

# RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København den 20. februar 2008

Københavns Kommune  
Center For Miljø  
Postboks 259  
1502 København V

## **Vedrørende planlægning af "Carlsberg II". Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering**

RBT har følgende kommentarer til de trafikale aspekter ved forslaget. Vi henviser desuden til vores hørings svar af 21. december 2007, som findes i bilag 1.

Københavns Kommunes ambition om at blive verdens miljømetropol er spændende og absolut værd at forfølge. Der er dog rundt omkring i verden flere spændende bilfri byprojekter, som København let kan tabe til, hvis ikke kursen i trafikplanlægningen lægges om.

Vi vil i denne forbindelse tilslutte os et citat fra "Den tænkende storby". Citatet er af 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 en delebil. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."**

Citat fra Den tænkende storby, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Ambitionen om miljømæssig bæredygtighed for "Carlsberg II" lyder da også fin:

*Miljømæssig bæredygtighed*

I projektet betyder miljømæssig bæredygtighed på Carlsberg, at et fuldt udbygget kvarter har et afbalanceret energiforbrug. Ambitionen er bl.a. at det færdige bykvarter bliver CO<sub>2</sub>-neutralt.

Kilde: Startredegørelse for "Carlsberg II" og Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af "Carlsberg II".

Desværre er der stort set ingenting i planens transportdel, der peger i miljømæssig og CO2-neutral retning. Der lægges op til en bydel med langt mere bilparkering og bilkørsel end store dele af resten af København. Dette på trods for, at bilfri byområder kan være en motiverende og mobiliserende kraft til at indtænke boformer, som ikke baseres på bilbaseret trafik.

Der tales i planen også om økonomisk bæredygtighed, hvor man skal tage udgangspunkt i ”genbrug” af eksisterende vejnet og fordelen ved en stationsnær beliggenhed:

*Økonomisk bæredygtighed*

Satsningen på bæredygtighed og kvalitet vil skabe et stærkt brand, som sikrer en fornuftig forretning. Økonomisk bæredygtighed handler også om, at der bygges videre på en eksisterende by, hvor der er et udbygget vejnet, eksisterende skoler og at byomdannelsesområdet ligger stationsnært.

Kilde: Startredegørelse for ”Carlsberg II” og Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af ”Carlsberg II”.

Trods denne udmelding om beskedenhed lægger den trafikpolitik, der indbygges i projektet, op til massive investeringer i parkeringsanlæg, vejombygninger og en bilbro over banegraven til Vigerslev Alle. Bygning af en sådan bilbro vil tilmed formentlig betyde voldsomme gener for al togtrafik fra København mod vest, mens byggeriet finder sted.

Der forventes ifølge høringsmaterialet op til 20.000 daglige kørsler til og fra ”Carlsberg II”. Det vil give miljømæssige problemer i store dele af byen og fremkommelighedsmæssige konsekvenser på store dele af vejnettet både i Københavns kommune og omliggende kommuner samt på indfaldsvejene. Skønnet over antallet af kørsler er tilmed formentlig for lavt sat set i relation til de 6.000 planlagte parkeringspladser. Det kan let tænkes, at der udløses op til 30.000 kørsler i døgnet, når der lokkes med så mange parkeringspladser.

Der lægges nemlig op til 6.000 parkeringspladser, som formentlig vil koste et sted mellem 500.000 og 700.000 kr. pr. stk., hvis de som forventet skal være under jorden. Det svarer til et beløb på mellem 3 og 4,2 milliarder kr. Set i det lys er det helt grotesk, at der tales om store ambitioner med hensyn til miljørigtige materialer og minimering af materialeforbruget ved byggeprocessen. Det hænger slet ikke sammen med byggeri af 6.000 parkeringspladser, der både er dyre og materialeforbrugende og desuden skaber grundlag for et kæmpestort antal bilkørsler med dertil hørende miljøbelastninger, når de bruges efter hensigten.

I den forudgående høring blev det drøftet at nedsætte antallet af parkeringspladser fra 1 pr. 100 etagemeter til 1 pr. 150 eller 200 etagemeter. Det er stadig alt for mange, og denne helt afgørende problematik er endda slet ikke anført i pjecen: Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af ”Carlsberg II”.

I beslutningsreferat fra Bygge- og teknikudvalgets møde den 21. november 2007 anføres dog dette:

Det vil blive analyseret, hvilke konsekvenser en reduceret parkeringsnorm i størrelsesordenen 1 p-plads pr 150 – 1 p-plads pr 200 m2 vil betyde for projektets bæredygtige profil, ligesom der bl.a. skal arbejdes med obligatoriske delebilsordninger og branding af områdets bæredygtige profil.

Det er dog alt for traditionelt og uambitiøst, når man vil være verdens miljømetropol.

Ved den forestående VVM-vurdering og Miljøvurdering af planer og programmer vil vi derfor anmode om, at der foretages en vurdering ud fra Jan Gehls råd om, at der kun skal være plads til delebiler til beboere og ingen parkering til pendlere. Der skal dog være et vist antal parkeringspladser til handicappede bilister samt naturligvis til vare- og servicetrafik.

