

København den 12. oktober 2014

**Vedrørende: Den sammenhængende by. Forslag til kommuneplanstrategi for København 2014**

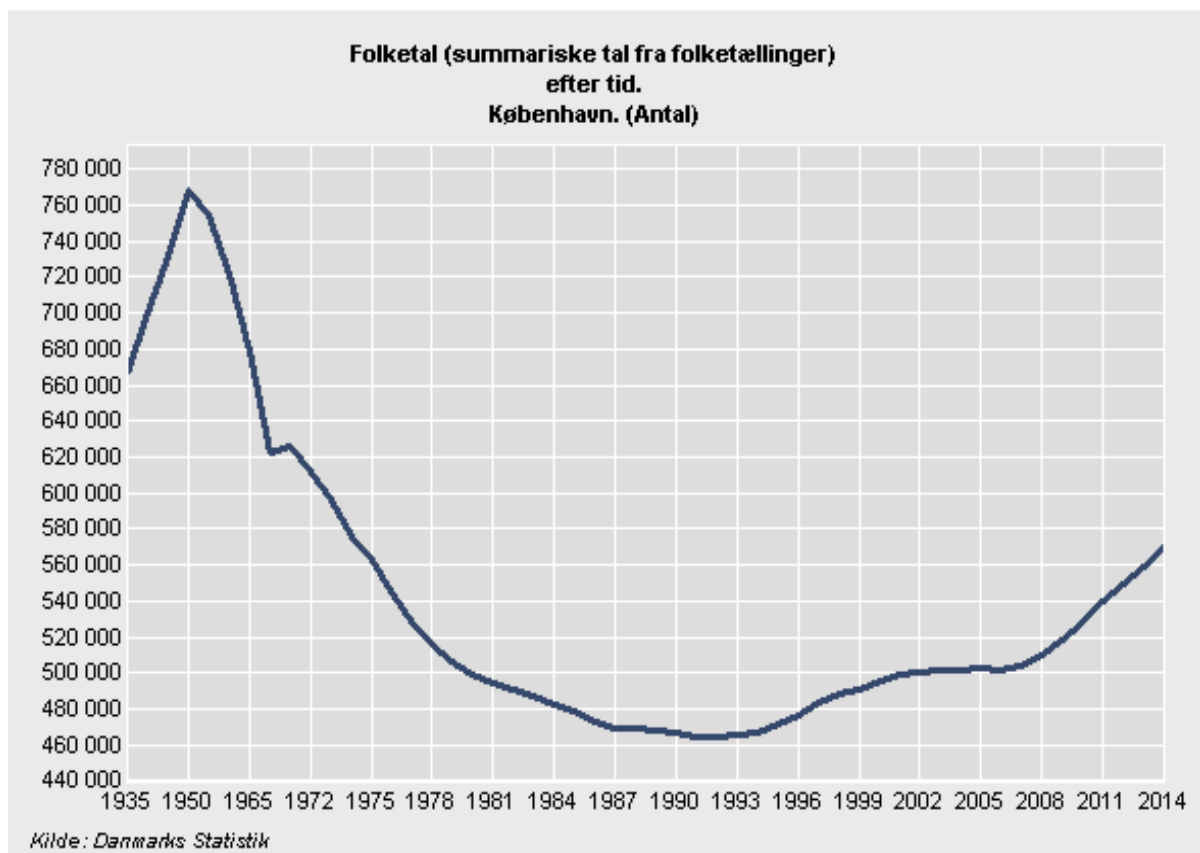
NOAH-Trafik vil naturligvis især beskæftige os med de trafikale aspekter ved forslaget.

**”Befolkningsvækst**

**København oplever en stærk befolkningsvækst. I 2025 vil vi være 670.000 københavnere. Det er 100.000 flere end i 2014 og en stigning på 33 % set over 20 år. Udviklingen drives af mange unge tilflyttere, et betydeligt overskud af nyfødte i forhold til døde og indvandring fra udlandet.”**

Kilde ”Den sammenhængende by

Det er i denne forbindelse dog vigtigt at bemærke, at Københavns kommune i 1950 havde ca. 768.000 indbyggere og i år kun ca. 569.000 indbyggere. Der kan altså komme 200.000 ekstra borgere i København før man slår rekorden fra 1950.



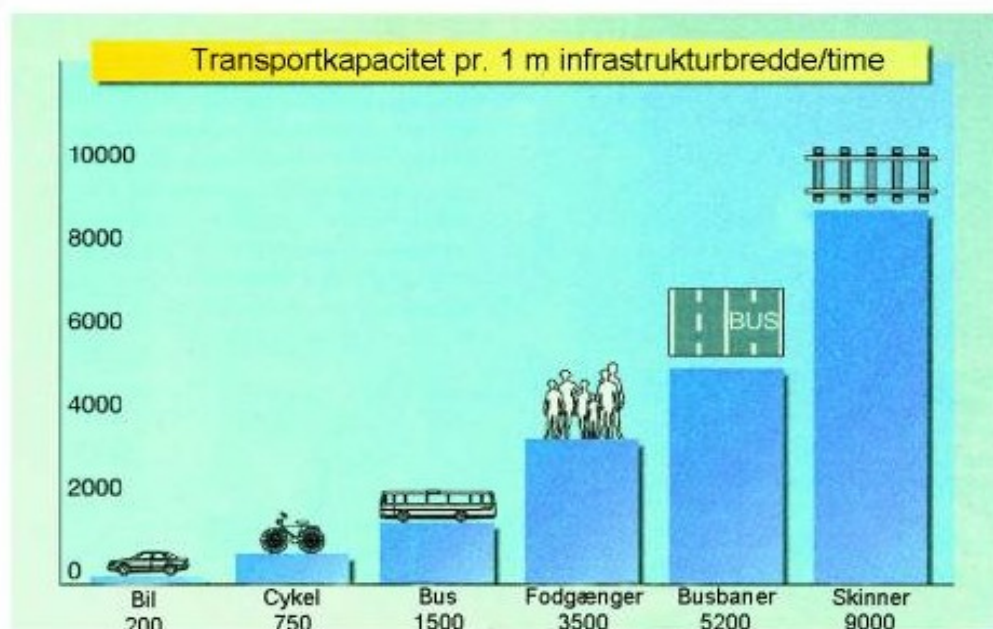
Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

En befolkningsvækst, som forventet, kan København godt klare trafikalt, dersom man målbevidst satser på miljøvenlige arealbesparende transportformer.

