

Kbh. den 30. september 2011

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Bydesign
Postboks 447
1505 København V

Vedr: "Århusgadekvarteret i Nordhavn". Forslag til kommuneplantillæg og lokalplan

Rådet for Bæredygtig Trafik har følgende kommentarer til lokalplanforslagets trafikale aspekter.

Opsummering:

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 Sundkrogsvej 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.

Københavns kommune omtaler denne plan sådan: "Med udbygningen af Århusgadekvarteret tages det første skridt mod realiseringen af Nordhavn som fremtidens bæredygtige bydel".

"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".

Som det fremgår af Københavns Kommunes egne analyser, som refereres nedenfor, bliver resultatet et helt andet, hvis ikke planerne ændres.

Trafik er noget af det der påvirker folk mest i dagligdagen og et afgørende element i en bæredygtig by. Parkering skaber trafik. Vi vil i denne forbindelse bringe dette citat fra den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt:

”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til 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

Vi er derfor meget kede af planens mange parkeringspladser, der vil medføre en voldsom stigning i trafikken og fordelingen mellem transportformerne er på ingen måde bæredygtig. Det skyldes primært de mange tillokkende parkeringspladser. Der skal naturligvis være parkeringspladser til handicappede bilister og vare-/last- og servicetrafik. Al anden parkering er stærkt holdningspåvirkende, idet det vil skabe en stærk motivation for altid at bruge bil – måske bortset fra til julefrokosten.

I Københavns Kommunes Miljøvurdering af lokalplan og kommuneplantillæg for Indre Nordhavn er denne alarmerende melding: **Der vil komme 52% biltrafik i stedet for målsætningen om højst 33,3 %.** Her er teksten:

”Den planlagte trafikstruktur i Indre Nordhavn, har ved beregninger vist sig at medføre en trafikfordeling på 24 % cykeltrafik, 24 % kollektiv trafik og 52 % biltrafik, hvilket er godt men ikke helt lever op til kommunens mål om mindst 1/3 cykeltrafik, mindst 1/3 kollektiv trafik, og højst 1/3 biltrafik. Menneskers sundhed som følge af mere motion, kan fremmes ved en indsats for at styrke cykel- og fodgængertrafikken, men også gennem en indsats for at fremme de rekreative muligheder på de udendørs opholdsarealer. Samtidig vil ressourceforbruget også reduceres i takt med at biltrafikken reduceres. I lokalplanlægningen for hele Nordhavn skal det sikres, at intentionerne for Indre Nordhavn, med fokus på cykel og kollektiv trafik bliver realiseret. Cykeltransport og kollektiv transport kan styrkes yderligere”

Man kan mærke, at kommunens embedsmænd, der altså selv vurderer kommunens egne planer, har slået knuder på tungen for at sige noget positivt om noget, der slet ikke lever op til en fastsat målsætning.

Videre hedder det i miljøvurderingen:

”Den muliggjorte byudvikling skaber mere biltrafik i Nordhavn og i lokalplanområdet, hvilket belaster med mere støj og luftforurening både lokalt og langs det regionale vejnet. Lokalt kan en udbygning med 600.000 etagemeter forventes at betyde en stigning af biler på Sundkrogsgade fra 11.000 til 28.000 biler per hverdagsdøgn (tal for trafikundersøgelse Nordhavn). Det er en forudsætning for beregningerne, at Nordhavnsvej er etableret frem til Strandvænget / Sundkrogsgade. Støjen stiger 3 dB når trafikken fordobles. Det vil sige at en stigning fra 11.000 til 28.000 køretøjer i døgnet giver ca. 4½ dB stigning i støjen på begyndelsen af Sundkrogsgade, hvilket må betegnes som en væsentlig påvirkning af miljøet”

”Der er foretaget beregninger for trafikafviklingen i Nordhavn (Trafikmodel Nordhavn) med det planlagte

trafiksystem. Beregningerne viser ved en byudvikling på 600.000 etagemeter en trafikfordeling 24 % cykeltrafik, 24 % kollektiv trafik og 52 % biltrafik. I beregningen er det forudsat at Nordhavnsvej er etableret frem til Strandvænget / Kalkbrænderihavnsvej.

”Det vil være en forbedring af menneskers sundhed jo mere trafik, der kan flyttes fra biler og over på cykler og kollektiv trafik, hvilket vil øge trafikanternes fysiske aktivitet og dermed menneskers helbred.”

Masser af parkeringspladser – op til 2.900 p-pladser:

C3*-Århusgadekvarteret

”I området kan placeres op til 1.900 parkeringspladser”.

C3*-Indre Nordhavn midt

”I området kan placeres op til 1000 parkeringspladser”.

Der muliggøres med kommuneplantillægget mere end 600.000 etagemeter boliger og erhverv i Indre Nordhavn.

