

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

www.baeredygtigtrafik.dk

Kbh. 26. januar 2005

**HUR PLAN
HUR TRAFIK
MILJØMINISTERIET
KØBENHAVNS KOMMUNE**

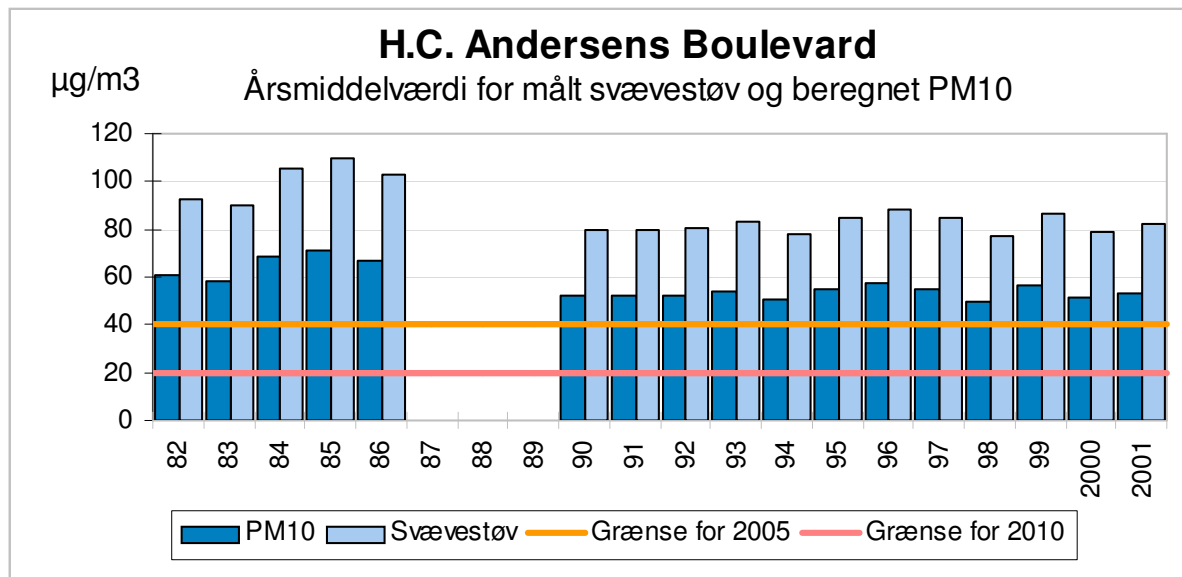
Vedrørende: Forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse for et parkeringsanlæg under Vesterbrogade i København

Hermed hørings svar vedrørende plan om parkeringsanlæg med 1000 parkeringspladser under Vesterbrogade.

Der vil blive tale om et byggeri på 4-5 etager under jorden med nederste dæk 27 meter under terræn. Det er efter vores opfattelse en hensynsløs plan, der vil belaste København med meget ekstra trafik. Erfaringsmæssigt vil 1000 p-pladser i City udløse 6000 ekstra bilkørsler i døgnet. Københavns centrum er i forvejen belastet til bristepunktet af biltrafik og med forureningsniveauer langt over grænseværdierne. Gennemføres planen vil det også betyde 5 års byggekaos i kvarteret, 44.000 kørsler med store lastbiler i byggeperioden, kundeflugt fra erhvervslivet i området, forøget luftforurening, trafik kaos både under og efter byggeriet. Dertil kommer omfattende ændringer og forsinkelse af bustrafikken og passagerflugt fra den kollektive trafik.

Høringsmateriale fra HUR og Københavns kommune misinformerer groft om graden af farlig luftforurening med partikler og svævestøv i området

Luftforureningen omkring Rådhuspladsen er allerede nu ekstrem høj. Illustrationen nedenfor viser, at situationen hvad angår *svævestøv og partikler* på H. C. Andersens Boulevard er helt uholdbar i forhold til grænseværdien for 2005 – for slet ikke at tale om grænseværdien for 2010. Det er dybt betænkeligt og må betragtes som misinformation, at illustrationen ikke er medtaget i VVM-vurderingen, som skal analysere alle de miljømæssige forhold.



Kilde: Agenda 21. København

Høringsmaterialet omtaler blot, at ”Grænseværdien for partikler er også overskredet på H. C. Andersens Boulevard allerede på nuværende tidspunkt”.