Det gælder derfor om at bruge pladsen fornuftigt. Da Københavns indbyggertal toppede var det cykler og kollektiv transport, der klarede langt det meste persontransporten. Her illustreres forskellene mellem arealforbruget for forskellige transportformer Biler er den allerdårligste løsning:

SIEMENS

## Nye nærtrafiksystemer Den knappe pladsressource i byen



MOBILITY FOR A MOVING WORLD

Det er derfor afgørende, at de nye borgere og de nuværende ikke i særligt stort omfang bruger bil som transportmiddel. Der må derfor heller ikke investeres i store trafikgenererende anlæg som en havnetunnel/østlig ringvej. En sådan vil i uhørt grad forkæle biltrafikken og derved stimulere folk til at vælge biltransport frem for cykel og kollektiv transport.

Byen kan ikke tåle den biltrafik, der er i dag – hverken miljømæssigt eller pladsmæssigt. Derfor burde der være en målsætning om, at biltrafikken ikke må stige. Københavns Borgerrepræsentation besluttede faktisk i januar 1997, at biltrafikken i København ikke måtte stige over niveauet i 1996. Desværre blev trafikpolitikken ikke indrettet sådan at målsætningen blev opfyldt.

**”København vil være CO2-neutral i 2025. Grøn omstilling af vores energiproduktion, et markant mindre energiforbrug og grøn mobilitet er vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger”.**

Kilde ”Den sammenhængende by

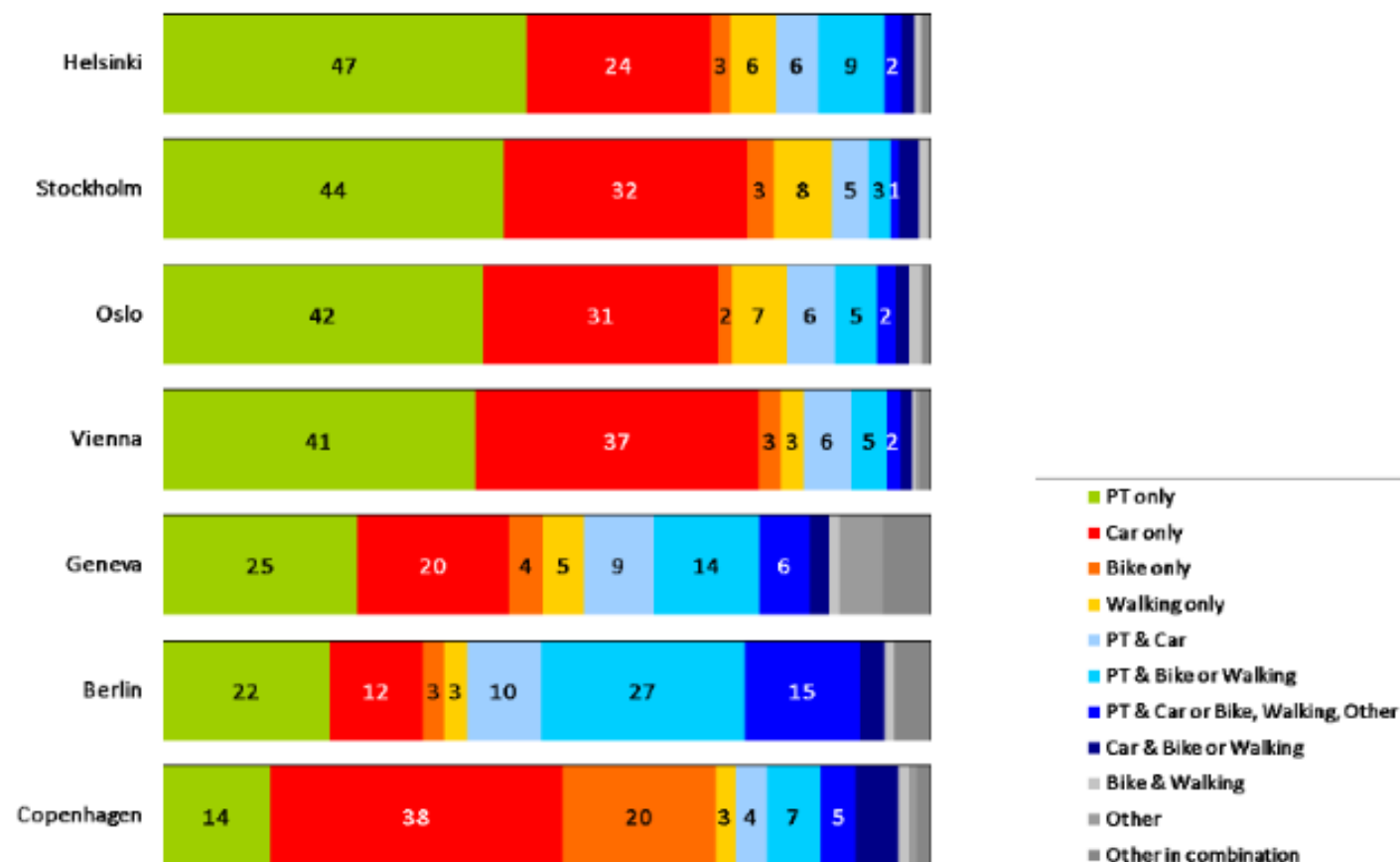
København har som nævnt besluttet at være CO2-neutral i 2025. En efterlevelse af denne målsætning vil kræve afgørende ændringer i trafikpolitikken.

Man kan f.eks. ikke fortsætte med at kræve så mange nye parkeringspladser ved nybyggeri og heller ikke anlægge flere i eksisterende bydele.

København er i udpræget grad en bilorienteret by. Biltrafikken har generelt fremragende forhold både i signalstyringen og arealanvendelsen på vejene. Ifølge undersøgelsen nedenfor er bilandelen af ture højst i København blandt de 7 undersøgte byer.

Kun vores pæne andel på cykel redder lidt af æren, mens den kollektive andel er den laveste blandt de undersøgte byer. Det er beskæmmende for København.

## Use of mode to work /school



Kilde: BEST Survey 2008

”Flere eksisterende bykvarterer i København bliver bedre tilgængelige og dermed mere attraktive, når de nye stationer på metrocitringens åbner. Det samme gælder for Nordhavn, når de nye metrostationer er færdige, og for de områder, som eventuelt vil blive betjent af nye metro- og letbanelinjer. Den nye infrastruktur giver mulighed for at udnytte eksisterende arealer i byen bedre ved fx at opføre bolig- og erhvervsbyggeri i nærheden af stationer. Det understøtter en bæredygtig byudvikling, hvor flere kan bruge den kollektive trafik”

Kilde ”Den sammenhængende by

For at kunne få den største nytte af investeringerne i den kollektive trafik er det nødvendigt, at man ikke samtidigt gør det attraktivt *ikke* at benytte den kollektive trafik.

”Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og 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”

Kilde: Ritt Bjerregaard, daværende miljøkommissær i Det fri aktuelt 12. august 1996.

