

# Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København. Tlf. 35361212

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

København den 24. februar 2006

Til Københavns Kommune  
Overborgmester Ritt Bjerregaard  
Borgmester for Teknik- og Miljøforvaltningen  
Klaus Bondam

## **Københavns kommunes beslutning om at bygge 4.000 parkeringspladser skal revurderes. Krav om strategisk miljøvurdering af planer om parkeringsanlæg og undersøgelse af alternativer ikke opfyldt**

### **Opsummering af indsigelse fra Rådet for Bæredygtig Trafik**

Københavns kommune bryster sig med at have udnævnt sig til Europas Miljøhovedstad. Alligevel har Københavns Borgerrepræsentation uden nogen såkaldt ”strategisk miljøvurdering” af planerne besluttet at bygge 4.000 nye parkeringspladser, som vil forøge trafikbelastningen. Ved en sådan forudgående ”strategisk miljøvurdering” skulle alternativerne til bygning af parkeringspladserne også være gennemanalyseret.

Vi mener, at det er økonomisk og miljømæssigt uforsvarligt at udvide antallet af parkeringspladser i de indre brokvarterer. Af alternativer til nye parkeringsanlæg kan nævnes udbygning af den kollektive trafik, delebiler, forbedring af forholdene for cyklisterne samt forhøjelse af prisen for parkering for alle bilistgrupper – bortset fra handicapparkering. Der kunne også træffes aftale om aftenparkering med virksomheder, der kun bruger deres parkeringsarealer om dagen på hverdage.

Det er ikke rimeligt, at Københavns kommune vil bruge 300.000 – 500.000 kr. pr. parkeringsplads – i alt 1,3 – 2 milliarder kr. på 4.000 biler. Dertil kommer årlige driftsudgifter til disse anlæg på 4000 pr. parkeringsplads - ialt omkring 16 millioner. Samtidig vil de ekstra parkeringspladser betyde mere trafik og derved medvirke til yderligere miljøforringelser.

Brugerfinansiering af parkeringspladser i parkeringskældre eller parkeringshuse ville koste omkring 3.000 om måneden. Københavns kommune vil støtte byggeriet således at beboerne kun skal betale 175 kr. om året (600 kr. om året fra 2010).

**Det er ikke rimeligt at ”bilboliger”, som parkeringsanlæg skal modtage massiv offentlig støtte således at ”huslejen” kan nedsættes fra 3.000 kr. om måneden til 175 kr. (600 kr. fra 2010) om året.**

I ”Trafik- og Miljøplan 2003” ”Problemer og hovedindsatser - debatten fortsætter” siges det klart, at flere parkeringspladser betyder mere biltrafik:

## Parkering skaber trafik

Det hører generelt med i overvejelserne om etablering af nye parkeringsanlæg, at parkeringspladser alt andet lige medfører mere biltrafik, hvorfor en regulering kan blive nødvendig.

### Hvad er besluttet ?

Københavns Borgerrepræsentation (BR) vedtog den 15. juni 2005 (se bilag 1), at der i perioden 2006- 2014 skal bygges 4000 nye offentlige parkeringspladser i parkeringskældre og parkeringshuse i de indre brokvarterer og kun nedlægges 1.000 gadeparkeringspladser i samme område. BR besluttede, at udgifterne til anlæg af de 4.000 parkeringspladser samt heraf følgende driftsudgifter, indarbejdes i kommunens budget for årene 2006-2015. Netto kommer der altså 3.000 ekstra parkeringspladser i de indre brokvarterer.

### Ingen ”strategisk miljøvurdering” af planerne trods lovkrav

Folketinget vedtog den 5. maj 2004 lov nr. 316 om miljøvurdering af *planer* og *programmer*. Loven trådte i kraft den 21. juli 2004. Loven har til formål at fremme bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages miljøvurdering af de *planer* og *programmer*, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Selvom der er tale om meget omfattende anlæg, der vil give store miljøproblemer både på kort sigt og lang sigt, blev planerne om de 4.000 parkeringspladser ikke underkastet en sådan såkaldt strategisk miljøvurdering.

