

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 21. december 2007

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København

Vedrørende planlægning af Carlsberg

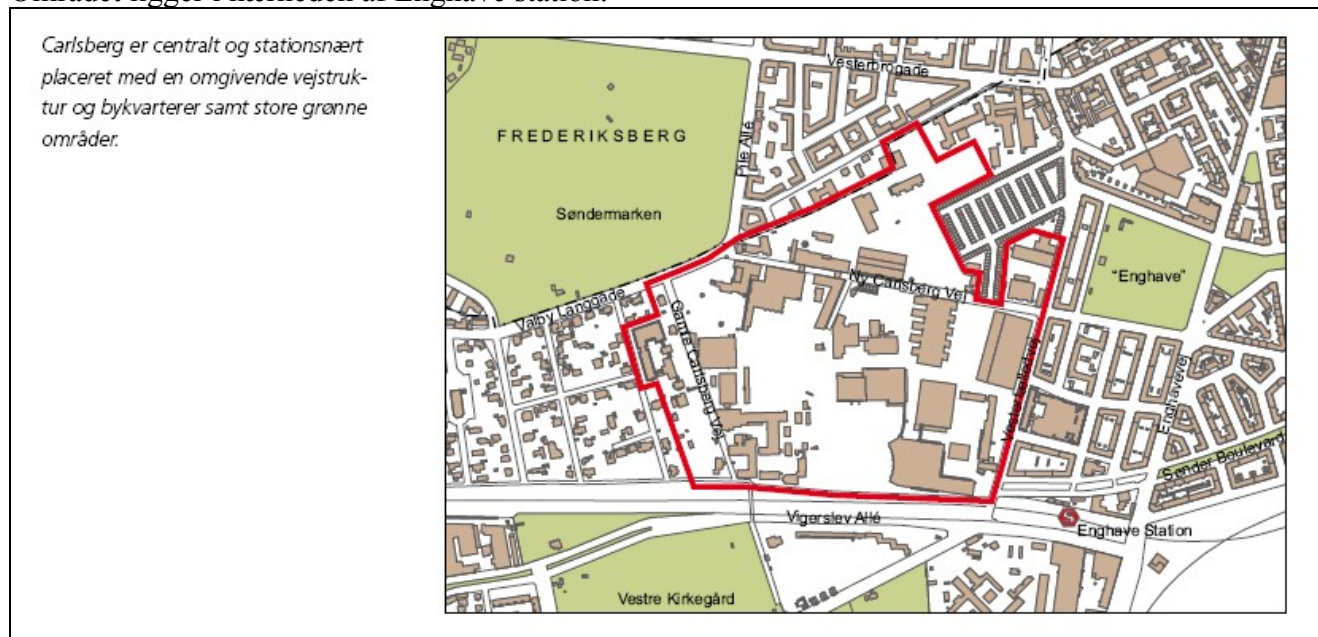
Sammendrag: Carlsberg-bydelen bør trafikalt set være en miljømæssig mønsterby. Der må derfor højst tillades anlæg af 1000 parkeringspladser til handicappede biler, servicetrafik og delebiler. Der skal etableres en "letbaneshuttle" til Enghave Station og den forventede metrostation på Enghave Plads.

I anledning af den igangværende høring om planlægningen af Carlsbergområdet vil vi kommentere de trafikale aspekter ved de nuværende planer.

Placering og byggeplaner:

Den nye bydel på Carlsberg har en enestående central og stationsnær beliggenhed. Her er en virkelig chance for at København kan vise verden, at en bydel kan indrettes på en måde så det er bæredygtige trafikløsninger, der er i højsædet.

Området ligger i nærheden af Enghave station:



Kilde: Københavns Kommune, Startredøgørelse for Carlsberg 2

I oplægget anslås gode takter om trafikken

Stationsnærheden til Enghave Station vil sammen med den øvrige offentlige transport skabe et godt grundlag for en "grøn bydel", ligesom områdets cykelrute og øvrige cykelforbindelser vil understøtte den bæredygtige profil. Parkerne og haverne på Carlsberg skal suppleres med træbeplantning på gader og pladser, og gårdrummene skal fremstå som små oaser i den tætte by.

Kilde: Københavns Kommune, Startredegerelse for Carlsberg 2

Der lægges op til en meget stor og tæt bebygget ny bydel:

Carlsberg A/S ønsker opført op til 600.000 m² etageareal inkl. eksisterende bygninger, hvilket svarer til en bebyggelsesprocent på ca. 180 for området som helhed. I dette er indregnet grønne arealer og veje. Det betyder, at bebyggelsesprocenten for de enkelte delområder vil blive væsentligt højere, og at der er tale om et tæt bykvarter.

Kilde: Københavns Kommune, Startredegerelse for Carlsberg 2

Ifølge Startredegerelsen forventes der 2.000 – 3.000 boliger i området foruden erhvervsbyggeriet.

Kommunen har en målsætning om, at der skal opføres flere boliger i København og har derfor i kommuneplanen fastlagt, at der i bolig- og serviceerhvervsområder minimum skal være 50 pct. boliger, men ved en nærmere vurdering kan det variere mellem 40 og 75 pct. Forvaltningerne vurderer, at projektets intentioner kan opfyldes, hvis der arbejdes mod en boligandel på min. 40-50 pct.

Kilde: Københavns Kommune, Startredegerelse for Carlsberg 2

20.000 bilture i døgnet, hvis man bygger 1 parkeringsplads pr. 100 etagemeter

Her følger desværre en "maveplasker" i form af en prognose, der viser, at der vil komme 20.000 bilture ind og ud af området. Forudsætningen for en så voldsom trafik er, at der bygges 6.000 parkeringspladser. Det vil skabe en helt uacceptabel situation.

