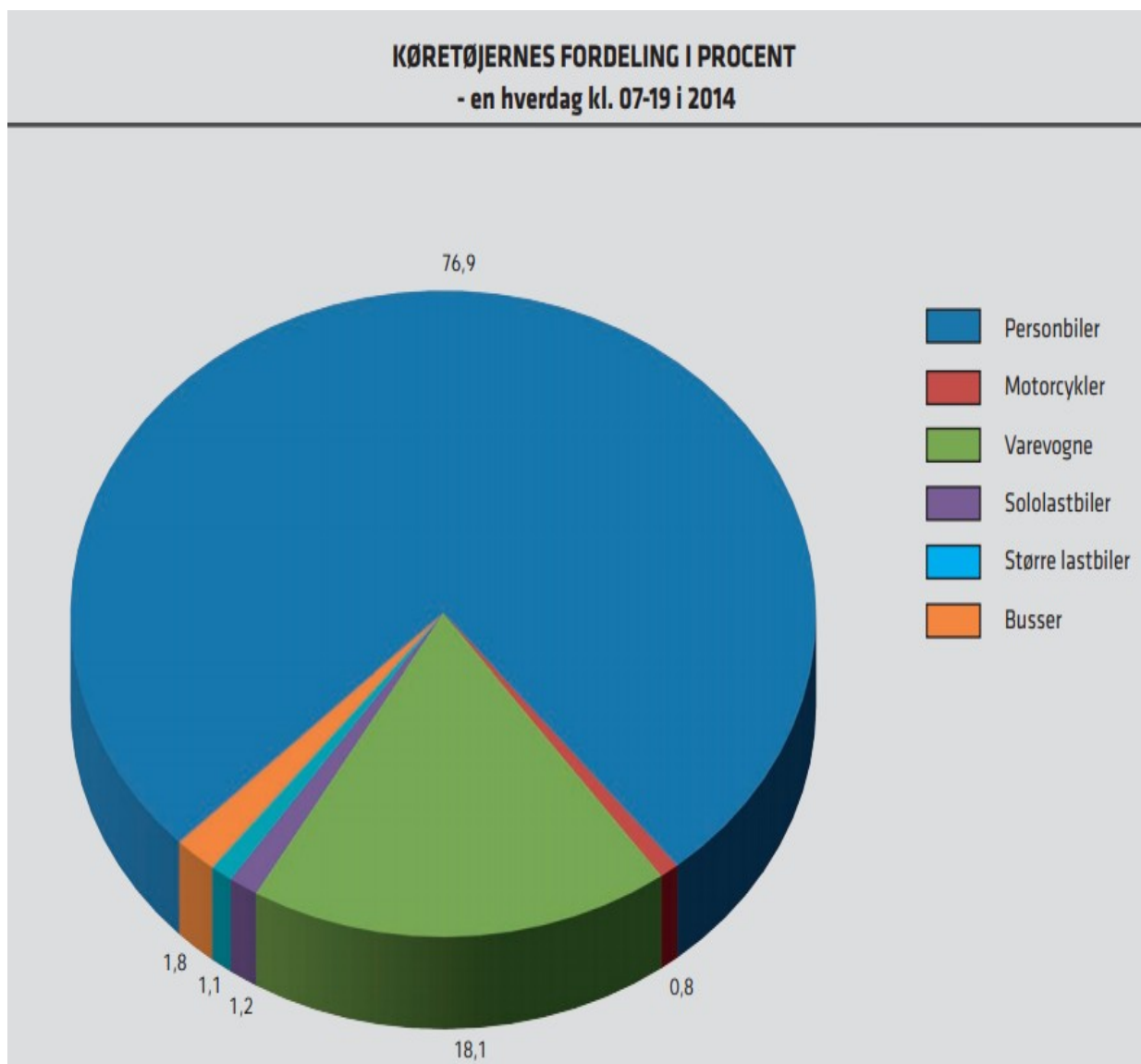
Med vejbyggeri, som en Nordhavnsvej til 2,9 mia. kr., parkeringskrav og bilorienteret signalstyring (bortset fra enkelte steder) gør Københavns Kommune det yderst tillokkende at tage bilen med på arbejde. Nu ønsker Københavns Kommune og By & Havn tilmed at bygge en Nordhavnstunnel på 1,4 km. til 3,4 mia. kr. Derved stimuleres biltrafikken yderligere.

En Nordhavnstunnel skal ydermere forberedes så den kan forlænges i en havnetunnel til Amager. Se høringsvar fra NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik: <https://www.noah.dk/nyheder/spar-34-mia-kr-ved-undlade-bygge-en-miljoedelaeggende-overfloedig-og-biltrafikskabende>

i KP19 omtales Havnetunnelen, som en Østre Ringvej, og denne kædes direkte sammen med muligheden for en fredeliggørelse af Indre By. Det vil være marginalt da en havnetunnel generelt vil generere mere trafik - i det meste af København samt på indfaldsvejene.