Det gør man imidlertid ved f.eks. at bygge Nordhavnsvejen og en forlængelse med en tunnel til Nordhavnen. Disse 2 vejanlæg, der tilmed vil komme til at koste i nærheden af 4 mia., kr. vil gøre det ekstremt attraktivt at pendle i bil og bruge bil i alle andre sammenhænge fra Nordsjælland.

S-banen kombineret med metro til Nordhavnen vil ikke tilnærmelsesvis kunne klare sig i den tidsmæssige konkurrence. Det, at nogen lastbiltrafik vil være mindre generende efter disse anlæg er bygget, kan ikke opveje alle de negative konsekvenser af en sådan ekstra stor vej

**”Belyse byggemulighederne i de stationsnære områder i den eksisterende by, særligt omkring de nye stationer på metrocityringen og omkring de eventuelt kommende letbanestationer og stationer på Sydhavnsmetro.”**

Kilde ”Den sammenhængende by”:

For at få folk stimuleret til at benytte den kollektive trafik skal man heller ikke lokke med masser af pendlerparkeringspladser. Selv ved stationsnær beliggenhed af erhverv kræver Københavns kommune desværre et stort antal pendlerparkeringspladser. Derved undergraves effekten af stationsnær beliggenhed på afgørende vis:

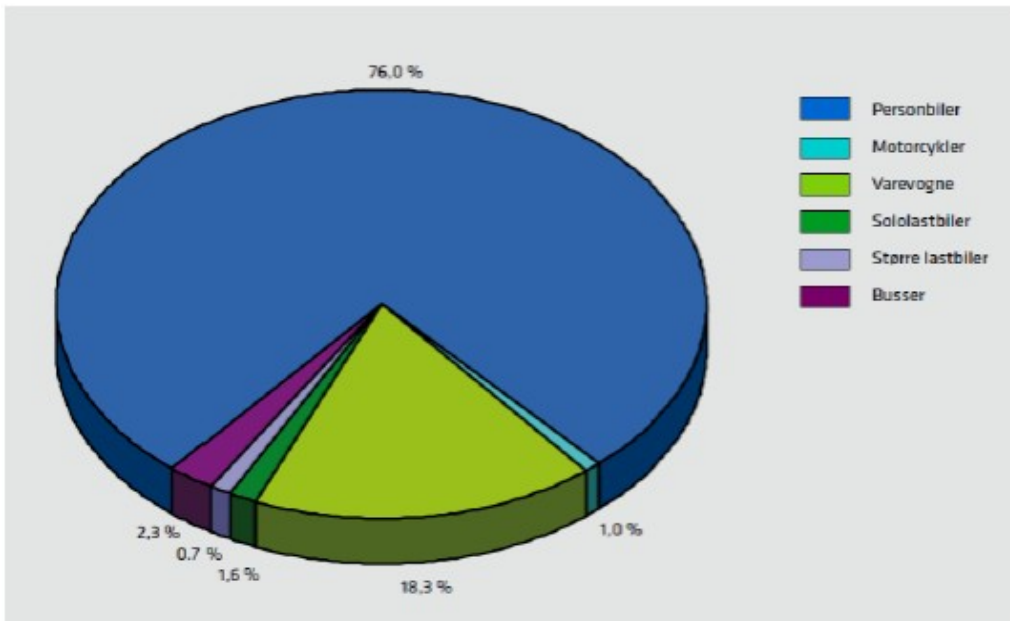
<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)</b>		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m <sup>2</sup> , højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m <sup>2</sup>	I størrelsesordenen 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>	

Desværre er de eksisterende parkeringsnormer mindre miljøvenlige end dem, der var i Kommuneplan 2009. Selve tallene er de samme, men i stedet for ”HØJST” i kommuneplan 2009, står der nu i gældende kommuneplan ”I STØRRELSESORDEN OG HØJST”. Det er af afgørende betydning, idet man derved lægger en norm, der svarer til det højeste antal parkeringspladser man må bygge.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at det er privatbiler med deres ringe belægning der bruger det meste af vejpladsen. Mange af varebilerne er også til persontransport på grund af lavere afgifter. Der vil være masser af plads til erhvervstrafikken hvis færre kørte rundt i hver sin bil. Færre tillukkende p-pladser vil være med til at sikre sikre en sådan udvikling.

Det er biltrafikken, der optager det meste af pladsen på vore veje.

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



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

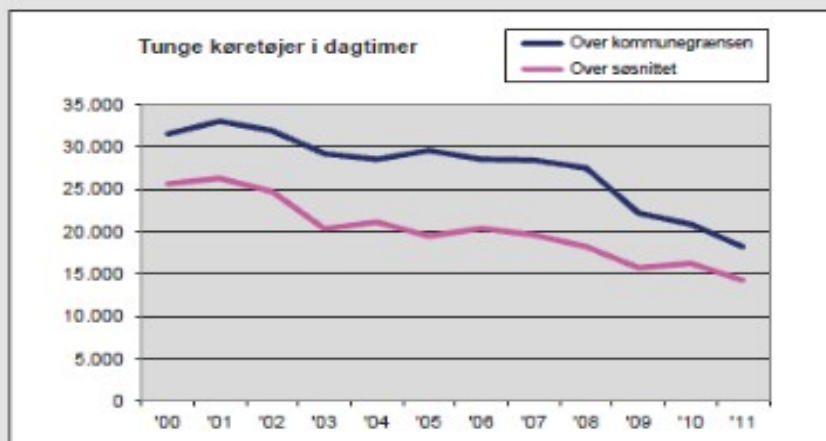
Den tunge trafik udgør en meget lille og tilmed faldende andel af trafikken.

### Tung trafik

Andelen af tunge køretøjer (over 3,5 tons) varierer fra strækning til strækning. I kommunegrænsen og i søsnittet ligger andelen på omkring 4,2 % i 2011.

Den tunge trafik over både kommunegrænsen og søsnittet har generelt været faldende siden 2000. Fra 2010 til 2011 var der et fald i den tunge trafik over kommunegrænsen på 12,8 % (siden 2000 et fald på 42,3 %).

Over søsnittet faldt den tunge trafik med 12,0 % fra 2010 til 2011 (siden 2000 et fald på 44,5 %).



Kilde: Trafikken i København. Trafiktal 2007-2011.