Dette til trods for, at det klart og tydeligt fremgår af direktivet, at planer om anlægsarbejder i byzoner såsom *parkeringspladser* kræver, at der foretages en strategisk miljøvurdering.

#### 10. Infrastrukturprojekter

- a) Anlægsarbejder i industrizoner.
- b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser.

Kilde: <http://www.retsinfo.dk/DELFIN/HTML/A2004/0031630.htm#K1>

Det nye ved disse regler om strategiske miljøvurderinger er

- 1) at det nu er på et *tidligt* tidspunkt – allerede når *planerne* foreligger, at man skal foretage en miljøvurdering og
- 2) at der skal foretages en grundig og seriøs undersøgelse af alternativer til planerne

Det eneste der står om miljøet i BR's beslutningsgrundlag for anlæg af parkeringspladserne er dette:

*"Miljøvurdering*

*Forslaget tager sigte på at etablere mere velordnede parkeringsforhold og herunder nedlæggelse af 1.000 gadeparkeringspladser som led i en forbedring af byrum og trafikafredeliggørelse"*

Kilde: Dagsorden for ordinært møde i BR onsdag den 15. juni 2005: Forbedring af parkeringsforholdene og trafikafredeliggørelse i de indre brokvarterer. Beslutningen blev taget på dette grundlag.

De 3 linier kan på ingen måde opfylde lov nr. 316's krav om, at der skal foretages en strategisk miljøvurdering af sådanne planer.

I sidste øjeblik den 14. juni 2005 – dagen før mødet i BR, blev der udarbejdet et notat med en såkaldt "uddybende miljøvurdering af forslaget om forbedring af parkeringsforholdene og trafikafredeliggørelse i de indre brokvarterer". Notatet er gengivet nedenfor som bilag 2. Det er udokumenterede betragtninger, der ikke kan erstatte en seriøs miljøvurdering og vurdering af alternativer til bygning af parkeringspladserne. Tilsyneladende har administrationen i sidste øjeblik fået kolde fødder over den manglende miljøvurdering og man har så forsøgt at rette op på situationen med dette hastige notat.

Det fremgår af sagen at man heller ikke påtænker at lave en samlet miljøvurdering. Man vil formentlig end ikke lave egentlige VVM-vurderinger, men kun VVM-screninger, som er overfladiske vurderinger uden vurdering af alternativer. I JP København den 15. februar 2006 citeres Poul Sulkjær, Københavns Kommune for, at der vil blive "udarbejdet en VVM-screening".

Det er tilmed en udvanding i forhold til dette citat fra dagsorden for møde i Bygge- og teknikudvalget den 24. august 2005. Her var der dog tale om *evt. VVM-vurdering*. Nu er det tilsyneladende droppet:

*"I forbindelse med parkeringsstrategiens gennemførelse vil de miljømæssige konsekvenser af den reducerede trafik blive vurderet, ligesom konsekvenserne af etableringen af de enkelte anlæg vil blive underkastet de nødvendige miljømæssige vurderinger, herunder evt. VVM-vurdering"*.

Kilde:

<http://www2.kk.dk/of/dagsorden.nsf/2157c8d4f87ddc77c125684800469ed1/4b3446b032686922c1257066004d9704?OpenDocument>

Ved at opsplutte den samlede plan søger man at komme udenom en samlet vurdering af konsekvenserne. Det er en urimelig omgåelse af reglerne. Helt grotesk er det, at man i citatet taler om "den reducerede trafik" al den stund at man udmærket ved, at der kommer mere trafik når der kommer flere parkeringspladser jfr. det tidligere omtalte citat fra kommunens eget materiale:

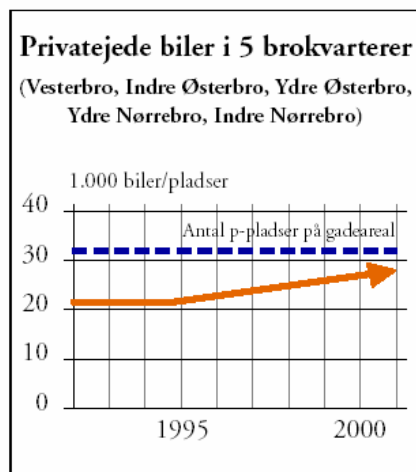
### **Hvad er problemet ?**

Der vil altid være nogen der brokker sig over, at de ikke kan parkere lige udenfor deres gadedør. Vi mener ikke, at Københavns Kommune skal bruge det fælles gadeareal på at tilfredsstille sådanne luksuskrav.