Vedr. Århusgadekvarteret står dette om parkering:

”Parkering af køretøjer

Bilparkeringsdækningen skal mindst være 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal. Parkering skal, på nær i underområde I, placeres i konstruktion. Parkering i konstruktion skal placeres inden for de på tegning nr. 5 med rødt skraverede felter til parkeringshuse og underjordisk parkeringsanlæg. Ind til 10 % af pladserne kan placeres på terræn som gadeparkering, der forbeholdes til afsætning, handikapparkering og korttidsparkering. Der kan samlet placeres 1.900 parkeringspladser i lokalplanområdet.”

Kommentar: Mon ikke der skulle have stået ”højst” i stedet for ”mindst 1 parkeringsplads pr. 200”. Ellers ville der jo ikke være en grænse på 1.900 p-pladser. Under alle omstændigheder er det alt for mange. Man burde følge Jan Gehls råd jfr. ovenfor. Ud over de nævnte op til 1.900 p-pladser kommer – jfr. ovenfor op til 1.000 i Indre Nordhavn midt.

Her om planerne for den kollektive trafik:

”En højklasset kollektiv trafikåre igennem områdets vestlige del

Den primære kollektive trafikbetjening af Nordhavn vil på sigt ske ved etablering af en kombineret højklasset kollektiv trafikforbindelse og supercykelsti. Allerede ved udbygningen af kommuneplantillæggets område planlægges en højklasset kollektiv trafikbetjening. Enten som en metrolinje forbundet til Cityringen, eller som en anden højfrekvent løsning. Hele planområdet planlægges udbygget med en tæthed, som kan understøtte en metrobetjening. Århusgadekvarteret kollektivbetjenes via S-tog på Nordhavn station og busser. Busbetjeningen planlægges primært at skulle forløbe via en busgade placeret i ’det grønne loop’. Herudover vil der være busbetjening i enkelte andre gader, som f.eks. Århusgade og Lüdersvej. Det planlægges, at havnebuslinjer på sigt vil kunne få stop ved Sandkaj eller Nordhavnskaj. Starten af ’det grønne loop’ skal fungere som en fælles cykel-, gang- og kollektivforbindelse for hele Nordhavn. Loopet starter i Århusgadekvarteret og vil kunne videreudvikles i de kommende faser. Der etableres en ’supercykelsti’ i ’det grønne loop’, der skal give cyklisterne optimal fremkommelighed, og den vil i de første udviklingsfaser forløbe parallelt med busbanerne.”

Eftersom man siger, at man vil lave en god kollektiv transport og gode cykelforhold er det endnu mere meningsløst samtidig at satse på store veje og masser af parkeringspladsen. Man skriver, ”at med 600.000 etagemeter boliger og erhverv, vil det være nødvendigt at videreføre Nordhavnsvejen fra kysten til Ydre Nordhavn, da det eksisterende vejnet ikke har kapacitet til en sådan udbygning”. Altså fuld fart på vejbyggeriet og dermed trafikvæksten.

Store brede veje 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.

Samtidig med denne lokalplan vil Københavns kommune også indgå en aftale med By & Havn:

Byudviklingsaftale

I en fælles forståelse mellem Københavns Kommune og By & Havn om, at byudviklingen i Nordhavn skal sikre at intentionerne i vinderforslagets i videst muligt omfang indfries, også på de områder, der ligger uden for den kommunale plankompetence, er udarbejdet et udkast til en byudviklingsaftale, hvori parterne over hinanden blandt andet forpligter sig til at sikre:

- En udbygning af parkeringsfaciliteter som sikrer et passende udbud i området.
- Boliger med blandede ejerformer og en blanding af størrelser i hele området
- Energiløsninger der både er CO2-effektive, økonomisk fordelagtige og som kan udvikle Nordhavn som et Grøn Vækst fyrtårnsprojekt og dermed bidrage til vækst i København.
- Forkøbsret til placering af kommunale institutioner.

Byudviklingsaftalen vil blive forelagt til vedtagelse samtidigt med planforslagenes endelige vedtagelse.