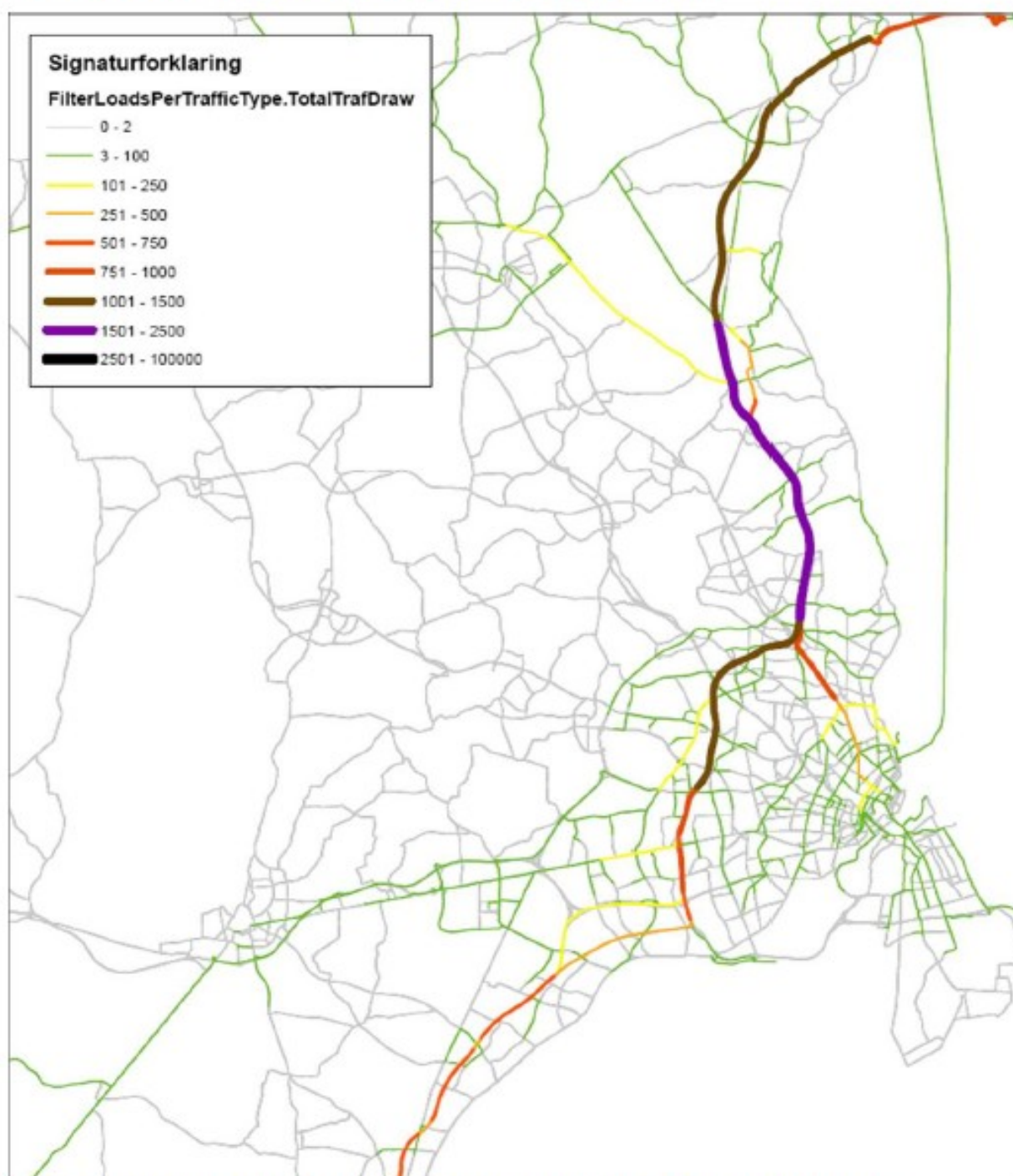
<http://www.kk.dk/~media/1FECC6785D984A7AB741F41F78577536.ashx>



Som det fremgår af ovennævnte udgør den tunge trafik kun en meget lille del af den motoriserede trafik i København og den er over søsnittet faldet med 44,5 % siden 2000.

Nedenfor er en illustration der viser, hvor den tunge trafik fra Helsingørmotorvejen kører hen. Som man kan se, er det kun en meget lille del der kører mod de centrale bydele og den trafik har primært mål på Sjællandssiden. På grafen kan man se, at der stort set ikke er tung trafik fra Helsingørmotorvejen når man når til broerne.

Figur 29 viser lastbiltrafik ad Helsingørmotorvejen. Det ses, at hovedparten af lastbiltrafikken her er fjerntrafik, og kun en meget lille andel har mål i Centrum af København.



Figur 29 Analyse af flaskehalse. Helsingørmotorvejen, snit ved Gl. Holte. Lastbiler

Kilde: DTU Transport. Professor Otto Anker Nielsen

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Trængselskommissionen/7%20møde%20i%20trængselskommissionen/TrængselsOpgørelser%20v5.pdf>

”Den sammenhængende by” indeholder forskellige afsnit om parkering. De trækker i noget forskellig retning. Her er de:

**”Også kommuneplanens bestemmelser om bebyggelsens omfang, friarealer og parkering kan skabe udfordringer. Endelig kan de ofte mindre grunde medvirke til, at investorer umiddelbart overser mulighederne”.**

**”Undersøge om de generelle rammebestemmelser for bygningers omfang, friarealer og parkering mv. udgør en barriere for omdannelse og nybyggeri i den eksisterende by og derfor har behov for justeringer”**

**”Erhvervslivet efterspørger bedre fremkommelighed på vejene, let adgang til varetransport og distribution, bedre parkeringsforhold samt god tilgængelighed for medarbejdere og kunder. Der er stor variation i valget af transportmiddel til virksomhederne og dermed også forskel på behovet for bil- og cykelparkering i forbindelse med kontor erhverv, forskellige typer virksomheder og detailhandel. Moderne kontorbyggeri indrettes i dag således, at der i de enkelte bygninger arbejder flere mennesker end tidligere. Det har desuden vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte bilparkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. Kommunen vil derfor undersøge, om der bør ske en justering af parkeringsnormerne”**

*Kommentar: Et moderne erhvervsliv burde også være interesseret i en miljøvenlig by og bør derfor ikke som nu presse på for at modvirke en sådan udvikling ved at arbejde for mere parkering og større veje, som f.eks. direktør Michael Svane fra DI-Transport gør. I Trængselskommissionen, hvor undertegnede også sad, var det beskæmmende at se, hvordan Michael Svane arbejdede intensivt for miljøfjendtlige trafikinitiativer.*

**”Undersøge behovet for en revision af parkeringsnormerne for bil og cykel for erhvervsbyggeri under hensyntagen til blandt andet det stigende antal arbejdspladser pr. m<sup>2</sup> og kommunens målsætning om en bæredygtig trafiksammensætning”**

**”De fleste nye boliger opføres som etagebebyggelse, fx som karrébebyggelse eller høje punkthuse bl.a. ved Amager Strand, men der er også stor efterspørgsel efter rækkehuse som eksempelvis Margretheløkken og AlmenBolig+ boligerne på Grøndalsvænget Allé. I nogle tilfælde er de eksisterende planbestemmelser en barriere for at bygge nye rækkehuse og tæt-lav bebyggelse. Ligeledes kan reglerne for parkering begrænse byggeriet af boliger. Forskellige mennesker -fx unge - har forskellige behov for adgang til parkering, hvilket kommunen vil prøve at imødekomme”**

Vi håber, at en revision af parkeringsnormerne vil reducere *kravet* om p-pladser samt sætte snævre grænser for hvor mange man i det hele taget må bygge. Desværre tyder nogle af de citerede udsagn på, at man vil gøre ondt værre med at tillade mere parkering. Det vil naturligvis modarbejde alle de pæne ord om CO<sub>2</sub>-neutralitet og en bæredygtig trafik.