Selvom forureningen er meget høj giver det ikke HUR anledning til at foreslå initiativer til at begrænse belastningen og modsætte sig den kraftige merbelastning som anlæg og brug af 1000 parkeringspladser vil betyde.

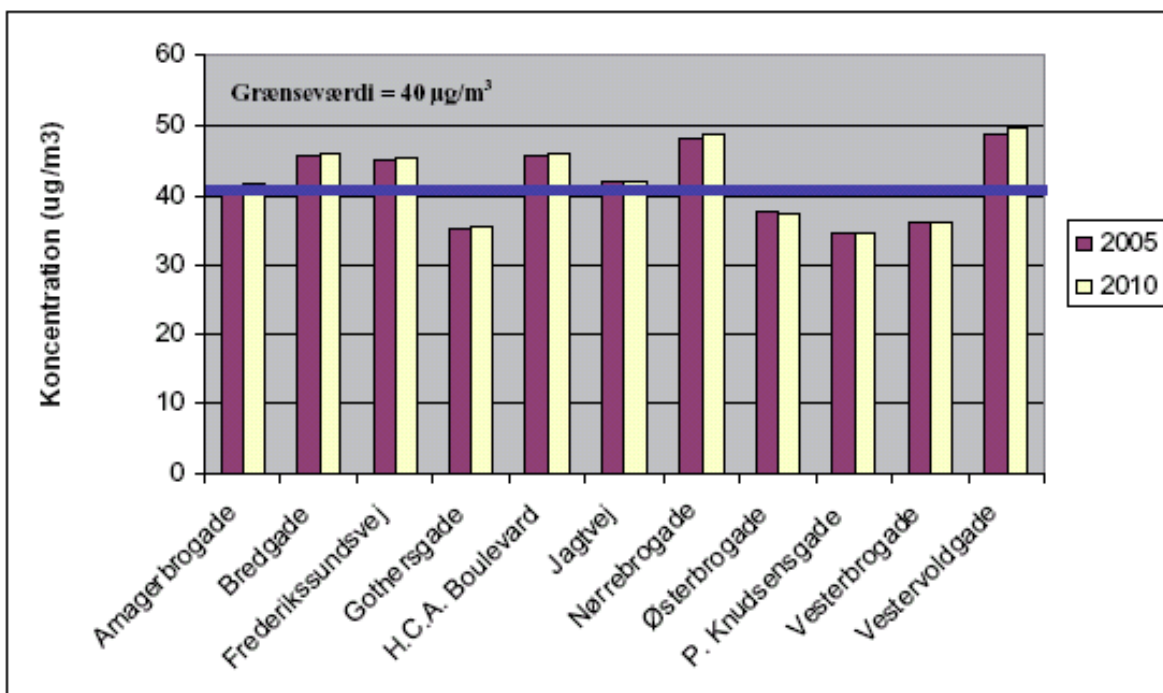
Der kører nu omkring 58.200 biler forbi Rådhuspladsen på H. C. Andersens Boulevard hvert hverdagsdøgn. Hvis parkeringsanlægget bygges, og der ellers ikke tages initiativer i form af kørselsafgifter, ”London-modellen” eller andet, forventer Københavns Kommune en trafik på samme sted på 69.900 biler pr. hverdagsdøgn i 2010. Københavns kommune fremskriver biltrafikkens omfang som var det en naturlov. London har f.eks. med sit initiativ vist, at trafikens omfang naturligvis kan styres hvis viljen er tilstede.

Det erkendes i høringsmaterialet, at mere trafik vil forstærke partikkelproblemet:

For partikler er der en klar sammenhæng mellem trafikmængde og antallet af ultrafine partikler i luften.

Denne erkendelse giver sig dog ikke udslag i kritik af planerne om anlæg af parkeringsanlægget.

Også NO₂ belastningen er høj i store dele af København og i særlig grad i nærheden af det påtænkte parkeringsanlæg. Her fra høringsmaterialet:



Figur 5.4 Beregnet koncentration af NO₂ i 2005 og 2010 /12/

I høringsmaterialet anføres om dette forhold: ”Grænseværdien for kvælstofiltens nitrogenoxid er overskredet på over halvdelen af de undersøgte gader, heriblandt H. C. Andersens Boulevard”.

