

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Sendt til TMF via KK's høringsportal

Udviklingselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

Bemærkninger til Lokalplanforslag Tunnelfabrikken

By & Havn fremsender hermed bemærkninger til Tunnelfabrikken – Forslag til lokalplan, kommuneplantillæg og miljørapport, der er sendt i høring d. 1. marts 2021 med høringsfrist d. 26. april:

Lokalplanforslaget foreskriver i §5. Stk. 1 Bilparkering

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

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

I Lokalplanforslagets Redegørelse vedr. Bilparkering uddybes ovenstående:

"Kravet til parkering er fastsat efter bilparkeringsnormen i Kommuneplan 2019, med særlig bemærkning 0.

For alle udpegede byudviklingsområder i Kommuneplan 2019 skal det vurderes om disse områder kan gøres helt eller delvis bilfrit.

Lokalplanområdet for Tunnelfabrikken opfylder kriterierne for, at området kan udvikles bilfrit, herunder ligger 1/3 del af området indenfor 600 meter til det stationsnære kerneområde, og området udvikles med gode forbindelser for de bløde trafikanter.

For helt bilfrit byudviklingsområder etableres kun mulighed for handicapparkeringspladser, korttidsparkering og afsætning".

By & Havn har som et væsentligt formål at skabe bæredygtig byudvikling, og i den forbindelse har vi bl.a. fokus på, hvordan privat biltrafik kan begrænses.

Planlægningen af Nordhavn bygger således på en byudvikling, hvor CO2 udslip begrænses ved en bæredygtig transport. Trafikstrukturen i Nordhavn er bygget op på en god metrobetjening, gode cykel- og gangforbindelser, og at biltrafik skal være på de "bløde" trafikarters præmisser. Biltrafikken begrænses ved, at parkeringsanlæg placeres ved de overordnede veje, så de lokale gader og stræder friholdes for trafik.

Der er planlagt med en metrohøjbane i sammenhæng med et cykel-/gangloop, der gør det nemt at komme rundt i hele Nordhavn, og hvor trafikanter i loopet i videst muligt omfang har forrang for biltrafikken på de krydsende veje. Ligeledes er der truffet beslutning om at etablere en Nordhavnstunnel, der vil sikre, at biltrafikken spredes på flere overordnede veje, fremfor "genvejskørsel" på lokale veje.

26. april 2021
S-20190614-0919
D-20210322-043942

TAV@byoghavn.dk

Ambitionen er således, at trafikarternes fordeling er i overensstemmelse med Københavns Kommunes målsætning om, at biltrafikken maks. må stå for 25 pct. af den samlede trafik, jf. Kommuneplan 2019.

Borgerrepræsentationen har i forbindelse med den politiske behandling af lokalplanforslaget for Tunnelfabrikken besluttet, at Tunnelfabrikken skal opfylde et parkeringskrav, der svarer til "bilfri by". Det betyder, at der kun må etableres ganske få parkeringspladser. Teknik- og Miljøforvaltningen har på den baggrund vurderet, at der må anlægges knap 10 pct. af det antal parkeringspladser, forvaltningen i forbindelse med lokalplanudarbejdelsen havde vurderet, at funktionerne i området vil af føde og fastsat parkeringsnormen efter.

Med Tunnelfabrikkens placering knap 1,5 km fra nærmeste metrostation og i et ekstensivt udnyttet område forudser vi fra By & Havns side, at mange af dem, der kommer til at bo i/ved Tunnelfabrikken, mange af dem, der kommer til at arbejde der, og mange af de besøgende vil blive ved at køre i bil til og fra. Der er nogle eksisterende p-pladser, man kan benytte, men der vil givetvis også komme til at holde biler langs veje uden tilladelse til parkering til gene for andre trafikanter og virksomheder. Byggetomter må også forventes at blive indtaget til parkering, ligesom der med tiden vil komme pres på parkering på Svanemølleholm og Levantkaj.