Vi må håbe på at alle gode kræfter vil arbejde for en moderne miljøvenlig by og derfor ikke presse på for at *modvirke* en sådan udvikling.

Et skræmmende eksempel på den nuværende praksis er kravet om 180 parkeringspladser ved det i udpræget grad stationsnære Scala-byggeri. Det ligger lige ved Vesterport, Københavns Hovedbanegård og den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Disse p-pladser vil formentlig generere mere end 1100 ekstra daglige bilture til Københavns centrum. Tidligere var der ingen parkeringspladser ved Scala.

I forbindelse med spørgsmålet om parkeringspladser er det også vigtigt at tage anlægspriser og driftomkostninger i betragtning.

Det er belastninger som skal samtænkes med de store miljømæssige og trængselsmæssige konsekvenser som et stort antal parkeringspladser medfører.

Her er en oversigt over hvad parkeringspladser koster i anlæg og drift:

Type	Grundpris pr m2		8000		Drift & vedligehold	Afskrivning over 50 år	Total årlig udgift pr. plads
	Pris pr. plads Grund	Pris pr. plads Anlæg Ekskl. grund*	Pris pr. plads Grund & Anlæg	Rente -3%			
På eksisterende vej*	200.000	50.000	250.000	7.500	2.500	1.000	11.000
Alm. P-hus -250 pladser	64.000	300.000	364.000	10.920	10.000	6.000	26.920
Underjordisk anlæg m. 250 pladser	1.600	575.000	576.600	17.298	10.000	11.500	38.798
Underjordisk anlæg m. 250 pladser	1.600	550.000	551.600	16.548	10.000	11.000	37.548
Undersøisk anlæg Sortedamssøen	1.600	575.000	576.600	17.298	10.000	11.500	38.798
P-siloer m. 75 pladser - v. 20 stk.	1.600	600.000	601.600	18.048	25.000	12.000	55.048
P-siloer m. 75 pladser - v. 10 stk.	1.600	625.000	626.600	18.798	25.000	12.500	56.298
P-siloer m. 75 pladser - v. 2 stk.	1.600	625.000	626.600	18.798	25.000	12.500	56.298
Fuldautomatisk anlæg -250 pladser	1.600	700.000	701.600	21.048	25.000	14.000	60.048
Pendleranlæg ved kommune grænse	60.000	180.000	240.000	7.200	10.000	3.600	20.800

\*Kilde Kbh. Kommune, Teknik & Miljø Forvaltningen (dok.nr. 2011-26925)

Fastforrentet, 3% uden afdrag

Alle priser ekskl. moms

\*Baseret på grundpris på grundpris på 15.000 m2 der svarer til forskellen på alm. P-hus og pendleranlæg ved Kommunegrænse, samt Nordhavns grundpriser.

Parkering skaber trafik. Det er en gammel sandhed. Man har ofte i København brugt den tommelfingerregel, at hver parkeringsplads i gennemsnit medfører omkring 6 daglige kørsler

Vi vil i denne forbindelse citere den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl:

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

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

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

Desværre har denne- måske lidt bastante - melding fra Jan Gehl ikke haft indflydelse på parkeringsnormerne i den gældende kommuneplan.

Naturligvis skal der være parkeringspladser til handicappede bilister, vare- servicetrafik og besøgende til virksomhederne.

Når det gælder pendlerparkering ved arbejdspladser er der gennem årtier bygget titusinder af nye pendlerparkeringspladser i Københavns kommune.

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

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

Man har heller ikke et samlet overblik over, hvor mange der er under anlæg, og hvor mange der er krævet i forbindelse med planlagte byggerier.



Der er dog et enkelt alarmerende tal for udviklingen i antallet af pendlerparkeringspladser fra ca. 1992 til 2002, men det omfatter kun nye større erhvervsbyggerier i nævnte periode. Der er kommet over 10.000 ekstra parkeringspladser:

***”I forbindelse med de sidste 10 års større erhvervsbyggerier i København, bl.a. i havneområderne er der således anlagt over 10.000 parkeringspladser på privat grund eller parkeringskældre”.***

Kilde: Københavns Kommune: Trafik- og miljøplan 2003. Status og hovedproblemer

NOAH-Trafik har gennem mange år forgæves forsøgt at få en oversigt over alle private parkeringspladser ved arbejdspladser i København. Københavns Kommune har undskyldt sig med, at man ikke havde ressourcer til at lave en sådan oversigt.

Den 9. november 2001 sendte NOAH-Trafik derfor igen en henvendelse til Københavns Kommune og med en oversigt, der viste det omtrentlige antal parkeringspladser, der var anlagt de seneste år, var under anlæg eller mulige ifølge lokalplanerne. Det drejede sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal altså over 33.000. Vi spurgte om kommentarer. En unavngiven embedsmand udtalte til Jyllandsposten, at det nok skulle passe i løbet af omkring 15 år.

Det er ikke lykkedes for os at få svar om hvor mange nye p-pladser, der er kommet siden 2001. Vi vil derfor her benytte lejligheden til at stille spørgsmålet igen.

## **Havnetunnel**

En havnetunnel spøger desværre stadig. Københavns Borgerrepræsentation besluttede ellers i 2000, at droppe planerne, idet man konkluderede at en sådan ville skabe flere problemer end den løste.

Hvis man ønsker en miljøvenlig trafikudvikling skal man ikke samtidig undergrave en sådan udvikling med miljøundergravende tiltag som en havnetunnel/østlig omfartsvej.

## **”Havnetunnelen bør opgives. Den underminerer det progressive i Ørestadsplanlægningen.”**

skriver af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen 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 skullet udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city.*

*Problemet har været, at vi i alt for ringe grad har formået at styre denne decentralisering. Den regionale planlægning har været for svag i forhold til den kommunale planlægning. Boliger og arbejdspladser er gennem årtier blevet lokaliseret fjernt fra stationerne på det banenet, som er rygraden i den fingerbystruktur, som skulle have været grundlaget for byudviklingen.*

*Resultatet er et stort og stærkt voksende biltransportarbejde i hovedstadsområdet, og en bystruktur, som er blandt de mest bilafhængige blandt europæiske storbyer, og blandt de mindst bæredygtige når det gælder mulighederne for reduktion af transportsektorens CO2 udslip. Hvad nytter roadpricing, forbedring af den kollektive transport med ønskelige letbaner, ringbane etc. når bystrukturen, dvs. placeringen af boliger og arbejdspladser, kun er gearret til biltransport? Skal mere miljøvenlige transportformer fremmes, må den fremtidige byudvikling understøtte bestræbelserne”.*

Kilde Ingeniøren : <http://ing.dk/artikel/15411>

## **”Københavns skal være CO2-neutral i 2025”.**

Som tidligere nævnt skal bl.a. grøn mobilitet bane vejen til en endnu bedre by med innovative og integrerede løsninger.