De alarmerende oplysninger om forureningsniveauet i dag giver heller ikke her anledning til at HUR sætter spørgsmålstegn ved rimeligheden ved at forstærke problemet ved at tillade bygning af parkeringsanlægget.

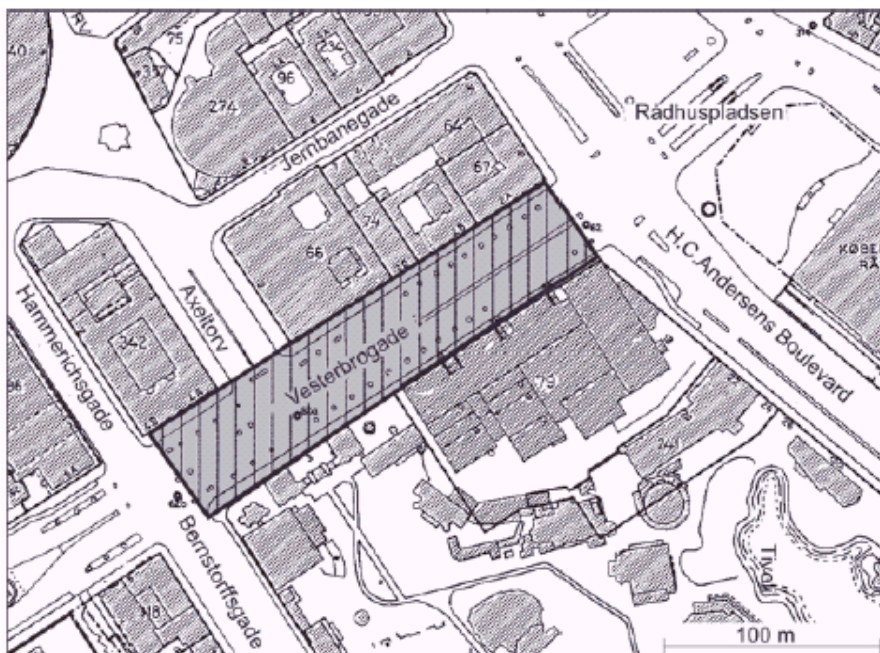
HUR skriver blot: ”Det vurderes, at luften allerede i dag er hårdt belastet af udledningen af forurenende stoffer fra trafikken. Anlægsarbejderne i forbindelse med parkeringsanlægget vil ikke gøre situationen bedre, men vurderes heller ikke at føre til væsentlige forringelser”

For at nå ned på de kommende grænseværdier vil det være nødvendigt med en mere gennemgribende regulering af trafikken i byen. Det var vurderingen fra Københavns kommune i oplæg til en agenda-21 plan.

I betragtning af at Københavns Kommune har udråbt sig til Europas Miljøhovedstad er det skandaløst, at København ikke tager effektive skridt til at efterleve disse af EU fastsatte luftkvalitetskrav. København burde tilmed sætte sig mere ambitiøse mål, f.eks. at komme ned under halvdelen af grænseværdierne.

At HUR og Københavns Kommune tilmed vil forstærke problemerne ved at tillade yderligere trafikskabende parkeringsanlæg er hensynsløst overfor Københavns borgere.

Her tænkes byggeriet udført:



Nærmiljøet ødelægges i 5 år og butikslivet vil lide stor skade

Af høringsmaterialet fremgår at der er tale om byggeri, der vil gribe kraftigt ind i forholdene i området. Der står bl.a.: ”Under anlægsarbejdet vil Vesterbrogade fremstå som en stor byggeplads, der ikke umiddelbart indbyder til besøg. Der opretholdes dog fortove og cykelstier langs begge sider af byggepladsen”.

Gennemføres planen vil det betyde 5 års byggekaos i kvarteret. Der skal foretages ca. 44.000 kørsler med store lastbiler i byggeperioden. Der skal køres 185.000 kubikmeter opgravet materiale væk.

Der er også stor risiko for kundeflugt fra butikslivet i området.