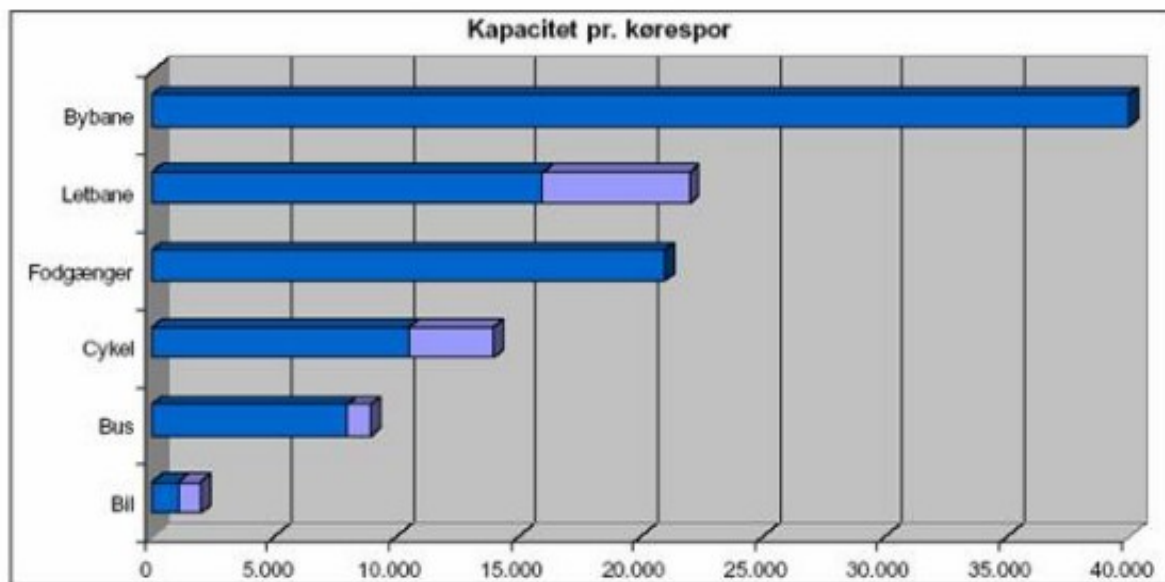
### Hvem bruger vejarealerne:

Det er personbiler, der dominerer på vejbanerne. Nedenstående graf er en opgørelse fra 2014, men fordelingen er givetvis stort set den samme nu. Som det kan ses på grafen, er det ikke ligefrem den kollektive trafik, der optager vejarealet. Busserne udgør kun 1,8 % af køretøjerne. Efter Metroringens åbning er bustrafikken tilmed blevet kraftigt reduceret pr. 13. oktober 2019. Det betyder, at biltrafikken bliver begunstiget yderligere med mere plads på vejene og flere p-pladser, hvor der før var stoppesteder. Dette vil stimulere til endnu mere brug af bil.



## Arealforbrug og kapacitet for forskellige transportformer

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

Signaturforklaring:

Det høje letbanetal er for letbaner, der kører i eget tracé og har fuld signalprioritering. Det lavere tal er ved mere sporvognslignende systemer uden fuld signalprioritering og i blandet tracé. Det højeste cykeltal er hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lavere tal er for en typisk cykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds. For biler er det lave tal for en stor trafikvej i et byområde. Det højere er for motorveje.

Fortsat at satse på, at personbiler skal optage så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis kommunen mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik. Denne figur viser, hvordan areal kan benyttes mere eller mindre effektivt:

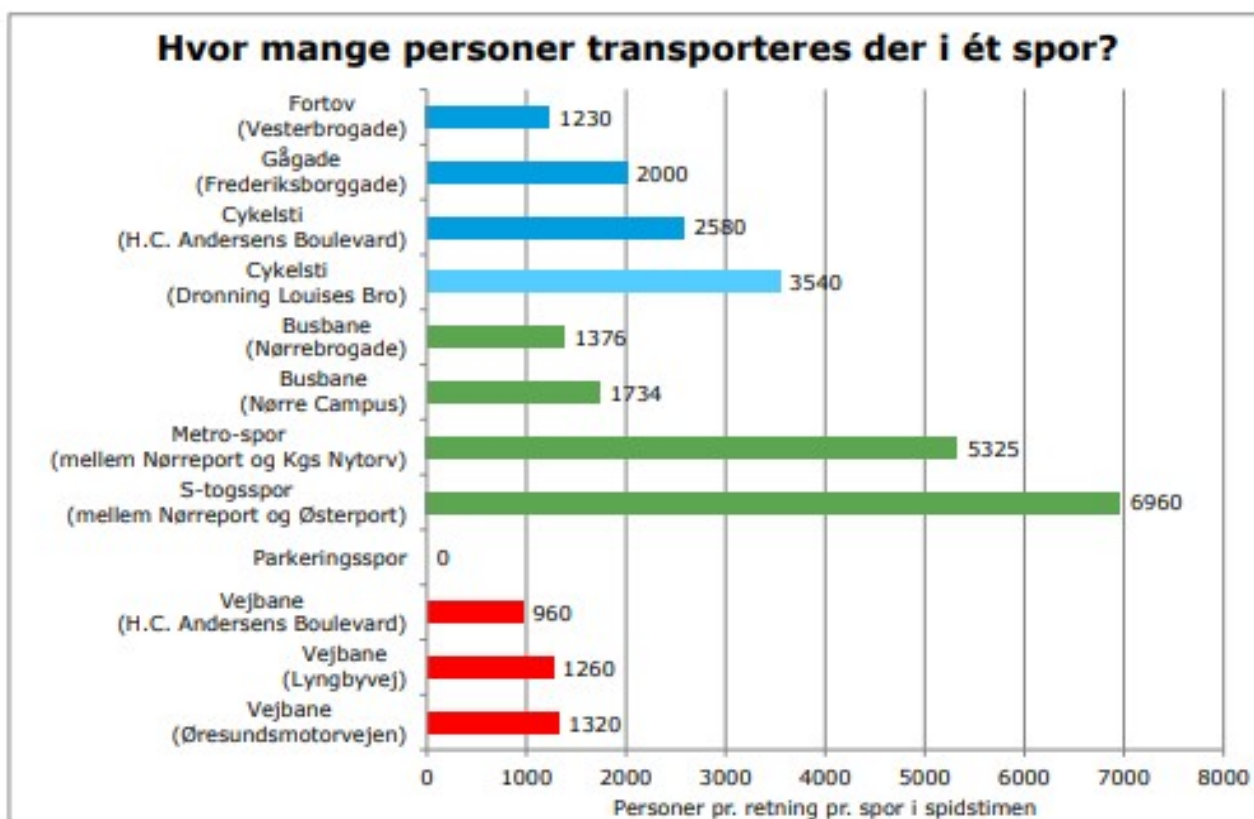


Rambøll udførte for Teknik- og Miljøforvaltningen i 2016 en analyse af kapaciteten for forskellige transportformer i spidstimen i Københavns Kommune.

- **Bedre fremkommelighed**

Bilen er byens mest areal-ineffektive transportmiddel. I nedenstående figur er vist, hvor mange personer der i dag transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen på nogle af Københavns mest belastede trafikårer. Som det fremgår, kan selv et af byens travleste kørespor på Lyngbyvej kun akkurat hamle op med fortovet langs Vesterbrogade, når man ser på, hvor mange personer, der transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen.

Ved i stedet at bruge parkeringsarealerne (og vejarealerne i øvrigt) på de mest arealeffektive transportformer som cykling og kollektiv transport, ville man kunne afvikle 2-5 gange så meget persontrafik på samme areal, i forhold til hvis arealet benyttes til biltrafik.



At biltrafikken så ud over selve køresporsarealet bruger hvad der svarer til yderligere 20% gadeareal til parkering bidrager til at gøre biltrafikken endnu mere ineffektiv.

- **Mere bynatur**

Det areal, der i dag bliver brugt på kantstensparkerings i København, svarer til byens otte største grønne anlæg - tilsammen.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

## Kommuneplanforslaget KP19 lægger op til færre pladser til cykler.

Selvom det er synligt for enhver, der færdes i København, at der de fleste steder mangler cykelparkeringspladser både i forbindelse med erhverv og boliger.

Den angivne begrundelse, (jfr. nedenfor) er, at der ved erhverv med de gældende regler er plads til flere cyklister end normen med 1/3 af turene. Man har vist glemt, at målsætningen for Københavns Kommune er, at **mindst 1/3 af turene skal være på cykel**.

- Normen for cykelparkering på erhverv nedsættes fra 4:100 til 3:100 m<sup>2</sup> etageareal, idet normen på 4:100 medfører en stor overkapacitet. Samtidig hæves overdækningskravet fra 25 % til 50 %, så overdækningskravet er i tråd med de øvrige funktioner.
- Eksempelvis er der ca. 5 ansatte pr. 100 etm. kontorbyggeri, hvilket medfører at 80 % af de ansatte kan parkere deres cykel på arbejdet → langt større end målsætningen om 1/3 1/3 1/3
- Nedjustering af norm til 3:100 etm. → at der er pladser til at 60 % af ansatte kan ankomme på cykel.
- Ved hoteller indføres der en konkret vurdering
- Der indføres særskilt fast norm for daginstitutioner, herunder krav om p-pladser til ladcykler.

Normen for cykelparkering for boliger nedsættes fra 4:100 til 3:100 og der genindføres et overdækningskrav på minimum 50 %, idet:

- Cykelejerskabet pr. husstand er på 2,83 og en norm på 3:100 kan fortsat rumme en stigning i cykelejerskabet.

## Her nogle udsagn om trafik i forslaget til KP 19 og vores kommentarer:

**Citat:** ”Frem mod 2035 kan vi forvente mere trængsel, så udnyttelsen af kapaciteten på veje, cykelstier og i kollektiv trafik kommer tættere på det maksimale. Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer.”

**Kommentar.** Der er ikke i Kommuneplanforslag 2019 anført tiltag, der vil betyde at ”færre bruger bil”. Tværtimod vil de mange ekstra parkeringspladser ved de bebudede store byggerier, færre busser på gaderne efter 13. oktober 2019, høje takster i den kollektive og en havnetunnel til Amager stimulere bilkørslen i kraftig grad.