Dette står i kontrast til dette om at det kun er den kollektive trafik der skal være CO2-neutral.

**” I 2025 skal den kollektive trafik være CO2-neutral, og 60 % af udslippet af Nox-partikler skal fjernes, så luften bliver renere. Kommunen udarbejder en plan, der sikrer CO2-neutrale busser i 2025, og har samtidig forsøg med el-og hybridbusser. Byudviklingen skal styrke brugen af disse klimavenlige trafikformer”**

Hvis biltrafikken blot skal fortsætte med at stige bliver det både umuligt at opnå målet om CO2-neutralitet og samt at få ”Sunde rammer for Københavnerne”

**”Københavnerne skal leve længere, have flere gode leveår og have lige muligheder for et sundt og aktivt liv. Københavnernes overlevbarhed som følge af luftforurening skal reduceres”**

## Pendling

**”I dag pendler ca. 170.000 ind til arbejdspladserne i København, og det giver bl.a. pres på indfaldsvejene. Dette pres kan mindskes, ved at beboerne i omegnskommunerne parkerer ved stationerne uden for byen og benytter kollektiv trafik. Mulighederne for at cykle helt ind til byen fra de nærmeste omegnskommuner kan udbygges gennem etablering af nye cykelsuperstier”**

**”I den modsatte retning pendler ca. 110.000 københavnere hver dag til arbejdspladser uden for Københavns Kommune. En del af disse arbejdspladser er placeret relativt langt fra stationerne, så en betydelig del af udpendlingen fra København foregår med bil”**

Kilde: ”Den sammenhængende by”

Det nævnte tal på indpendling på 170.000 må vel forstås som indpendlingen over kommunegrænsen. Der nævnes *park and ride*, men det er ofte dyrt, grimt og upopulært at anlægge sådanne parkeringspladser. Derfor må løsningen være at folk kommer til stationerne med cykel og et kraftigt udbygget net af ”til- og fra-bringerbusser”.

Der benævnes, at ”en betydelig del ” af de 110.000 udpendlere fra Københavns kommune kører i bil ud af byen. Det er miljømæssigt yderst uheldigt, idet der netop på deres rejsetidspunkter er god ekstra kapacitet i togene ud af byen om morgenen og ind mod byen om eftermiddagen. Gode busforbindelser fra stationerne til arbejdspladserne vil også kunne medvirke til at få flere til at udpendle uden bil.

Som det kan ses af skemaet nedenfor, er der dagligt omkring 138.000 personer, som pendler til København i bil. En beskedent del er disse bilister er handicappede. Resten må formodes at være raske og rørigt således, at de må kunne pendle på anden og mere bæredygtig måde.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til job/studie (TU-data 2008).

	0 - 2 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9 km	> 15 km	ALLE
GANG	30.000	6.000	0	0	0	36.000
CYKEL	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000
BIL	3.000	18.000	27.000	23.000	67.000	138.000
BUS	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	29.000
TOG	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000
ANDET	0	0	1.000	1.000	4.000	6.000
ALLE	70.000	105.000	98.000	49.000	116.000	438.000

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Københavns Kommune. ”Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025”.

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

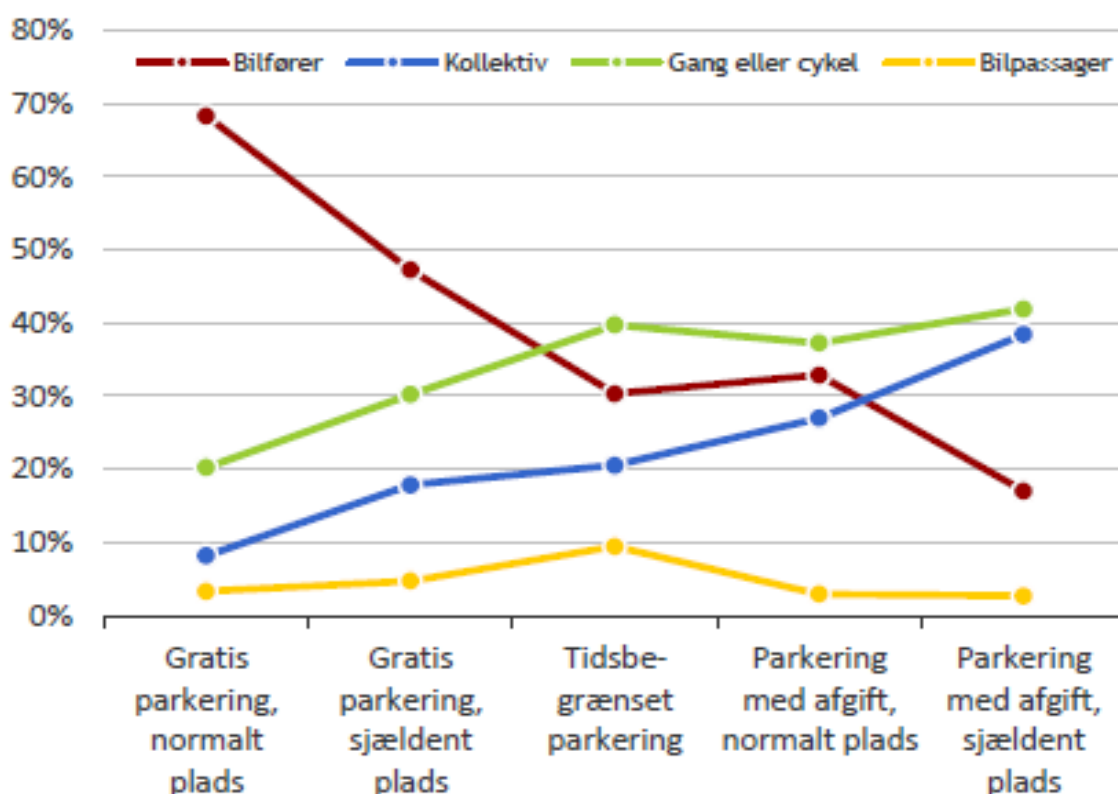
Vi er klar over, at det med beskatning ikke er noget kommunen kan beslutte, men man kan arbejde for det overfor Folketinget. Det vil lette presset på indfaldsvejene, som presses af de 73 %, som er stort set altid er sikret fri parkeringsplads ved deres arbejdsplads.

