

Til

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Udvikling

LOKALPLAN TUNNELFABRIKKEN / HØRINGSSVAR 26.04.2021

Tunnelfabrikken har haft et godt samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen om udarbejdelsen af "Tunnelfabrikken - Forslag til lokalplan, Kommuneplantillæg og Miljørapport". Tunnelfabrikken har med stor interesse nærlæst forslaget, der blev sendt i offentlig høring d. 1. marts 2021. Tunnelfabrikken har på denne baggrund nedenstående bemærkninger til lokalplanforslaget.

Fra "Forslag til Lokalplan Tunnelfabrikken"

§ 4. Veje. Stk. 2. Fastlæggelse af vej

"Vejtype a, som vist på tegning 3a fastlægges i en bredde af mindst 11,2 m med kørespor, cykelbane, gangareal i flexzone med mulighed for langsgående parkering. Udformningen skal ske som vist i snit på tegning 3b."

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget har Tunnelfabrikken drøftet Vejtype a med Teknik- og Miljøforvaltningen. Tunnelfabrikken ønsker ikke, at der etableres cykelbane på Servicevejen, idet vi er nervøse for sammenblandingen af cyklister og varebiler, og ikke mindst store lastbiler til events.

Der er fastlagt en cykelsti på østsiden af Tunnelfabrikken, hvor alle hovedadgange til Tunnelfabrikken, herunder boliger, er placeret. Når cyklister kommer fra Indre Nordhavn via Oceanvej, skal de passere Oceanvej, hvor der bliver etableret et helleanlæg, så cyklisterne kan komme sikkert over denne, og ind på Tunnelfabrikområdet, hvor der anlægges en servicevej/cykelareal, der fortsætter i en cykelsti frem til cykelparkeeringspladser forskellige steder i området. Det betyder, at cyklisterne færdes i et sikkert miljø.

Med hensyn til helleanlægget på Oceanvej vil dette være anlagt, når Tunnelfabrikken åbner, som det fremgår af "Byudviklingsaftalen ml. By & Havn og Københavns Kommune for Tunnelfabrikken", hvor det også fremgår, at helleanlægget skal ændres til en lysregulering i forbindelse med at krydset ved Kattegatvej/Oceanvej ombygges i forbindelse med at Nordhavnstunnellen ibrugtages i 2027.

Teknik- og Miljøforvaltningen har fastholdt, at der skal være en cykelbane langs servicevejen vest for Tunnelfabrikken, idet de mener, at man ikke kan undgå, at cyklister vil bruge denne vej.

Servicevejen er adgangsvejen til Tunnelfabrikken for al servicekørsel til Tunnelfabrikken, som varelevering til værksteder, butikker, kontorer, håndværkskørsel, levering af udstyr til events og meget andet. Særligt i forbindelse med events vil der være store lastbiler med teknisk udstyr, som vil holde på servicevejen både før, under og efter eventen. Tunnelfabrikken mener ikke, at cyklister er foreneligt med denne til tider tunge trafik. Alle disse kørsler og langtidsparkeringer er bevidst forsøgt undgået ved Tunnelfabrikkens offentlige adgange, for at give beboere, brugere og gæster den bedst mulige oplevelse, og i stedet er det forsøgt at optimere forholdene for den uundgåelige praktik på Servicevejen.

Tunnelfabrikken har fået VIA-Trafik til at se undersøge de forskellige cykelsti/baner, der er lagt ind i lokalplanen, se vedhæftede Bilag A for videre uddybning og beskrivende tegningsmateriale. Af bilaget fremgår det, at den østligste cykelsti er den korteste i forhold til hovedadgangene til boligerne mod øst, og at det er den sikreste stiforbindelse. Af bilaget fremgår det også hvilke udfordringer, der er ved at placere en cykelbane på servicevejen, f.eks. er der ikke helleanlæg ud for servicevejen, hverken på Oceanvej og Nordsøvej, hvilket gør det usikkert for cyklister at krydse disse veje ud for Servicevejen.