Det er ifølge høringsmaterialet også Københavns kommunes administrations vurdering, at parkeringsanlægget vil give anledning til ganske betydelige miljømæssige gener, mens der bygges. Der peges på problemer med trafikken som følge af, at Vesterbrogade lukkes på strækningen. Det er især afvikling af trafikken, herunder busserne, der kan blive problematisk, da hele området i forvejen har en høj trafikbelastning. Lukning af Vesterbrogade vil betyde omfattende ruteomlægninger og risiko for forsinkelse af bustrafikken og passagerflugt fra busserne og anden kollektiv transport.

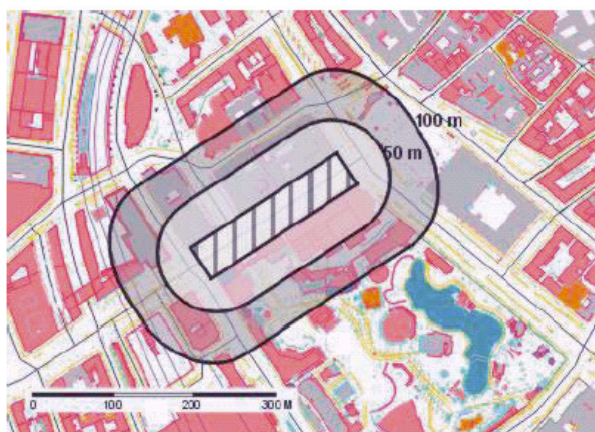
De 15.000 biler, der i dag benytter Vesterbrogade, vil man søge at presse over i andre allerede overfyldte gader.

Vibrationer fra byggeriet vil kunne beskadige huse op til 100 meter fra byggestedet

Et så stort byggeri, der vil være på 4-5 etager under jorden, kræver at der skal laves spunsvægge hele vejen rundt om byggegruben, der vil blive på 200 gange 35 meter og 27 meter i dybden.

Nedramning/nedvibrering af disse spunsvægge vil kunne give skader langt fra byggeriet.

Her en illustration, der viser det skønnede influensområde:



0-50 m fra byggegrube. Alle bygninger i dette område registreres.

50-100 m fra byggegrube. Inden for dette område foretages en individuel vurdering af den enkelte bygning.

Figur 5.3 Influensområde for vibrationer

Risiko for ødelæggelse af pælefundamenter

Mange hus i Københavns indre by er pælefunderede. Hvis dine pæle tørlægges vil de smulde og husene vil få sætningsskader. Derfor skal man forsøge at modvirke sænkning af grundvandet ved at reinfiltre (tilbagepumpe) vand fra byggegruben. Der skal pumpes vand fra byggegruben i en periode på 45 måneder. Man ved ikke om vandet er forurennet. Der tænkes oppumpet omkring 7 millioner kubikmeter vand.

Op til 6.000 bilture i døgnet til parkeringsanlægget

Københavns kommune regner normalt med, at parkeringsanlæg i centrum i gennemsnit medfører 6 ture pr. plads i døgnet. Det fremgik bl.a. af rapporten "Kongens Nytorv", Københavns Kommune, Maj 1998. Anlæg af 1.000 parkeringspladser vil derfor betyde omkring 6.000 ekstra bilkørsler i døgnet. I høringsmaterialet i denne sag sættes tallet til maksimalt 5.000 kørsler i døgnet. Der er ikke nogen rimelig argumentation for dette lavere skøn.

Parkeringsanlægget tænkes placeret i et område med landets bedste kollektive trafikbetjening. Det er i modstrid med tankerne om, at København skal udvikle sig i bæredygtig retning.

I Trafik- og miljøplanen fra 1997 blev det besluttet, at den samlede biltrafik i Københavns kommune ikke måtte stige.

Byplanmæssigt repræsenterer bygning af et sådant parkeringsanlæg i city ikke nogen form for miljøvenlig tendens. Anlægget vil påtvinge store dele af byen og indfaldsvejene ekstra belastninger.

Der er tilmed planer om bygning af en metrostation på Rådhuspladsen. Byggeriet af en stor parkeringskælder lige ved en evt. metrostation vil også være en alvorlig trussel mod en evt. metrorings økonomi. Det er nu tilmed kommet frem, at selve anlægget af en metrolinie vil kollidere med bygning af en p-kælder.

Et parkeringsanlæg på stedet vil være stærkt holdningspåvirkende, idet det vil skabe en stærk motivation for at undlade at benytte andre transportmidler end bil. Omkring 800 af parkeringspladserne tænkes anvendt til parkering fra udefrakommende bilister. 200 af pladserne tænkes forbeholdt beboere. Der er kun få beboere i området og det vil nok blive så dyrt at parkere på stedet, at det vil afskrække de fleste beboere. Der oplyses ikke noget om priser i materialet. De fleste pladser vil nok blive brugt af folk der kan fratække udgiften over firmaregnskaber og derfor udhule beskatningsgrundlaget for kommunen.

Der er i området i forvejen et stort parkeringsanlæg med plads til 400 biler under Industriens hus. Det giver anledning til store trafikmængder og farlige situationer for cyklister, når bilister ofte med stor fart fra H. C Andersens Boulevard drejer ind på cykelarealet foran Industrien Hus for at køre til parkeringsanlægget.

Der skrives pæne ting om at man vil nedlægge noget gadeparkering i området. Der er dog reelt kun tale om evt. nedlæggelse af 54 parkeringspladser set i forhold til dagens situation og set i forhold til beslutningen fra 1997 om at biltrafikken ikke må stige er der kommet hundredvis af nye parkeringspladser i parkeringsanlæg på Vesterbrogade, Politortorvet og Kalvebod brygge. Høringsmaterialet nævner ingenting om at de mange nye parkeringspladser i området. Det drejer sig f.eks om mere end 200 p-pladser ved på Vesterbrogade ved "Sagabyggeriet". Dertil kommer 72 pladser ved DGI-byen og her planlægges et parkeringsanlæg til omkring 220 biler. Det nævnes heller ikke, at der på Kalvebod Brygge er bygget hundreder af nye parkeringspladser ved hotel- og erhvervsbyggeri og at der tillige er bygget et stort parkeringshus ved politigården.

Planerne om bygning af 750 parkeringspladser ved byggeri på det gamle godsbaneterræn er heller ikke omtalt. .

En godkendelse af den foreliggende plan vil være undergravende for alle ønsker og beslutninger om at gøre København til en by med mindre trafikbelastning. Med placeringen nær mange buslinier og Københavns Hovedbanegård, og med gode cykelstier til stedet bør, der ikke tillades anlæg af yderligere parkeringspladser.

Udgift på op mod 1 milliard kr. for et anlæg der alene medfører ekstra miljøbelastninger i København

Prisen for bygning af parkeringsanlægget fremgår desværre ikke af høringsmaterialet. For at få en fornemmelse af prisen, kan man sammenligne med, at konsulentfirmaet RAMBØLL NYVIG i November 2000 vurderede prisen for parkeringsanlæg i området omkring

Kvæsthusbroen. Her blev hver parkeringsplads vurderet til at koste mellem 660.000 kr. til 1,6 millioner kr. afhængig af beliggenheden.

Anlæg:	Pris:	Pris pr. parkeringsplads:
Parkeringskælder i Kvæsthusgraven	331 mio. kr. for knap 500 biler	Ca. 660.000 kr.
Parkeringskælder under Københavns Havn	794 mio. kr. for knap 500 biler	Ca. 1,6 mio. kr.

Vi vil skønne at prisen pr. p-plads på dette sted vil ligge på mellem 900.000 og 1 million kr. Altså i alt omkring en milliard kr. Tillige skal alle fjernvarmerør-, vand-, kloak-, elledninger der ligger i bygeområdet skal flyttes.

Dertil kommer udgifter til ombygning af flere kryds i forbindelse med omlægning af trafikken i byggeperioden, mistede indtægter for den kollektive trafik, både mens byggeriet finder sted og fremover på grund af skift til bilkørsel frem for kollektive transportmidler.

Rådet for Bæredygtig Trafik vil på grundlag af ovenstående opfordre de ansvarlige politikere til at skåne København for de nye store parkeringsanlæg, der vil gøre de trafikale og miljømæssige problemer i byen endnu mere belastende for borgerne.

Men venlig hilsen

Bente Hessellund Andersen
Ivan Lund Pedersen

PS:

Materiale om sagen ligger her på HURs hjemmeside:

<http://www.hur.dk/kalender/udviklingsraad?MeetingID=388&AgendaIndex=15>