Det Københavns kommune kan gøre selv, er at undlade at kræve/tillade så mange pendlerparkeringspladser i byen.

Det er indlysende at gratis parkering er stærkt motiverende for bilpendling.

## Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenterne som bilfører 68 %. Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30-40 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



*Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2011-2013.*

Kilde: Faktaark om pendling. Transportvaneundersøgelsen

## Analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen mod København

Det ser voldsomt ud på en fyldt motorvej, men ”blikket” bedrager. Der er f.eks. kun 3.449 personer i bilerne i spidstimen på Lyngbyvejen ved kommunegrænsen mod København.

Vi har udarbejdet nedenstående analyse, der viser, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe mere miljøvenlig transport til en pæn del af de pendlere, der er på de undersøgte indfaldsveje i ”spidstimen” mellem 8 og 9.

Det siger sig selv, at kan man håndtere ”spidstimen” så er alle andre af døgnets timer endnu lettere at klare. Det samme gælder den modsatte køreretning. Også en større reduktion kan håndteres ved fælles indsats fra bus- og bane-operatører.

Hvis man eksempelvis kunne få 20 % af disse bilpendlere på Lyngbyvejen til i stedet at vælge den kollektive transport, drejer det sig kun om 690 personer. De kunne sidde i 1 tog eller 16 busser.

	Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen"	Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København	20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer:	Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlere på disse veje i spidstimen mod København. Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog:
<b>Eksempler på indfaldsveje:</b>				
<b>Lyngbyvejen</b>	3108	3449	<b>690</b>	1 tog <b>eller</b> 16 busser
<b>Hareskovvejen</b>	1761	1954	<b>391</b>	1/2 tog <b>eller</b> 9 busser
<b>Strandvejen</b>	889	986	<b>198</b>	1/4 tog <b>eller</b> 5 busser
<b>Tuborgvej</b>	1589	1741	<b>349</b>	1/2 tog <b>eller</b> 8 busser
<b>Holbæk motorvej</b>	1519	1686	<b>338</b>	1/2 tog <b>eller</b> 8 busser
<b>Frederikssundsvej</b>	748	830	<b>166</b>	1/4 tog <b>eller</b> 4 busser
<b>Jyllingevej</b>	853	946	<b>190</b>	1/4 tog <b>eller</b> 5 busser
<b>Slotsherrensvej</b>	647	718	<b>144</b>	1/4 tog <b>eller</b> 4 busser
<b>Roskildevej</b>	1158	1285	<b>257</b>	1/3 tog <b>eller</b> 8 busser
<b>Islevhusvej og Horsebakken</b>	514	570	<b>114</b>	1/6 tog <b>eller</b> 3 busser
<b>Mørkhøjvej</b>	381	422	<b>85</b>	1/9 tog <b>eller</b> 2 busser

Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.

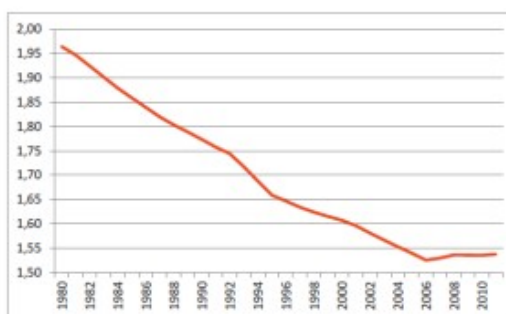
I skemaet ovenfor er regnet med tal fra Vejdirektoratets undersøgelse fra 2009. Nyere analyser viser, at gennemsnitsbelægningen i myldretiden nu er faldet til 1,05 person pr. bil.

DTU's transportvaneundersøgelser viser, at der ved ture til arbejde i gennemsnit i Danmark er 1,05 personer i bilen. Set på alle ture, er bilerne lidt bedre udnyttet, da der her er 1,37 personer i hver bil. Men der er stadig mange ledige sæder i bilerne. Det er i pendlingen til arbejde, at belægningen i personbiler ligger lavest.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Gate 21

Gennemsnitsbelægningen på døgnbasis er også faldet voldsomt. Ovennævnte oplysning fra Transportvaneundersøgelsen tilsiger tilmed en endnu lavere belægningsprocent end denne graf fra Vejdirektoratet

**Transportsystemets produktivitet forbedes ikke i samme takt som efterspørgslen stiger**

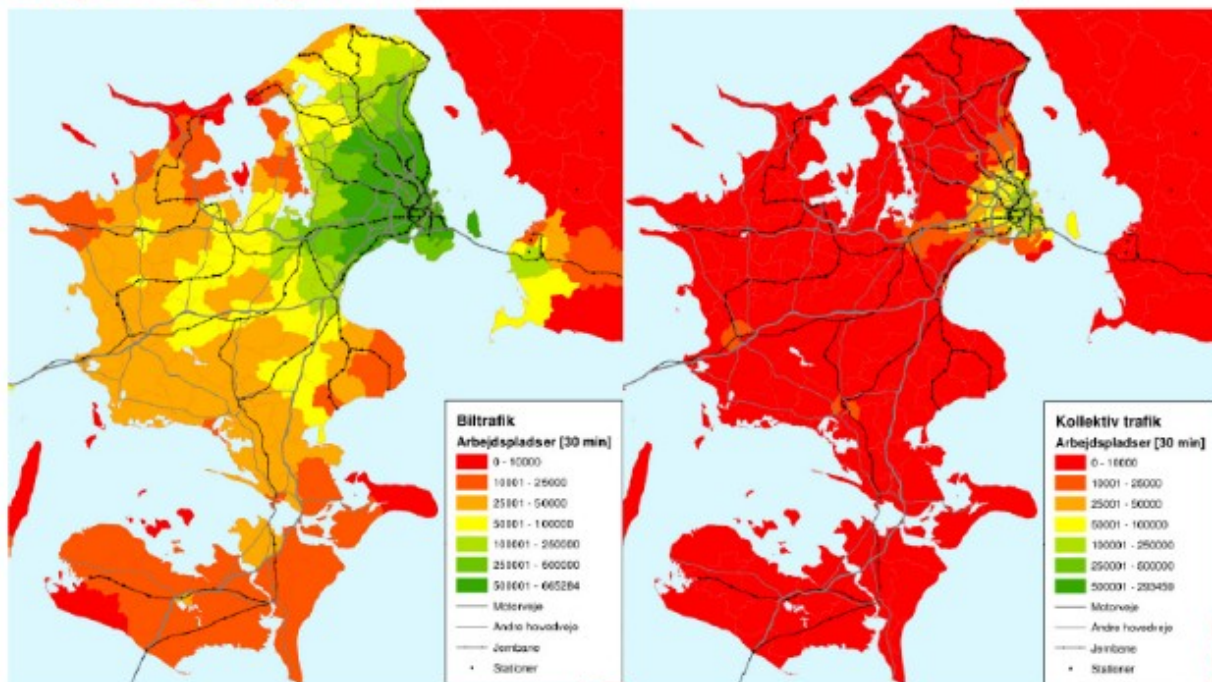


Forholdet mellem personkilometer og køretøjskilometer



Som det fremgår af denne graf fra DTU-transport er biltrafikken ekstremt privilegeret sammenlignet med situationen for de kollektive trafikanter:

## Hvor mange arbejdspladser kan nås fra forskellige områder på ½ time (samlet tilgængelighed)



Bil

Kollektiv



## Udvidelse af vejkapaciteten mod København burde stoppes

De store motorvejsanlæg mod København gør det ekstra fristende at vælge bil frem for andre transportmidler. Som det fremgår af ovennævnte er det tilmed biler med ringe belægning, der fylder vejene. Alligevel er indfaldsvejene gennem årtier udbygget og udbygget.

Københavns Magistrat og Tengvad-udvalget forsøgte i 1988 at få sat en stopper for denne miljøfjendtlige udvikling:

I 1988 udtalte København magistrats 4. afdeling i sit hørings svar (Hovedjournal nr. 2182-2) om en evt. udvidelse af Helsingørmotorvejen bl.a.:

*"Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet". Det hed videre: "I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske".*

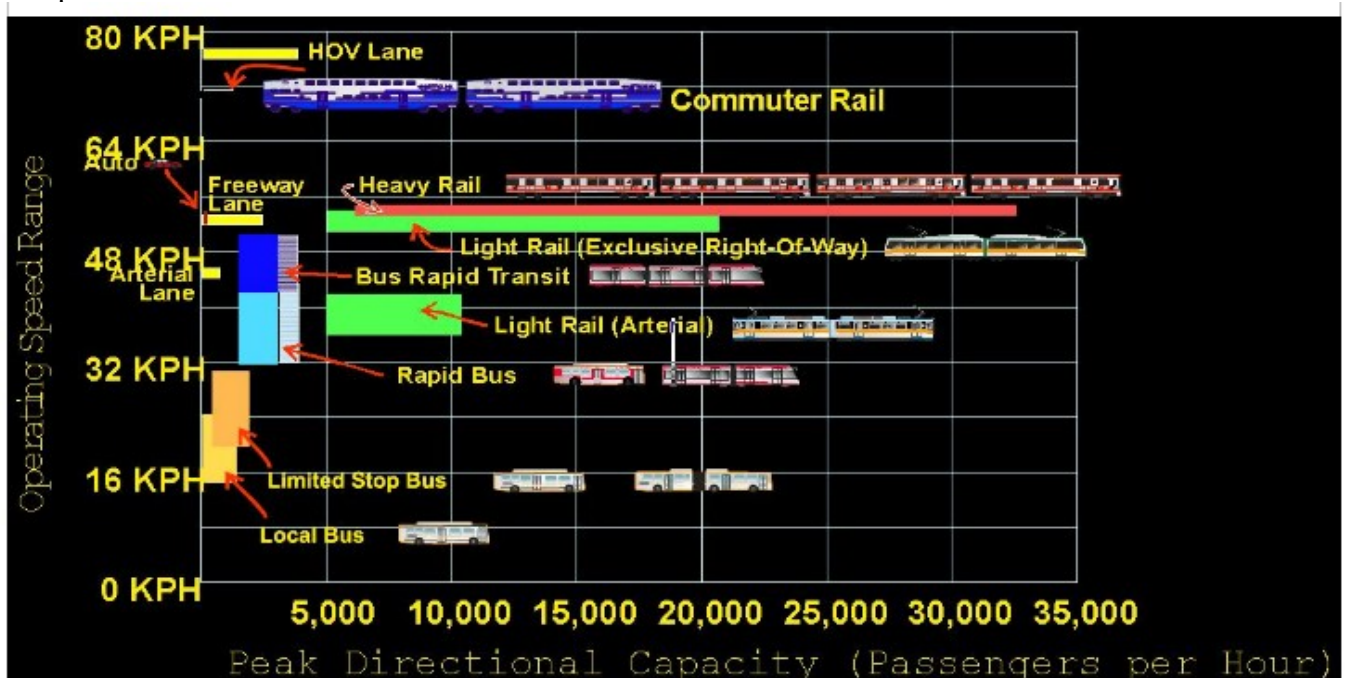
*Det samtidige såkaldte Tengvad-udvalg (Udvalget om Hovedstadsområdet Trafik), udtrykte problemerne med udbygning af vejene således: "På vejområdet står vi overfor betydelige problemer. De seneste års stigning i biltrafikken kan ikke løses ved en udbygning af vejene, som blot ville flytte problemerne til andre steder i regionen. I stedet må der sættes på en overflytning til den kollektive trafik".*

Siden da er trafikken vokset kraftigt bl.a. på grund motorvejsudvidelser, uden at der er grebet ind. For øjeblikket udbygges f.eks. Helsingørmotorvejen og flere udvidelser og forlængelser af motorveje er bebudet.

Gennemføres disse planer vil det give centralkommuner store ekstra trafikbelastninger og gøre det endnu mere attraktivt at benytte bil frem for kollektive trafikmidler samt medføre et øget pres for at udbygge kapaciteten på det Københavnske vejnet. Altså en videreførelse af den onde cirkel.

"Nu har vi har veje nok", som tidligere vejdirektør Per Milner erklærede i dette interview i Ingeniøren: <http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf>

Der burde i stedet alene sættes målbevidst på kapacitetsstærke og arealbesparende kollektive transportmidler. Her en illustration, der viser forskellene i kapacitet mellem forskellige kollektive transportmidler:





## **”BÆREDYGTIG UDVIKLING MOBILITET OG TILGÆNGELIGHED**

### **MÅLSÆTNINGER”**

Det er ærgerligt og skuffende, at der nu frem til 2025 kun er en målsætning der vedrører *stigningen* i trafikken:

**”Frem mod år 2025 er det målet, at mindst 2/3 af væksten i trafikken - målt som det samlede antal personture skal ske inden for fodgænger-, cykel-og kollektiv trafik, så trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning”**

I kommuneplan 2009 var målsætningen nedenfor ikke kun på langt sigt, men den aktuelle målsætning

**”På langt sigt er det visionen, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil”**

Det er alt for beskedne målsætninger for en by, der ønsker at fremstå som en miljømæssig frontløber. På transportområdet er man miljømæssigt dårligt kørende.

**Med venlig hilsen  
NOAH-trafik**

Ivan Lund Pedersen