Vi har i vedhæftede høringssvar fra december 2007 anbefalet maksimalt 1.000 parkeringspladser. Ved nærmere eftertanke og inspireret af Jan Gehls gode råd må vi dog sige, at 1.000 er for mange. Der forventes bygget mellem 2.000 og 3.000 boliger. Eftersom en delebil normalt kan erstatte omkring 5 biler må 400 - 500 delebiler være tilstrækkeligt og et tilsvarende antal parkeringspladser til disse. Der forventes omkring 12.000 arbejdspladser. Da der kun skal være plads til handicappede bilister og vare- og servicetrafik vil omkring 300 parkeringspladser - efter vores skøn - være rigeligt.

Den kraftige biltrafik, som der lægges op til, skal tilmed køre sammen med fodgængere og cyklister efter "Shared Space" – princippet i bydelen. Det er et rent skønmaleri, der leveres i oplægget om trafikikkerhed, hvor biltrafikken angives som støtte til aktivitet og gadeliv: "Samtidig har biler i særlige tilfælde mulighed for at køre helt til døren, og kan derved medvirke til at skabe aktivitet, og derved understøtte gadens liv".

Skønmaleriet suppleres med et eksempel på "shared space" i Skt. Pedersstræde. På billedet fra gaden er der dog ikke en bil!



Københavns kommune og Carlsberg bør lytte til Jan Gehl.

Vi vil derfor foreslå, at der i betragtning af, at byggeriet er stationsnært kun tillades byggeri af i alt 700 – 800 parkeringspladser. De skal primært bruges til delebiler, handicappede bilister og servicetrafikken.

**Konklusion:**

**Maksimalt tilladelse til bygning af 700 – 800 parkeringspladser**

**Disse parkeringspladser skal forefindes i periferien, så gaderummet ikke bliver til "shared space" for bilister, cyklister og gående, men kun for de to sidstnævnte kategorier samt handicappede bilister der skal kunne komme nær deres bolig eller arbejdsplads.**

**Vi vil samtidig anmode om, at den forestående VVM-vurdering og Miljøvurdering af planer og programmer også vil blive foretaget ud fra en realisering af Jan Gehls råd om, at der kun skal være plads til delebiler til beboere og ingen parkering til pendlere. Der skal dog være et vist antal parkeringspladser til handicappede bilister samt naturligvis til vare- og servicetrafik.**

Med venlig hilsen  
Bente Hesselund Andersen  
Ivan Lund Pedersen

## BILAG 1

# RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København den 21. december 2007

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1599 København

### Vedrørende planlægning af Carlsberg

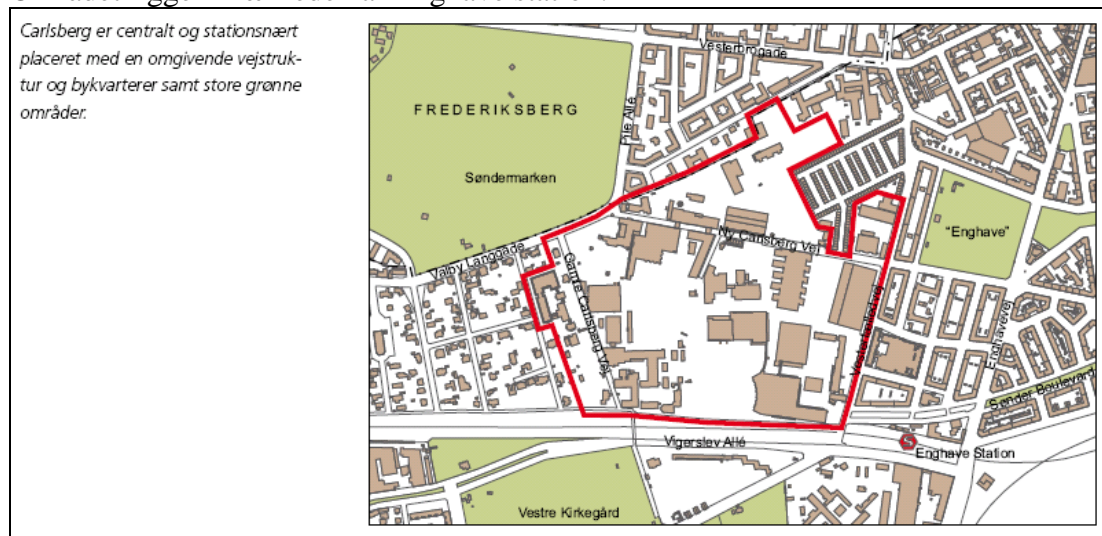
**Sammendrag: Carlsberg-bydelen bør trafikalt set være en miljømæssig mønsterby. Der må derfor højst tillades anlæg af 1000 parkeringspladser til handicappede biler, servicetrafik og delebiler. Der skal etableres en "letbaneshuttle" til Enghave Station og den forventede metrostation på Enghave Plads.**

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, Startregørelse 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 m<sup>2</sup> 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 trafikal betjening*

Med udgangspunkt i at der etableres op til ca. 600.000 m<sup>2</sup> blandet bebyggelse på Carlsberg, er det, under forudsætning af at der etableres 1 parkeringsplads for hver 100 m<sup>2</sup> 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 foreslås 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 m<sup>2</sup> vil få. I Ørestad Syd er der brugt en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>.

### 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 m<sup>2</sup>.
- friarealprocent og om evt. hævdede 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 aftentimerne. En sådan "letbaneshuttle" skulle senere tilsluttes et større letbanesystem i København.

Med venlig hilsen  
Bente Hessellund Andersen  
Ivan Lund Pedersen