**Citat:** ”I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”

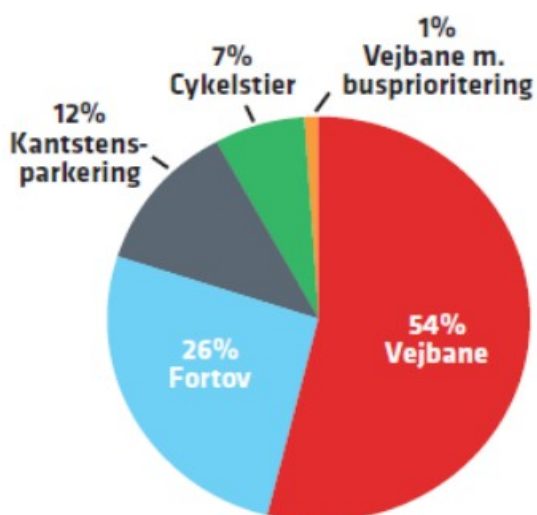
**Kommentar.** Kommunen foreslår blot, at en ekstremt dyr havnetunnel skal nedsætte bilpresset i de centrale bydele. Hvorfor ikke arbejde for at de pendlere i biler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil begynder at benytte transportmidler, der ikke belastede byen i så ekstrem grad, som de næsten tomme biler?

**Citat:** "Busserne begrænses mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre, at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering".

**Kommentar:** Ja, busserne kan ofte ikke komme frem på grund af de næsten tomme privatbiler. Og der vil komme endnu flere privatbiler med den politik, som forslag til KP 19 lægger op til. Det er for nemt at henvise til busbaner og busprioritering, som har været påkrævet gennem årtier, men stadig kun er marginalt gennemført.

Kun på 1 % af vejarealet i Kommunen (se illustration nedenfor) er der gennemført busprioritering, og tallet vil formentlig blive lavere efter at nedskæringerne af bustrafikken blev gennemført den 13. oktober 2019.

Mange steder, hvor der er lavet busbaner, er i øvrigt ikke steder hvor behovet er størst, men hvor der er noget mere eller mindre overflødig vejareal, som busserne så har fået som busbane. Det har pyntet på statistikken over antal kilometer busbane, men ikke hjulpet bustrafikken synderligt.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Forsinkelser for biltrafikken udregnes ved at sammenligne med en optimal situation, hvor man er den eneste bil på vejen. Forsinkelser for buspassagerer er derimod kun den ekstra tid der bruges udover den køreplanlagte tid og kørerplanerne er i forvejen afstemt efter den dårlige fremkommelighed på grund af mange biler.

De bilister, der er årsag til at bussen kommer langsomt frem, er altså forsinkede, men det er passagererne i bussen ikke - det er indlagt i køreplanen. Det lyder urimeligt, men er et eksempel på, hvordan forskellige trafikantgrupper behandles forskelligt. Buspassagererne diskrimineres voldsomt, idet de må afgive tid til fordel for bilister, som tilmed fylder langt mere på vejene pr. person. I Wien har man beregnet, at en bilist fylder 28 gange så meget på vejen som en buspassager. Dertil kommer, at bilisten bruger areal til parkering.

Den forsinkelse som en buspassager udsættes for kan let resultere i, at man ikke når en bus eller et tog, som går sjældent. For bilister er hele turen normalt ud i et med samme transportmiddel og man er derfor langt mindre sårbar overfor forsinkelser end buspassagerer. Bilister kommer generelt langt hurtigere frem end kollektive trafikanter.

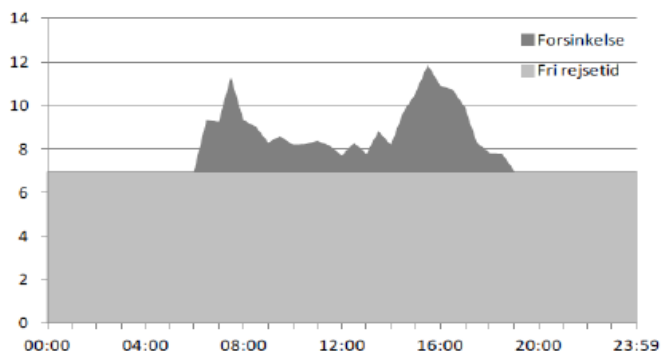
I forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen blev der udarbejdet en rapport om forskellene i vurdering af forsinkelse for biltrafik og bustrafik. Her uddrag af rapporten:

**Her et eksempel med biler på byveje, hvor al forsinkelse i forhold til at være den eneste bil på vejen opgøres som forsinkelsestid.:**

#### Opgørelse af trængsel

Til vurdering af infrastrukturprojekter og andre initiativer på transportområdet er rejsetidsbesparelser ofte den største gevinst ved projekterne. Rejsetidsbesparelserne opdeles ofte i sparet rejsetid ved fri rejsetid og ved forsinkelse, og som eksemplerne i de to nedenstående figurer viser, er praksis for hvad der regnes som forsinkelse forskellig for bil og bus.

**Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

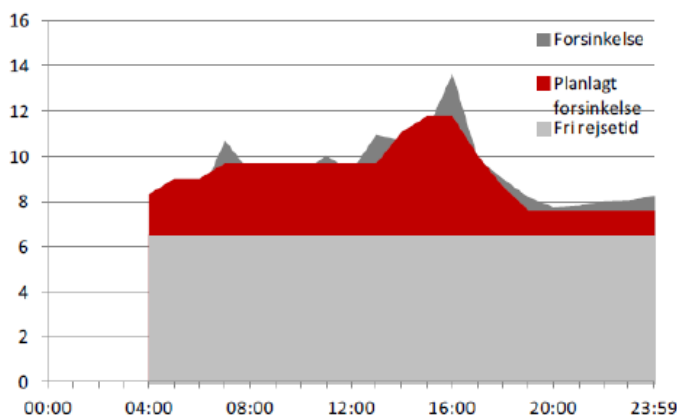


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

Her om hvordan forsinkelse for buspassagerer udregnes på samme strækning:

**Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**



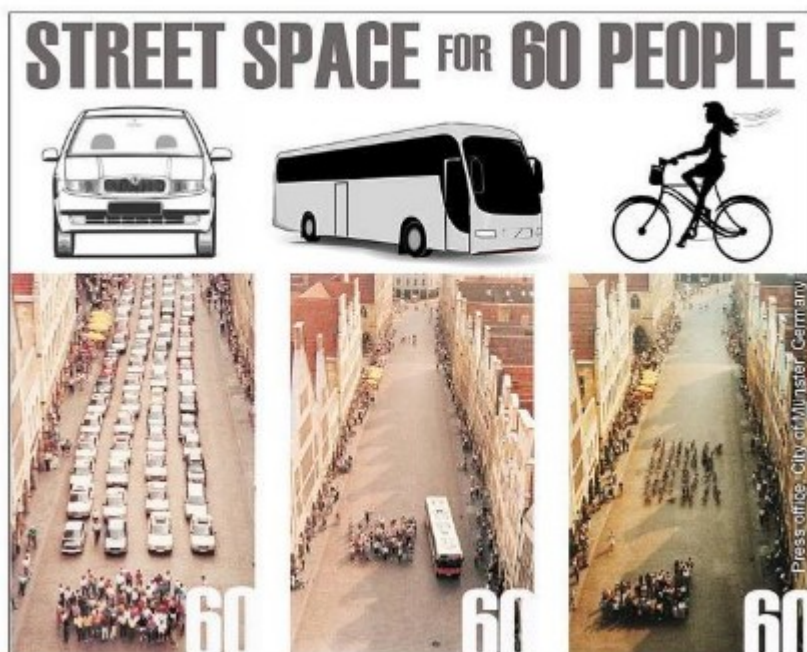
Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober – 31. december 2010

Samlet viser eksemplet, at der er væsentlige forskelle på, hvordan forsinkelserne opgøres for transportformerne. Diskussionen af forudsete og uforudsete forsinkelser afspejles i værdisætningen nedenfor og kan inddrages mere direkte i opgørelsen af trængsel. I forhold til den acceptable trængsel er det værd at bemærke, at selvom en forsinkelse er forudset, så siger det ikke noget om, hvorvidt den er acceptabel eller ikke. En opgørelse, der alene tager udgangspunkt i forudsete og uforudsete forsinkelser, vil implicit tage udgangspunkt i dagens trængsniveau.

Kilde: Professor Otto Anker Nielsen, DTU.



Det er et faktum, at busser udnytter pladsen langt mere effektivt end privatbiler, hvor der i spidsbelastningsperioder kun er i gennemsnit 1,05 person pr. bil.



Kilde: Münster Kommune

**Citat:** ”Gang er en effektiv form for grøn transport, der samtidigt bidrager til københavnernes sundhed. Med Kommuneplan 2019 sætter vi et mål om at øge det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København til mindst to.

*For at understøtte det nye gangmål og målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vil der i de kommende år blive arbejdet på partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet. De skal bl.a. fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag samt skabe grønne forbindelser i byen. Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang”*

**Kommentar:** For at få flere til at gå flere ture og nærme sig ”målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken” foreslås primært ”partnerskaber med ”grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet”

Det er godt nok et meget luftigt, formentlig dyrt og svært gennemførligt forslag. Hvad med at gøre noget for at højne sikkerheden ved f.eks. at sænke bilernes hastighed? Bilernes hastighed er en afgørende faktor i forbindelse med fodgængeres sikkerhed.

KP19 burde indeholde et forslag om lavere hastighedsgrænser i byen og udbredelse af zoner med maksimal hastighed på 30 km/t. Københavns Kommune og Københavns politi har endog på visse veje sat en højere hastighedsgrænse end den generelle byhastighedsgrænse på 50 km/t.