Til sammenligning mangler der i udstrakt grad forbedringer af forholdene for cykeltrafikken, ligesom bustrafikken er under al kritik efter voldsomme nedskæringer. Kollektive trafikanter – herunder stærkt gangbesværede – må uden at kny finde sig i, at de ofte skal gå halve og hele kilometre for at nå frem til en station eller et stoppested. På grund af massive nedskæringer af antallet af buslinier og det totale kørselsomfang er situationen for buspassagererne blevet stærkt forværret de senere år.

I forbindelse med udarbejdelse af en Trafik- og miljøplan for København fandt kommunen ud af, at der totalt set var flere parkeringspladser end beboerbiler i brokvartererne.

Her er en graf der viser dette forhold.



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

Parkeringspladserne er imidlertid ikke jævnt fordelt i byen. Der kan derfor være tale om at man som bilist må parkere i en anden gade. Medmindre man er handicappet kan det ikke skade med nogle minutters gang til den parkerede bil – tværtimod vil det fremme folkesundheden og måske nedsætte det vanemæssige ved bilbrugen.

Til trods for, at der totalt set ikke mangler parkeringspladser besluttede Københavns kommune at bygge 4.000 parkeringspladser.

Beslutningen om at bygge 4.000 parkeringspladser i parkeringskældre og parkeringshuse blev begrundet i, at nogle bilister måtte bruge nogen tid for at finde parkeringsplads, og i at administrationen forventer flere biler i fremtiden.

På basis af dette løse skøn og uden vurdering af alternativer blev den vidtgående beslutning om byggeriet til milliarder taget:

*”Det er forvaltningens vurdering, at bilejerskabet i de indre brokvarterer stiger med 15-20 % de næste 10 år i takt med den økonomiske udvikling. Det svarer til et behov for 4.500-6.000 flere parkeringspladser. Strategien er at reducere behovet for anlæg af nye parkeringspladser ved at begrænse fremmedparkeringen om natten. Herved kan tilvæksten i antallet af parkeringspladser reduceres til ca. 3.000 som vist nedenfor:*

<b>Øget parkeringsbehov på grund af øget bilejerskab</b>	<b>4.500 – 6.000 P-pladser</b>
<b>Reduceret fremmedparkering som følge af ny parkomatordning</b>	<b>1.500 – 3.000 P-pladser</b>
<b>Behov for nye parkeringspladser</b>	<b>Ca. 3.000 P-pladser</b>

Der blev ikke foretaget analyser af, hvilken effekt det ville have at sætte prisen for beboerparkering op til et mere realistisk niveau. I Stockholm betaler beboerne således 500 (svenske) kroner om måneden for en parkeringsplads.

Der blev heller ikke foretaget nogen undersøgelse af hvilke tiltag der kunne reducere antallet af biler og dermed behovet for parkering. Det kunne delebiler, cykeltrafik og kollektiv transport. Man undersøgte heller ikke mulighed for at få en aftale i stand om brug (udenfor arbejdstiden) af de mange parkeringspladser som er ved virksomheder i de pågældende områder.

### **3.000 kr. pr. måned pr. parkeringsplads hvis bilisterne selv skulle betale**

Det er dyrt at bygge parkeringspladser i parkeringskældre og parkeringshuse. Her Københavns Kommunes egen omtale af den problemstilling:

*”Parkeringskældre og parkeringshuse er dyre  
Finansieringen af sådanne parkeringskældre eller –huse er et centralt problem, idet en fuldstændig brugerfinansiering medfører store omkostninger for bilejeren. Leje af en sådan plads i en P-kælder kunne beløbe sig til omkring 3.000 kr. pr. måned, men de fleste er kun villige til at betale 500 – 1.000 kr. pr måned for en p-plads.*

Kilde: Trafik- og Miljøplan 2003 (Problemer og hovedindsatser - debatten fortsætter)

<http://www.vejpark.kk.dk/publikationer/index.asp?mode=detalje&id=375>

I forbindelse med beslutningen om at bygge 4.000 p-pladser blev det også besluttet at beboerne kun skal betale 175 kr. om året (fra 2010 dog 600 kr. om året). Andre brugere skal tilsvarende betale for hvad gadeparkering koster.

Der er altså tale om, at kommunen vil yde massiv støtte til bilejerskab i kommunen. Der er efter vores opfattelse ingen tvivl om, at pengene var givet bedre ud miljømæssigt og socialt, dersom pengene blev brugt til cykeltrafikken og den kollektive trafik.

Der var f.eks. også mere idé og miljø i at sørge for, at københavnernes kunne få et netkort til den kollektive trafik til en meget billig penge. Så kunne de forhåbentlig gradvis reducere bilkørslen

I beslutningsgrundlaget for anlægget skrives dette om priserne for anlæg og drift af de 4.000 parkeringspladser:

#### ***”Parkeringspladser – anlæg og drift***

*Der er regnet med en gennemsnitlig anlægsomkostning pr. parkeringsplads i konstruktion på 300.000 kr. (2005 p/l) (eventuelle omkostninger til køb af grund på/under offentlig vej er ikke medregnet). Der regnes således med et samlet budget på 1.2 mia. kr. til anlæg af de 4.000 pladser (2005 p/l).*

*Endvidere er der regnet med en årlig driftsudgift pr. plads på 4.000 kr. pr. år (2005 p/l). Det svarer til i alt 16 mio. kr.– i årlige driftsudgifter når samtlige anlæg er bygget, hvilket forventes at være gennemført i 2014 med virkning fra 2015.”*

(Kilde: Dagsorden for Ordinært møde i BR onsdag den 15. juni 2005: Forbedring af parkeringsforholdene og trafikal fredeliggørelse i de indre brokvarterer).

De nævnte priser holder næppe. Konsulentfirmaet Rambøll Nyvig udsendte i november 2000 på bestilling af Københavns Kommune en rapport ”Undersøgelse af trafik- og

parkeringsforholdene i forbindelse med placering af et operahus på Dokøen, November 2000” med priser for forskellige mulige parkeringsanlæg i København.

Konsulentfirmaet skønnede, at hver p-plads i en parkeringskælder under Sankt Annæ Plads ville koste ca. 690.000 kr. og for et anlæg nord for operaen blev prisen skønnet til 822.000 kr. pr. plads. Vi mener derfor, at man skal være heldig dersom prisen pr. parkeringsplads i parkeringskældre eller parkeringssiloer i brokvartererne skal komme under 500.000 kr.

Til sammenligning bruger Københavns Kommune normalt kun 8 millioner kr. om året til cykelstier. Den mest ambitiøse plan for flere og bredere cykelstier og mere cykelparkering beløber sig kun til 305 millioner kr. men denne plan har lange udsigter.

Det er en omgåelse af reglerne at dele det samlede projekt op i enkeltprojekter og derefter kun foretage VVM-screeninger af disse parkeringsanlæg. VVM-screeninger er spil for galleriet. Det er den samlede plan om bygning af 4000 parkeringspladser, der skal underkastes en "strategisk viljøvurdering" og diskuteres med borgerne. Afgørende er det også at få vurderet alternativer til parkeringspladserne f.eks. i form af højere brugerbetaling for parkering, delebiler og udbygning af den kollektive trafik. Københavns kommune, der bryster sig af at ville være Europas Miljøhovedstad, skal ikke omgå miljøreglerne for at presse miljøfjendtlige beslutninger igennem.

Hvis ikke Københavns Kommune selv tager sagen op til nyvurdering vil Rådet for Bæredygtig Trafik se sig nødsaget til at klage til EU-Kommissionen over at Københavns kommune ikke overholder EU-direktivet.

Med venlig hilsen

Bente Hessellund Andersen

Ivan Lund Pedersen

## Bilag 1

Beslutningsprotokol fra ordinært møde onsdag den 15. juni 2005:

Nr. 36            BR 399/05. **Forbedring af parkeringsforholdene og trafikafredeliggørelse i de indre brokvarterer**

Indstilling om, at det med henblik på at sikre tilstrækkelige parkeringsmuligheder for beboerne og de lokale erhverv, samt bidrage til trafikafredeliggørelse og kvalitet i byens rum i de indre brokvarterer, besluttet, at der i perioden 2006-2014 etableres 4.000 nye offentlige parkeringspladser i konstruktion og nedlægges 1.000 gadeparkeringspladser i det i bilag 1 angivne område,

at udvalget i det videre arbejde forelægges forslag til organisering af indsatsen, samt forslag til en samlet udbygningsplan for hele området, der fastlægger placeringen af parkeringsanlæggene at udgifterne til anlæg af de 4.000 parkeringspladser i konstruktion i de indre brokvarterer, samt heraf følgende driftsudgifter, indarbejdes i kommunens budget for årene 2006-2015, jf. økonomiafsnittet.

Det forudsættes, at de i økonomiafsnittet angivne bevillingsmæssige rammer foretages med udgangspunkt i 2005 pris- og lønniveau, og at disse vil blive fremskrevet i henhold til det generelle kommunale pris- og lønniveau. Det bemærkes endvidere, at eventuelle merudgifter forbundet med indstillingen afholdes indenfor Bygge- og Teknikudvalgets budgetramme, idet der henvises til vedlagte notat.

(Bygge- og Teknikudvalget)

(Økonomiudvalgets beslutning eftersendes)

**Dagsorden for mødet den 15. juni 2005 med indstilling ligger her:**

<http://www2.kk.dk/of/dagsorden.nsf/f7d3c5720345d144c125685c0043b371/34fdcf286fbaf8e8c1257067003b9711?OpenDocument>

## Bilag 2

### **NOTAT FRA BYGGE - OG TEKNIKFORVALTNINGEN**

**DATO : 14. JUNI 2005**

**TIL : BORGERREPRÆSENTATIONEN**

**FRA : Bygge- og Teknikforvaltningen**

---

**Vedr. uddybende miljøvurdering af forslaget om forbedring af parkeringsforholdene og trafikafredeliggørelse i de indre brokvarterer (ØU265/2005)**

---

Forslaget om forbedring af parkeringsforholdene og trafikafredeliggørelse af de indre brokvarterer påvirker dels det trafikale og det visuelle miljø og dels trængsel- og forureningsniveauet.

Forvaltningen vurderer, at forslaget ikke er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer, men det er på forvaltningens positivliste under Trafikplanlægning og – strategi, herunder vejanlæg og parkering omfattende parkering, luftforurening og støj.

Indstillingen er miljøvurderet, og de til sagstypen knyttede målsætninger for støj og luftforurening påvirkes positivt. "Luftkvaliteten i København skal være så god, at miljøet og befolkningens sundhed ikke skades." (Agenda 21-plan, 2004-07). "maksimalt 35.000 boliger i København i år 2010 er belastet med over 65 dB(A), samt at det indendørs støjniveau i boligerne højst er på 30 dB(A)".(Kommuneplan 2001)

Endvidere er påvirkningerne i overensstemmelse med målsætningerne i Trafik og miljøplan 2004 vedr. forstærket indsats mod støj, luftforurening og CO<sub>2</sub> udslip, bedre byrum og miljøprioriteret trafikfordeling.

#### **Det trafikale miljø**

Der etableres 4.000 nye parkeringspladser i konstruktion samtidig med der nedlægges 1.000 P-pladser på gadeplan. Det betyder, at parkeringsudvidelsen ledsages af en omdannelse af trafikeret gadeareal til areal, der kan anvendes til rekreation og anden udendørs ophold.

Samlet set optager 1.000 parkeringspladser ca. 30.000 m<sup>2</sup> gadeareal, hvilket nogenlunde svarer til 30 almindelige parcelhushaver. Nedlæggelsen af de 1.000 P-pladser kan – afhængigt af hvor koncentreret nedlæggelsen sker – gøre det muligt at etablere 10-30 nye byrum lokalt i de

eksisterende boligområder i de tæt bebyggede indre brokvarterer.

Desuden betyder nedlæggelsen af gadeparkeringspladser, at der kan fjernes parkeringspladser på steder, hvor gadeparkering virker skæmmende for det visuelle miljø.

### **Trængsel og forurening**

Nettotilvæksten på 3.000 parkeringspladser i de indre brokvarterer vil betyde en tilvækst i biltrafik i Københavns Kommune. Det er forvaltningens vurdering, at forøgelsen i parkeringsudbudet ikke vil få betydning for myldretidstrafikkens størrelse, da der kun meget få steder er mangel på parkeringspladser i dagtimerne i de indre brokvarterer. I aften timerne vil udbudsforøgelsen imidlertid skabe ekstra trafik, idet belægningsprocenten allerede i dag er ca. 100%. Forvaltningen skønner en nettotilvækst i trafikarbejdet i Københavns Kommune på ca. 0,8% som følge af etablering af de 3.000 ekstra parkeringspladser i de indre brokvarterer.

Denne vækst skal ses i forhold til de ændringer, der i øvrigt sker som følge af ophævelsen af forsøgsordningen med 2-timers parkering i brokvartererne, udvidelsen af parkomatordningen til Jagtvejslinien og justering af taksterne. Forvaltningen skønner at de enkelte faktorer bidrager med dæmpning af biltrafikken som anført i nedenstående tabel:

**Tabel 1: Formindskelse i biltrafikarbejdet som følge af trafikdæmpende foranstaltninger fra år 2000**

2-timers ordningen	<b>1,5 %</b>
Ophævelse af 2-timers ordningen i ydre brokvarterer	-0,3 %
Indskrænket 2-timers ordning	<b>1,2 %</b>
Takstjustering i Indre By – 1. jan. 2006	0,6 %
Ændring af 2-timers ordning til parkomatordning i indre brokvarterer – 2006 & 2007	2,5 %
Trafikdæmpning i alt efter ny parkomatordning	<b>4,3 %</b>
Nettotilvækst på 3.000 P-pladser i indre brokvarterer	-0,8 %
Samlet trafikdæmpning efter etablering af 3.000 nye pladser	<b>3,5 %</b>

Det fremgår af tabellen, at forvaltningen skønner, at stigningen på 0,8 % i trafikarbejdet som følge af etableringen af 4.000 nye pladser i konstruktion og nedlæggelse af 1.000 pladser i gadeplan modvirkes af et fald i trafikarbejdet som følge af udvidelse af parkomatordningen. Samlet set vil der være tale om et fald i trafikarbejdet på **2 %** i forhold til trafikniveauet med den nuværende 2-timers ordning.

For en række miljøbelastende forhold – som f.eks. støj og emissioner – gælder det, at de i store træk følger udviklingen i trafikniveauet – trafikarbejdet. Forvaltningen vurderer derfor, at de forureningsmæssige konsekvenser af nettotilvæksten på 3.000 parkeringspladser mere end opvejes af den miljømæssige forbedring, som følger af udvidelsen af parkomatordningen.

### **Konsekvenser i anlægsperioden**

Der vil være gener af selve anlægsarbejderne i forbindelse med arbejdets udførelse, etablerings af arbejdspladsområder og som følge af trafikale omlægninger. Det er på nuværende tidspunkt, hvor der ikke er taget stilling til placeringen af parkeringsanlæggene, ikke muligt at vurdere disse forhold nærmere.

Når der foreligger en skitseplan for placering og størrelse af de enkelte parkeringsanlæg vil der blive udarbejdet en VVM-screening for såvel trafik- og miljøforhold som de konkrete arbejdspladsforhold.