Det bemærkes i øvrigt, at det er muligt at cykle vest om Tunnelfabrikken via Kattegatvej, der løber parallelt med servicevejen knap 100 meter væk.

Med baggrund i ovenstående vil Tunnelfabrikken henstille til, at cykelbanen på servicevejen udgår af Lokalplanforslagets Tegning 3b Vejsnit, Vejsnit A, B og C. Tunnelfabrikken foreslår, at arealet i stedet tillægges flexzonen, for at optimere forholdene for gående og den kørende trafik.

Fra "Forslag til Lokalplan Tunnelfabrikken"

§ 5. Bil- og cykelparkering Stk. 1. Bilparkering

"Beregninger og størrelser foretages med udgangspunkt i, at området indenfor lokalplansområdet udvikles som bilfrit byudviklingsområde.

Parkeringsdækningen skal være af størrelsesorden og må ikke overstige 35 pladser."

Som grundlag for lokalplanarbejdet har Tunnelfabrikken fået udarbejdet analyser af trafikken til/fra Tunnelfabrikken. Det forventes, at der vil arbejde op til 2.000 personer i Tunnelfabrikken på daglig basis og derudover forventes dagligt flere hundrede gæster, der kommer for at spise, opleve musik eller besøge kontorer, værksteder og butikker. Dette antal medarbejdere og besøgende er beregnet til gennemsnitligt ca. 2.500 daglige bilture. På baggrund af antallet af bilture er det beregnet, at der er ca. 400 biler i spidstimen, når der er større events i Tunnelfabrikken. På baggrund af antallet af besøgende har Teknik- og Miljøforvaltningen beregnet, at der er behov for 403 parkeringspladser i lokalplanområdet, som er i overensstemmelse med det beregnede antal biler i spidstimen.

Det endelige forslag til lokalplanen fastlægger imidlertid, at der kun må være 35 parkeringspladser i lokalplanområdet, idet Borgerrepræsentationen har besluttet, at området skal være et bilfrit byområde, hvor der kun må være p-pladser til afsætning og handicapbiler.

Når Tunnelfabrikken ibrugtages forventeligt primo 2024, er der ingen metrostation i nærområdet (der er 1,5 km til nærmeste metrostation). Metroen til Ydre Nordhavn forventes tidligst at kunne ibrugtages i 2030. Den kollektive trafikbetjening vil derfor i en årrække være på et langt lavere serviceniveau end de forudsætninger, der ligger til grund for det bilfrie byudviklingsområde. Det betyder, at langt størstedelen af medarbejdere, kunder, gæster mv. til Tunnelfabrikkens forskellige faciliteter, har behov for at benytte bilen i den mellemliggende periode.

Jf. Tillægget til Miljøvurdering af forslag til lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken:

"Formålet med udviklingen af området som bilfrit byudviklingsområde er at få færre til at benytte bil og i stedet konvertere til andre transportmidler, men dette vurderes at være usandsynligt, indtil den kollektive trafik er udbygget. Selv hvis lokalplanområdet skal være et bilfrit område, vil funktionerne i området fortsat medføre bilture i forhold til varelevering, boliger, ansatte, taxier og afsætning af private.

I den mellemliggende periode, indtil den resterende del af metrolinjen er etableret, vil der være busser, men serviceniveauet for den kollektive trafik

må vurderes at være væsentligt lavere end, når metroen er etableret. Dette har indflydelse på valget af transportmiddel, og det må derfor forventes, at langt flere vil anvende bilen i den mellemliggende periode. Dette kan medføre u hensigtsmæssig parkering på veje og ubebyggede arealer i Ydre Nordhavn, og samtidig forventes Indre Nordhavn at mærke et øget pres på parkeringsbelægningen på gadeplan og i parkeringshusene, da flere vil vælge at parkere bilen her og transportere sig på anden vis til Ydre Nordhavn. Den manglende kollektive trafik kan desuden forventes at medføre, at privatbilismen hos de mennesker som bosætter sig i lokalplanområdet, mod intentionen ikke reduceres.

Det vurderes på den baggrund, at der er behov for midlertidige parkeringspladser i den mellemliggende periode indtil metrolinjen er udbygget, særligt i forbindelse med store events. Københavns Kommune har vurderet behovet for parkeringspladser, når området udvikles bilfrit. I perioden, inden den resterende del af metrolinjen ibrugtages, må det forventes, at en del af brugerne af Tunnelfabrikken ankommer i bil. Der er i dag arealer med fast belægning, der allerede anvendes til parkering, blandt andet et større areal øst for Tunnelfabrikken. Der er også mulighed for at parkere ved Krydstogtterminalen, hvor der er parkering uden restriktioner (afstand fra lokalplanområdet er ca. 1-1,5 km). Det forventes, at disse arealer vil blive anvendt til parkering indtil de bebygges. Der forventes desuden parkering langs eksisterende veje. Anvendelse af de nævnte arealer som midlertidige parkeringspladser vil kunne afværge de væsentlige miljøpåvirkninger i den mellemliggende periode, men da arealerne ligger uden for lokalplanområdet kan det ikke reguleres i lokalplanen. Der er derfor risiko for, at parkeringsmulighederne kan ændre sig i forbindelse med fremtidig byudvikling og planlægning af disse arealer, før metrolinjen er færdig etableret. Nordhavn er et af Københavns Kommunes store byudviklingsområder, og byudviklingen her går stærkt. At parkeringsmulighederne inden metroen er færdigbygget, udlægges til anden anvendelse end parkering, er derfor sandsynligt.”

Tillægget til Miljøvurderingen konkluderer, at der er behov for parkeringspladser til Tunnelfabrikken, ikke mindst i perioden indtil metroen forlænges i Nordhavn. Funktionerne, herunder kulturelle faciliteter, restaurationer, butikker, kontorer, værksteder m.m kræver langt flere parkeringspladser end de i lokalplanen fastlagte 35 parkeringspladser, for at kunne fungere som et velfungerende samlingspunkt for hele København. Projektets størrelse og ambitiøse vision fordrer, at tilgængeligheden er inkluderende og rummer muligheder for både gående, cyklister og bilister i et fornuftigt omfang indtil den offentlige infrastruktur er tilvejebragt. Uden

en veludviklet kollektiv trafikbetjening og uden tilhørende parkeringspladser, vil Tunnelfabrikken være væsentligt dårligere stillet sammenlignet med andre byudviklingsområder i København og reelt blive presset på både de store visioner og forretningsgrundlaget.

I perioden, frem til der åbner en metrostation ved Tunnelfabrikken, må der endvidere forventes infrastrukturel byudvikling i området og deraf meget tung trafik. Det vil naturligt flytte nogle fra cykel til bil, fordi det føles sikrere og rarere, når der er mange lastbiler på vejene.

Tunnelfabrikken åbner derudover også før der etableres et større antal boliger i Ydre Nordhavn. Uden en kollektiv trafikbetjening vil Tunnelfabrikken dermed opleves som at ligge "meget langt væk", og det vil også betyde, at flere vil benytte bilen.

Med baggrund i ovenstående vil Tunnelfabrikken henstille til, at lokalplanen muliggør, at der må/skal anlægges 403 p-pladser i lokalplanområdet, svarende til antallet i det lokalplanforslag, der blev forelagt for Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen (se ved-hæftede Bilag B). Dette vil betyde, at lokalplanområdet skal udvides med et mindre område mod nordøst tilsvarende det oprindelige fremlagte lokalplanforslag.

Bilag vedhæftet:

Bilag A, cykelforbindelse

Bilag B, bilparkering

Venlig hilsen

Claudia Alex Laroux
Projektleder

Jesper Meldholdt Pedersen
Projektleder

TUNNELFABRIKKEN

TUNNELFABRIKKEN

+45 50175070

+45 31672081

cl@tunnelfabrikken.dk

jp@tunnelfabrikken.dk