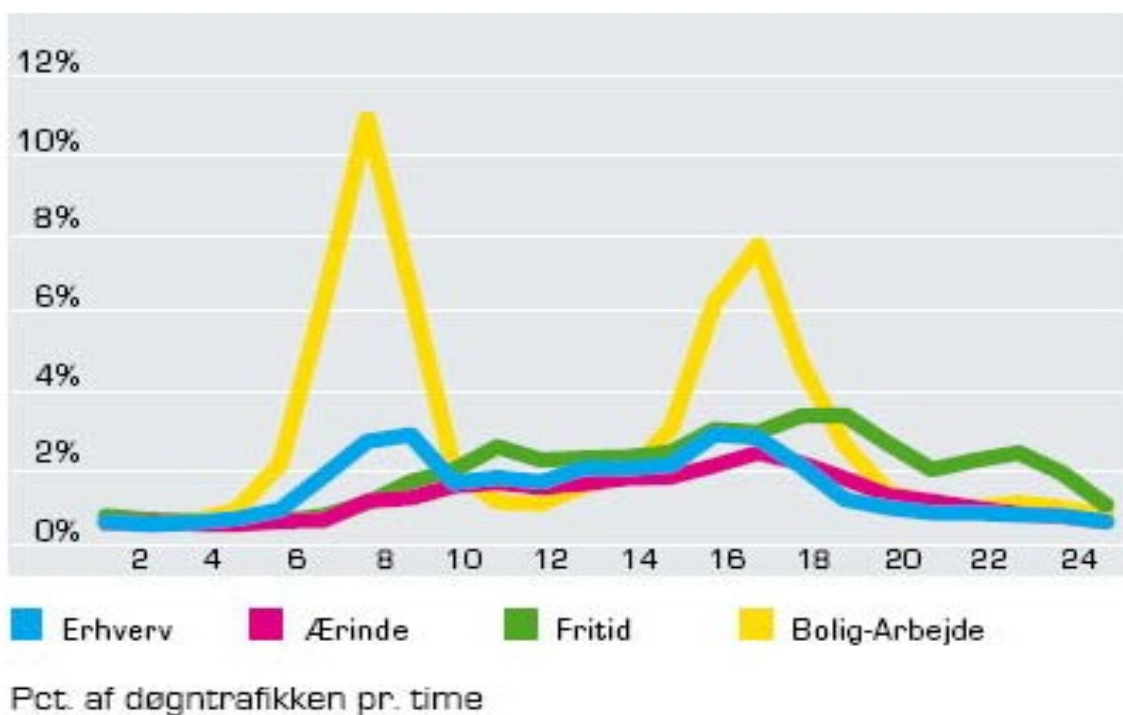
Denne aftales indhold stritter i alle retninger. Grønt fyrtårn og udbygning af parkeringsfaciliteter – det harmonerer ikke med hinanden.

At fortsætte med at stille voldsomme krav om parkering ved nybyggeri er helt i modstrid med Københavns Kommunes ambition om at blive verdens miljømetropol. Biltrafikken er den absolutte topscorer, når det gælder forringelse af bymiljøet. Eftersom der regnes med en høj procentdel erhvervsbyggeri vil der komme masser af bilpendlere.

At det er bilpendlingen, der giver den helt store trafikbelastning fremgår af grafen nedenfor.

Samtidig er netop pendling en trafikform, der er nemmest at håndtere med kollektive transportmidler. Helt grotesk er det, at bilpendlingen - med normalt kun en person i hver bil – i den grad ødelægger fremkommeligheden for bustrafikken. Buspassagererne er de store tabere. De kommer sjældent frem med mere end 6-8 km/timen når man medregner gangtid, ventetid og skiftetid.

Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde: Infrastrukturkommissionen

Planerne indeholder mange gode takter på andre områder, men trafikområdet trækker det hele ned:

”Samtidigt åbnes endnu et område af havnen for byens borgere, hvorved flere vil kunne få glæde af byens blå herlighedsværdier. Der vil være offentlig adgang til alle kajarealer og trafikken afvikles på de gående og cyklendes betingelser. I Indre Nordhavn vil en tæt og blandet bebyggelse kunne danne grundlaget for et rigt og varieret byliv. København kan med udviklingen af Nordhavn vise, at grøn vækst og livskvalitet kan realiseres side om side blandt andet ved at kombinere vedvarende energi med et lavt energi- og ressourceforbrug, etablere store grønne områder og forsyne bydelen med et højeffektivt kollektivt transportsystem. Som et markant element i bebyggelsesplanen, opretholdes en række eksisterende bebyggelser og lokalmiljøer, som positivt bidrager til en særegen identitet for Århusgadekvarteret. Bebyggelsesplanen er udformet med et særligt fokus på byrummene. Planen indeholder et netværk af pladser, parker, promenader og gaderum, som hver især tilbyder noget unikt. I en stor del af Århusgadekvarteret foregår biltrafik på de bløde trafikanters præmisser. Nordhavn planlægges som en bydel med en trafikfordeling på minimum 1/3 cyklister, minimum 1/3 kollektivrejser og maksimum 1/3 bilrejser. Nordhavn planlægges desuden udviklet som en ”5-minutters by”. Det betyder, at der ikke skal være mere end 5 minutters gang til kollektivtrafik. Trafikstrukturen planlægges indrettet så fodgængere, cyklister og den kollektive trafik kommer så hurtigt og let frem som muligt, ved at gøre deres veje kortere end bilernes. Nordhavn skal via bæredygtig energiforsyning blive en central bydel i forbindelse med kommunens målsætning om, at København bliver CO₂-neutral i 2025.

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes ”miljørigtigt” i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne ”Miljø i byggeri og anlæg”. Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen. Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne. ”Miljø i byggeri og anlæg” kan hentes på www.kk.dk/MBA2010 eller fås ved henvendelse til Center for Miljø eller Center for Bydesign.”

En plan med så mange parkeringspladser vil, sammen med andre tilsvarende i andre dele af byen, være undergravende for alle ønsker og beslutninger om at gøre København til en by med mindre trafikbelastning. Med relativ stationsnær beliggenhed og i fremtiden - efter planerne - forbedret kollektiv trafikdækning og bedre tilgængelighed for cykler bør der ikke tillades anlæg af så mange bilparkeringspladser.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Ivan Lund Pedersen