Beslutningen om, at Tunnelfabrikken skal være bilfri by, indikerer, at hele Nordhavn skal være bilfri.

Det vil i givet fald og i runde tal betyde ca. 1.000 parkeringspladser i stedet for ca. 10.000 parkeringspladser til de resterende 2 mio. etm. byggeri.

By & Havn savner svar på, hvordan Kommunen i den situation vil sikre, at Nordhavn forbliver en attraktiv bydel for beboere og virksomheder, og med en sikker og hensigtsmæssig trafikbetjening.

By & Havn finder derfor, at der er en række spørgsmål af bymæssig og miljømæssig karakter, det ville være ønskeligt var besvaret, før man traf en så afgørende beslutning.

- En by uden parkeringspladser betyder umiddelbart, at der heller ikke er plads til elbiler og delebiler, men er det hensigtsmæssigt? Kunne man tænke mere i at gøre delebiler til et attraktivt og dermed reelt alternativ til egen bil?
- Hvordan forhindres det, at parkeringspladser i bykvartererne i Indre Nordhavn kommer under pres, og vil der i givet fald, som resultat heraf, blive flere bilture på det overordnede vejnet?
- Der er anlagt to metrostationer i Indre Nordhavn, og der er planlagt yderligere 3 - 4 stationer i Ydre Nordhavn. Er der regnet på, hvor mange flere brugere af metroen, "bilfri by" vil betyde, og om metroen kan håndtere de flere passagerer?
- Selvom der er set lovende eksempler på, at større virksomheders flytning til byområder med højklasset offentlig transportforsyning har betydet reduceret kørsel med privatbil, vil det være et stort skridt helt at fjerne muligheden for kørsel til jobbet med privatbil. Er det dokumenteret, at erhvervsvirksomheder fortsat vil finde Nordhavn attraktiv som lokation?
- Og hvad vil det i sidste ende betyde for den bæredygtige by, som defineres som den blandede by med både boliger og erhverv, med så få parkeringspladser?
- Der bliver skabt bedre vejadgang til Nordhavn med anlæg af Nordhavns-tunnellen. Hvilken betydning vil det få for hensigtsmæssigheden af tunnelen, hvis biltrafikken reduceres?

- Hvordan beregnes behovet for afsætningspladser og handicapparkeringspladser, når der i øvrigt ikke er p-pladser i byområdet?

Der foreligger By & Havn bekendt ikke entydige svar på ovenstående spørgsmål, By & Havn skal derfor foreslå, at der sættes et undersøgelsesarbejde i gang, hvor alle faktorer af bilfri by sammentænkes med det at udvikle fremtidens bæredygtige by, både for beboere og medarbejdere. By & Havn og Københavns Kommune deltagere eksempelvis allerede i et forskningsprojekt, hvor der undersøges bæredygtige mobilitetsløsninger som brug af delebiler, delecycler og kør-sammenløsninger i bl.a. Nordhavn.

Mht. det konkrete lokalplanforslag for Tunnelfabrikken skal By & Havn bemærke, at der for nærværende som bekendt ikke er taget endelig beslutning om at videreføre metroen i Nordhavn, og at der under alle omstændigheder vil være en årrække, hvor der er mere end 600 m fra området til en metrostation (1.400 m til Orientkaj Station).

I denne periode vil der alt andet lige være behov for flere parkeringspladser, end lokalplanen fastlægger. Derudover må de eksisterende terræn-parkeringspladser på naboområdet forudses nedlagt, når den fortsatte byudvikling når dette område.

Vi skal derfor henstille til, at det genovervejes, om lokalplanen for Tunnelfabrikken skal reducere omfanget af parkeringspladser i det omfang, der er lagt op til med Borgerrepræsentationens beslutning om at gøre Tunnelfabrik-området til "bilfri by".

Med venlig hilsen



Tina Allerelli Vestergaard
Projektleder, Planlægning & Bæredygtighed