

## Pia Lindgren

---

**Fra:** TMFKP Sekretariat

**Emne:** 2020-0855899-3 Svar til Astrid Aller, MB vedr. spørgsmål om delebilsordninger og bilfri by i relation til byggeri ved Amagerbanen

**Prioritet:** Høj

**Fra:** TMFKP PARC Rådhuspost

**Sendt:** 17. november 2020 12:47

**Til:** Astrid Aller (Borgerrepræsentationen)

**Emne:** 2020-0855899-3 Svar til Astrid Aller, MB vedr. spørgsmål om delebilsordninger og bilfri by i relation til byggeri ved Amagerbanen

**Prioritet:** Høj

Kære Astrid Aller, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion, fremsendes svar på dine spørgsmål af 10. november 2020 vedr. delebilsordninger og bilfri by i relation til byggeri ved Amagerbanen.

Med venlig hilsen

**Erik Schunck**

Fuldmægtig

PARC Sekretariat

---

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion



Astrid Aller, MB

## Delebilsordninger og bilfri by i relation til byggeri ved Amagerbanen

Kære Astrid Aller, MB

Tak for dine spørgsmål den 10. november 2020 vedrørende forvaltningens mulighed for at stille krav om delebilsordninger og øge incitamentet til at reducere bilejerskab i relation til lokalplanerne "Ved Amagerbanen Syd" og "Ved Amagerbanen Nord".

Du nævner, at spørgsmål 1, 2 og 5 særligt vedrører lokalplanområdet "Ved Amagerbanen Syd", og de løfter bygherrerne i lokalplanprocessen har givet omkring etablering af delebiler. Spørgsmål 3 og 4 omhandler den kommende lokalplan "Ved Amagerbanen Nord", og spørgsmål 6 er mere generelt.

1. *Hvad er der i den omtalte lokalplan/sag taget af politiske beslutninger relateret til byggeriet?*
2. *Hvilke muligheder har kommunen for at gennemtvinge delebilsordninger i dette lokalplansområde specifikt og generelt i nye byudviklingsområder?*
3. *Hvilke andre muligheder har kommunen for at reducere incitament til bilejerskab i lokalplanen, jf. målene i Kommuneplan 2019?*
4. *Er det muligt at udsætte behandling af lokalplanen indtil dette forhold er afklaret tilfredsstillende?*
5. *Er det korrekt, at byggeriet har fået en lempelig p-normering mod at opsætte delebiler. Og at bygherre således har sparet mange mio. kr. på ikke at etablere det normale antal p-pladser?*
6. *Hvordan kunne kommunen bedre understøtte en proces, der skaber delebilsordninger, der er indbygget i byudviklingsområder "by design"? Herunder også deleordninger for ladcykler til fx lokal Varetransport. Jeg tænker fx på en ordning lignende den, vi nu forsøger at implementere for at få bygget de 25% almene boliger, hvor forvaltningen sætter dem i gang med at samarbejde med et boligselskab, hvis de ikke indenfor en frist selv har gjort det.*

17. november 2020

Sagsnummer  
2020-0855899

Dokumentnummer  
2020-0855899-3

Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-  
reduktion  
Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

**Ad 1. Svar på hvad der i lokalplanen for Ved Amagerbanen Syd og sagen om delebiler er taget af politiske beslutninger relateret til byggeriet**

Borgerrepræsentationen vedtog den 2. marts 2017 Lokalplan nr. 544 Ved Amagerbanen Syd og en partnerskabsaftale mellem Københavns Kommune og grundejerne. Af partnerskabsaftalen fremgår det om delebiler, at "Grundejerne forpligter sig til at sikre, at min. 12 p-pladser på terræn i lokalplanområdet på den private fællesvej Ved Amagerbanen, forbeholdes delebiler."

**Ad 2. Svar på hvilke muligheder kommunen har for at gennemtvinge delebilsordninger i lokalplanområdet "Ved Amagerbanen Syd" og i nye byudviklingsområder generelt**

Kommunen har kun mulighed for at indgå i dialog med bygherrer omkring gennemførelse af partnerskabsaftalens aftaleforhold. I sidste instans kan en bygherres misligholdelse af forhold i en forpligtende partnerskabsaftale indbringes for domstolene.

Partnerskabsaftalen er en frivillig aftale mellem grundejer og kommunen om udvikling af et område, hvor kommunen agerer som privat aftalepart. Partnerskabsaftaler er ikke en del af plangrundlaget, og i byggesagsbehandlingen kan der derfor ikke stilles krav til overholdelse af partnerskabsaftalens indhold. Af samme grund laver Københavns Kommune ikke længere denne type aftaler i forbindelse med lokalplanlægning i byudviklingsområderne.

Planloven giver ikke mulighed for at regulere brugen af parkeringspladser med en lokalplan, herunder hvilken type af bil, der skal benyttes, eller at parkeringspladser reelt er til rådighed for beboerne i det konkrete byggeri. Det er dermed ikke muligt at kræve i en lokalplan, at en grundejer reserverer et vist antal parkeringspladser til delebiler. Ligesom der ikke kan stilles krav om, at der oprettes og opretholdes en delebilordning af en vis kvalitet.

Københavns Kommune har foreslået Erhvervsstyrelsen, at planloven ændres, så det bliver muligt at planlægge for delebiler, så der i lokalplaner kan stilles krav om, at et vist antal parkeringspladser forbeholdes delebiler.