Fremtidig trafikalt betjening

Med udgangspunkt i at der etableres op til ca. 600.000 m² blandet bebyggelse på Carlsberg, er det, under forudsætning af at der etableres 1 parkeringsplads for hver 100 m² bebyggelse, vurderet, at der kommer op mod 20.000 bilture ind og ud af området, at der kommer godt 24.000 rejsende med S-tog/Metro (på Enghave Plads), og at der vil være en cykelandel svarende til resten af kommunen. Dette svarer til en fordeling på 1/3 biltrafik, 1/3 kollektiv trafik og 1/3 cykeltrafik. Det skal nævnes at en stor del af brugerne af tog vil gå til stationerne. Vinderforslaget opererede med en bilandel på 1/6 (heraf halvdelen som delebiler), hvilket bl.a. tog udgangspunkt i, at der blev placeret en metrostation på området. Planerne om en metrostation i området er siden opgivet.

Færre parkeringspladser en miljømæssig nødvendighed

I oplægget erkendes det, at en så kraftig biltrafik vil give store problemer.

Derfor forslås det, at der arbejdes med analyser med færre parkeringspladser:

For at reducere bilandelen fra 1/3 i retning mod 1/6 bliver det analyseret, hvilke trafikale konsekvenser en reduceret parkeringsnorm i størrelsesordenen 1 p-plads pr 150 – 1 p-plads pr 200 m² vil få. I Ørestad Syd er der brugt en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 m².

Hermed forslaget til kommuneplantillæg:

Kommuneplantillæg for Carlsberg

Rammer for lokalplanlægning

Den ønskede anvendelse af Carlsberg til boliger og serviceerhverv, herunder detailhandel, kulturelle funktioner, sport og offentlige institutioner samt intentionerne omkring bebyggelsestæthed, bygningshøjder, disponering af friarealer og opholdsarealer, trafik, parkering mm. forudsætter, at hele området fastlægges til C2*-område (bolig og serviceerhverv) i et kommuneplantillæg.

I kommuneplantillægget forventes der fastlagt særlige bestemmelser om:

- at det samlede etageareal maksimalt må udgøre 600.000 etagemetre inkl. eksisterende bygninger.
- at boligandelen skal være minimum 40 – 50 pct. De andre anvendelser forventes at være serviceerhverv, herunder kulturelle funktioner, sport og offentlige institutioner, svarende til projektets intentioner.
- placering og maksimale bygningshøjder for højhuse.
- at parkeringen for boliger og serviceerhverv skal være af størrelsesordenen 1 P-plads pr. 150 - 200 m².
- friarealprocent og om evt. hævede opholdsarealer m.m. kan indgå i beregningen heraf.

Vi mener, at der stadig lægges op til alt for stor trafik, selvom der kun bliver givet tilladelse til anlæg af 1 parkeringsplads pr. 200 etagemeter, som i Ørestaden. I Ørestaden er biltrafikken temmelig dominerende. Derved vil Carlsberg-bydelen på ingen måde kunne hævde sig om en bæredygtig, miljøvenlig og CO2-neutral bydel.

Nej til pendlerparkeringspladser. Bortset fra handicapparkering

RBT mener, at det er af afgørende betydning både for den nye bydel, nærområdet og hele København, at der *ikke* etableres en ny bydel, der virker som trafikgenerator. Det vil også ødelægge Københavns mulighed for at hævde sig som verdens **Miljømetropol**.

Det er derfor helt centralt, at man kun anlægger få parkeringspladser. Der skal naturligvis være til handicappede bilister og den nødvendige kørsel af vare-, last, og servicetrafik. Der er derimod ingen grund til at anlægge parkeringspladser til de pendlere – bortset fra handicappede medarbejdere - der skal arbejde i de nye erhvervslokaler.

På det seneste er der udtrykt bekymring for, at færre parkeringspladser ved nybyggeriet vil skabe pres på byggeforeningskvarteret Humleby og andre naboområder. Denne frygt er ubegrundet, idet man let kan undgå, at pendlere parkerer på gader udenfor Carlsberg-bydelen. Det kan styres fuldkommen med parkeringsregler og betalingsordninger, som allerede findes. Priser kan reguleres så man opnår den ønskede effekt. Det vil være langt værre for naboområderne, hvis de skulle belastes af al den trafik, som ville blive skabt, dersom der blev bygget 6.000 parkeringspladser.

Beboerparkering

Beboerparkeringen bør også være begrænset. Hvis Københavns Kommune og Carlsberg A/S mener det alvorligt med bæredygtighed kan det ikke nytte, at stimulere folk til at bruge bil i dagligdagen. Man må kunne klare sig med et pænt stort antal delebiler til beboerne og naturligvis parkeringspladser til disse. Der skal naturligvis også være parkeringspladser til handicappede beboere.

Konklusion: Maksimalt 1.000 parkeringspladser og en letbaneforbindelse

Vi vil derfor foreslå, at der i betragtning af, at byggeriet er stationsnært kun tillades byggeri af i alt 1.000 parkeringspladser. De skal primært bruges til delebiler, handicappede bilister og servicetrafikken.

Vi synes, at det stadig alvorligt bør overvejes, at placere en metrostation i Carlsberg området. Hvis der ikke kommer en metrostation vil vi foreslå, at der samtidig med byggeriet af den nye bydel etableres en letbaneforbindelse gennem Carlsberg-området med forbindelse til den forventede metrostation på Enghave Plads og Enghave station. Letbanen skal køre med intervaller på 2-3 minutter i dagtimerne og 4-5 minutter i aften timerne. En sådan "letbaneshuttle" skulle senere tilsluttes et større letbanesystem i København.

Med venlig hilsen
Bente Hessellund Andersen
Ivan Lund Pedersen