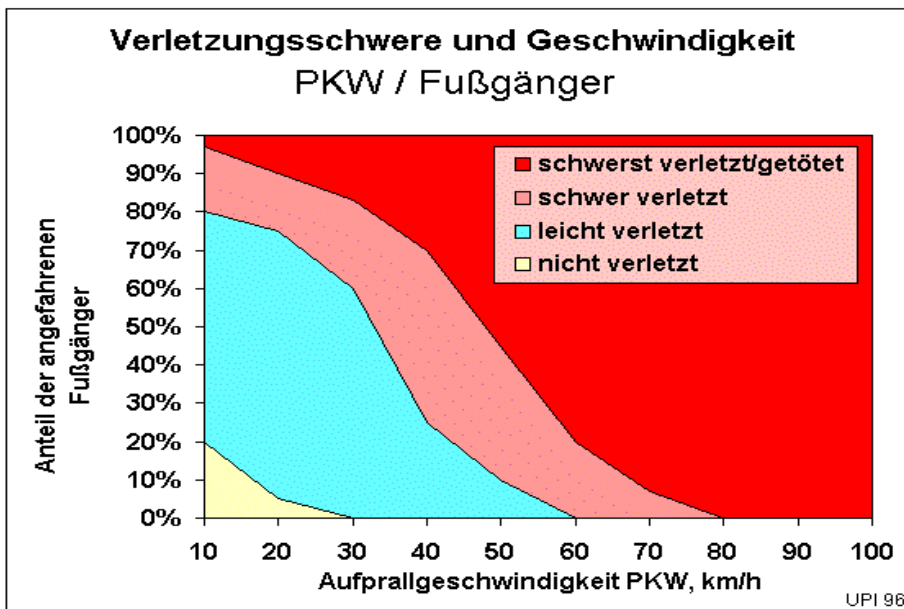
Danmark er langt bagud i forhold til f.eks. Tyskland og Schweiz når det drejer sig om nedsatte hastigheder i byerne. ”Tempo 30 – zoner” er således udbredt i disse lande. I Berlin er 3/4 af det samlede vejnet på 5340 kilometer med hastighedsgrænser på 30 km/timen eller mindre. 230 kilometer ud af 1540 kilometer større veje har ”Tempo 30” enten hele døgnet eller om natten eller de har anden tidsbegrænsning.





Aktuell gilt auf 130 Kilometern Berliner Hauptstraßen eine ganztägige Reduzierung auf Tempo 30, auf 70 Kilometern gilt das Limit nur nachts, auf 30 Kilometern gelten andere zeitliche Beschränkungen

Som det fremgår af nedenstående graf, der illustreresammenhængen mellem påkørselshastighed og personskader for fodgængere., er der store sikkerhedsgevinster ved lavere hastigheder.



Kilde: Påkørselshastigheder og fodgængeres sandsynlige skader. Rapport fra Umwelt und Prognoseinstitut (UPI). Heidelberg

Lavere hastigheder giver normalt

- 1) Færre trafikulykker og dem der sker er mindre alvorlige
- 2) Mindre utryghed og mindre barriereeffekt
- 3) Mindre trafikstøj
- 4) Mindre energiforbrug
- 5) Mindre udslip af bl.a. partikler og NO<sub>2</sub>
- 6) Mindre bremsesøv og dækslid
- 7) Mindre af alle former for ophvirvlet vejstøv
- 8) Bedre konkurrencesituation for den kollektive trafik og cykeltrafikken

### **Citat: Målsætning om støjforurening:**

→ At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.

**Kommentar:** Der er intet i Kommuneplanforslaget, der kan medvirke til at reducere støjbelastningen. Tværtimod vil mere biltrafik give mere støj. Og der lægges som nævnt ikke op til lavere hastighedsgrænser. El-biler støjer i øvrigt det samme som fossile biler når hastigheden er højere end ca. 30 /km/t.

### **Citat: Målsætning om trafiksikkerhed:**

→ At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

**Kommentar:** Der er ingenting i Kommuneplanforslaget, der trækker i retning af færre dræbte og alvorligt skadede. Mere biltrafik og fortsat høje hastighedsgrænser lægges der op til. Ikke just befordrende for trafiksikkerheden.

### **Citat: Målsætning om luftforurening**

→ At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

*”Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Særligt dieselmotorer og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub>, må køre.*

*For at reducere luftforureningen vil vi fremme, at der er tilstrækkeligt med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Vi gør det desuden gratis at parkere sin el- eller brintbil i betalingszonerne. Hermed vil andelen af el- og brintbiler kunne øges til gavn for luftkvaliteten.”*

**Kommentar:** Der er intet om at begrænse bilmængderne. Elbiler fylder det samme, som andre biler når de kører og parkerer, og de giver ingen fordele for trafiksikkerheden. Produktion af el-biler og deres batterier er mere ressourcekrævende end andre biler. Men CO<sub>2</sub> udslippet ved produktionen medregnes ikke i danske opgørelser fordi produktionen sker i udlandet. Det er ikke rimeligt når brugen af el-bilerne er i Danmark. Der kommer også megen forurening af luften fra el-biler både fra dækslid og bremsestøv. Derfor er det ikke en løsning med flere opladere og gratis parkering for elbiler. Gang, cykel og elektriske kollektive transportmidler er det eneste der effektivt kan løse problemerne.

**Citat:** *”Mange flere områder har fået metrobetjening og det vil give et nyt samspil mellem de områder, der nu er koblet sammen med hurtig og effektiv kollektiv trafik. Cityringen giver derfor hele København et løft og får i de kommende år mange flere til at anvende kollektiv trafik. I starten af 2020 åbner Nordhavnsmetroen, og i 2024 åbner metroen til Sydhavn. Det binder byen endnu tættere sammen og giver flere københavnere tæt og nem adgang til metroen.*

At mange flere end i dag vil anvende metro får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro og i busserne på bl.a. Frederikssundsvej. Vi ønsker en kollektiv trafik, hvor der er plads – også i myldretiden. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen samt en letbane mellem Nørrebro St. og Ring 3 i Gladsaxe. På lang sigt ønsker Københavns Kommune en Metro Havnering og forlængelse af letbanen fra Nørrebro St. til Nørreport St. for at sikre et robust metrosystem og en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By.”

**Kommentar:**For at dæmpe biltrafikken må man bruge alle tilgængelige trafikpolitiske virkemidler såsom parkeringspolitik, hastighedsdæmpning, busbaner, signalprioritering, der primært støtter bæredygtig trafik såsom gang, cykling og kollektiv trafik. Tillige må alle bilfremmende anlæg som en havnetunnel droppes. Københavns Kommune bør også arbejde aktivt for at få indført en form for ”bybelastningsafgift”, roadpricing og beskatning af pendlerparkeringspladser m.m. Vi ønsker, at Københavns Kommune i fremtiden satser på letbaner på overfladen fremfor på mere metro.

**Kommuneplanforslagets: ”Visionskort for fremtidens København”. Først efter 2031**

# Visionskort for fremtidens København

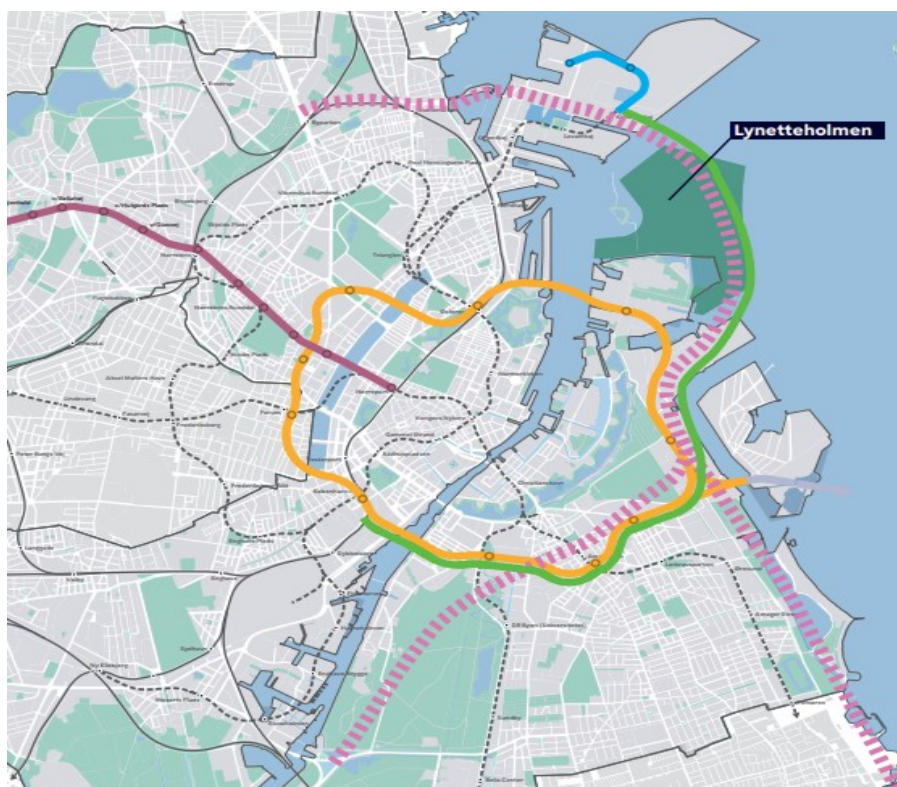
En række af Københavns udfordringer kræver langsigtede løsninger. En del af dem ligger uden for kommuneplanens planperiode, gældende til 2031. På ovenstående kort fremgår centrale forslag til ny infrastruktur eller udvidelse af byen i en periode frem til 2070. Fælles for dem alle er, at der stadig udestår supplerende undersøgelser eller finansiering, før de kan realiseres.

**Forslag til fremtidig infrastruktur i København**

- Letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørreport st.
- Østlig Ringvej
- Metro Havneringen
- Lynnettemetro
- Nordhavnsmetro
- Øresundsmetro

**Kollektiv trafik**

- S-tog
- Eksisterende metro





Vi opfatter mere Visionskortet som et skræmmebillede med en ødelæggende havnetunnel som et centralt element:

## Nej tak til en Nordhavnstunnel, Lynetteholm samt en havnetunnel til Amager.

I starten af november 2019 fremsættes lovforslag om bygning af en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.4 mia. kr..

Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bla. set i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO2-udslippet med 70 % i 2030.

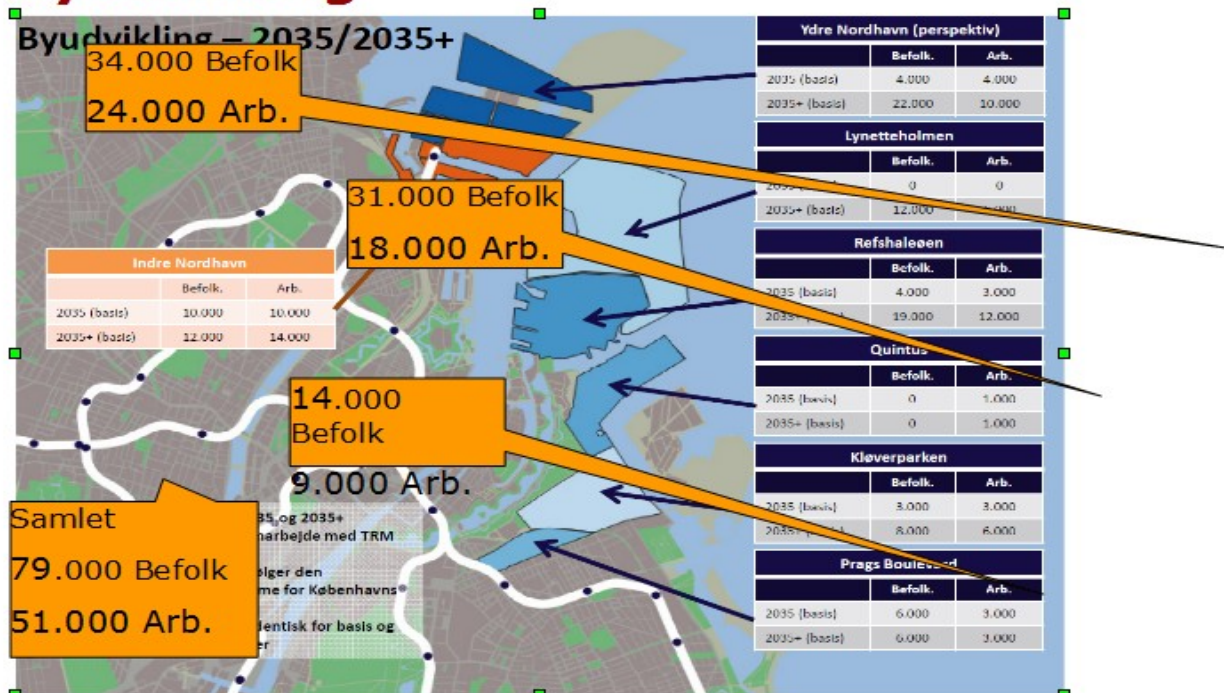
Alle forslag til nye infrastrukturanlæg bør trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO2-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”. Hvis de ikke lever op til dette, bør de opgives.

Både selve den energikrævende konstruktion af tunnelen og den fremtidige brug vil betyde store klimabelastninger. En sådan biltunnel vil give et stort trafikspring og suge passagerer væk fra den mere klimavenlige kollektive trafik. Den metrolinje, der er under bygning til Nordhavn, vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

Bygning af en havnetunnel og Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinje, men effekten af en sådan vil undergraves af en hurtig vejforbindelse.

DTU har vurderet den trafikale effekt sådan:

## Transportbehov ved den ønskede byudvikling



## Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture

I en artikel i Ingeniøren ”Havnetunnelen bør opgives”, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

*”Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city”*

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her 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’*

### Ja tak til Nordhavn Naturpark

Her i august er der kommet et forslag om et stort naturområde i Nordhavn. Se mere herom:

<https://nordhavns-naturvenner.dk>

Forslaget om et naturområde i Nordhavn er bl.a. affødt at en katastrofal mangel på natur i Københavns Kommune. Der er i de senere år bygget mange nye store byområder uden naturområder. Samtidig med, at eksisterende rekreative naturområder er inddraget til byggeri.



Bag forslaget ’Nordhavn Naturpark’ står ti organisationer: Danmarks Naturfredningsforening København, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet København, Østerbro Lokaludvalg,



Østerbro Lokalråd, Verdens Skove, NOAH, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Østerbro Havnekomité og Miljøpunkt Østerbro. Planforslaget er udarbejdet af tegnestuen Marianne Levinsen Landskab.

Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligvis og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejssystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Bente hessellund Andersen

Ivan Lund Pedersen

## Bilag 1

# Forslag til parkeringsnormer i KP19

### Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m<sup>2</sup> etageareal)

I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres det antal parkeringspladser, der fremgår af nedenstående:

Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig <sup>1</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:175 m <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:150 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
Grundskole r <sup>4-5-6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:425 m <sup>2</sup>	1:325 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>5-6</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:125 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>7</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>

#### Offentlige og almene formål:

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

#### Husbåde:

Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

#### Funktioner af ekstensiv karakter:

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

---

**Særlige bemærkninger:**

<sup>1</sup> Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

<sup>2</sup> Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

<sup>3</sup> Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

<sup>4</sup> Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

<sup>5</sup> Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

<sup>6</sup> Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

<sup>7</sup> Butikker med pladskrævende varer 1:50 m<sup>2</sup>