**Ad 3. Svar på hvilke andre muligheder kommunen har for at reducere incitamentet for bilejerskab i den kommende lokalplan "Ved Amagerbanen Nord" jf. målene i KP19**

Kommuneplan 2019 giver mulighed for at arbejde med helt eller delvist bilfri by og dermed reducere parkeringsnormen for alle funktioner i et byudviklingsområde.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder, som er blevet vedtaget i Borgerrepræsentationen den 8. oktober 2020. I administrationsgrundlaget fremgår kriterier, rammer og principper for bilfri byudviklingsområder.

Lokalplanen "Ved Amagerbanen Nord" opfylder kriteriet for stationsnærhed, da 1/3 af området ligger indenfor det stationsnære område på 1000 meter og dermed giver mulighed for at reducere parkeringsnormerne med 50 % i forhold til udgangspunktet i kommuneplanen. Byudviklingsområdets beliggenhed i forhold til det omkringliggende vejnet og by er dog også vigtigt. Det er særligt vigtigt, at der er restriktioner på

parkeringspladser omkring området, så parkeringen ikke blot flyttes dertil. Nærhed til cykelstinet, kollektiv transport og gode gangforbindelser til stationen er også afgørende.

Lokalplanområdet ligger i et område af byen, hvor der ikke er parkeringsrestriktioner på de omkringliggende veje, og det gør, at der er rift om de tilgængelige pladser. Området er placeret med god adgang for både biler og cykler, men med en ringere adgang til kollektiv transport. Derfor er kommuneplanens parkeringsnormer fastholdt for alle funktioner i området. For boliger betyder det en parkeringsnorm på 1 pr. 250 m<sup>2</sup>.

Lokalplanområdet er derudover planlagt efter at skulle opleves så bilfrit som muligt. Parkeringskældre er placeret spredt i området med adgang fra Amager Strandvej eller den første del af Yderlandsvej. Det er gjort muligt at ombygge den eksisterende vej i området, Yderlandsvej, så kun renovation og brandredning er gennemkørende, og den daglige bilkørsel dermed holdes helt ude af området centrale del.

#### **Ad 4. Svar på om det er muligt at udsætte behandlingen af lokalplanen "Ved Amagerbanen Nord" indtil forholdet omkring delebilsordning er afklaret tilfredsstillende**

Borgerrepræsentationen kan beslutte ikke at vedtage en lokalplan ved behandlingen af indstillingen om endelig vedtagelse af lokalplanen. Men en beslutning om ikke at vedtage en lokalplan skal baseres på en planfaglig begrundelse. Det er ikke muligt at inddrage manglende delebiler som begrundelse, da de ikke kan reguleres med planloven. Desuden vedrører problematikken her en allerede vedtaget lokalplan "Ved Amagerbanen Syd", og problematikken om delebiler indenfor det lokalplanområde berører ikke lokalplanområdet "Ved Amagerbanen Nord".

#### **Ad 5. Svar på om det er korrekt at lokalplanområdet "Ved Amagerbanen Syd" har fået en lempeligere parkeringsnorm mod at etablere delebilspladser**

Parkeringsnormen i lokalplanen er 1 pr. 200 m<sup>2</sup>. Udgangspunktet i Kommuneplan 2015 var 1 pr. 150 m<sup>2</sup> med mulighed for at justere op til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> eller ned til 1 pr. 200 m<sup>2</sup> efter en konkret vurdering. Den lavere parkeringsdækning er sat ud fra en konkret vurdering, som peger på, at delebilspladser udgør 2 % af parkeringsdækningen, at der lægges op til fleksibel udnyttelse af parkeringspladser i kældre, at bebyggelsesplanen er baseret på at minimere biltrafik uden kørende adgang i de grønne kiler, og at der er gode cykelforbindelser til og fra området.

#### **Ad 6. Svar på hvordan Københavns Kommune bedre understøtter delebilsordninger og deleordning til ladcykler, fx på samme måde som der lige nu fra forvaltningens side sættes gang i eksekveringen af de 25 % almene boliger**

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder i øjeblikket på en vejledningsindsats, som skal bruges i dialog med bygherre i byudviklingsområderne for at skabe gode byområder, som er mindre bilafhængige og med en reduceret parkeringsnorm. Her indgår delebiler og andre deleservices som en del af vejledningsindsatsen.

Forvaltningen vil sammen med developere, grundejere m.fl. udvikle principper for finansiering, partnerskaber og adfærdsmæssige tiltag, der kan få flere til vælge et hverdagsliv uden at eje og benytte bil. Dette vil indgå i et inspirationskatalog, hvor der desuden vil være eksempler på, hvordan kriterier og principper i administrationsgrundlaget konkret kan udmøntes.

Herudover er forvaltningen i gang med at opdatere Delebilstrategien til også at omfatte delebiler uden fast stamplads. Den primære leverance hertil er tværgående analyser og især juridiske afklaringer af forskellige typer delebilisme samt forslag til konkrete initiativer, så alle former for delebilisme kan indgå i en samlet strategi.

Opdateringen omfatter bl.a.:

- at opsamle og formidle den nyeste viden og data indenfor delebilisme både for København, nationalt og internationalt.
- at sikre en grundig forståelse af de udfordringer og problemstillinger, der er ved de nuværende debilsordninger og afdække handlemuligheder indenfor eksisterende lovgivning.
- at generere ny viden og data om delebilisme og dens effekter og potentialer i København med vægt på en grundig kvalitativ undersøgelse, der både involverer brugere og ikke-brugere og afdækker både privat og erhvervsmæssig brug.
- at udarbejde et virkemiddelkatalog, hvis realisme sikres gennem en grundig juridisk gennemgang.

Forvaltningen vil forelægge Teknik- og Miljøudvalget analyseresultater og virkemiddelkatalog sammen med en drøftelsessag om delebiler forud for forhandlingerne om Overførselssagen 2020/2021.

Med venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør