



Fanny Broholm, MB

Besvarelse af spørgsmål om udvidelse af princippet for stationsnærhed i administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder

7. oktober 2020

Sagsnummer
2020-0814348

Dokumentnummer
2020-0814348-2

Kære Fanny Broholm

Tak for dit spørgsmål den 5. oktober 2020 om, hvad konsekvenserne er af, at der i administrationsgrundlaget for bilfri byudviklingsområder laves en udvidelse af princippet for stationsnærhed, så det kun er 1/3 af lokalplanen, der skal ligge inden for cirkelslaget for både 600 meter og 1000 meter, for at området bliver henholdsvis helt eller delvist bilfrit. Du uddyber, at forvaltningen i sin besvarelse ikke blot bedes redegøre for de negative konsekvenser for mobiliteten, men også for de positive konsekvenser for arealanvendelse, CO₂ og luftforurening.

Forvaltningen har i udarbejdelsen af administrationsgrundlaget vurderet, at 2/3 kan være et bud på, hvor stor en andel af et byudviklingsområde, som skal ligge inden for det stationsnære område. Argumentationen for 2/3 begrundes i, at størstedelen af byudviklingsområdet skal være stationsnært. Det handler grundlæggende om, at der skal være et reelt alternativ til bilen for borgerne i disse områder, da målet er at opretholde den samme mobilitet til de bilfri områder, som i byens øvrige områder. Dette alternativ vil for størstedelen af borgernes vedkommende være kollektiv transport, og derfor har forvaltningen vurderet, at 2/3 af området skal ligge inden for henholdsvis 600 og 1000 meter af en station for at kunne opretholde et tilstrækkeligt mobilitetstilbud til borgerne i de bilfri/delvist bilfri områder.

De to nedenstående kort (s. 3) viser, hvilke byudviklingsområder, der kan udpeges til at blive udviklet helt eller delvist bilfrit alt efter, om 1/3 af lokalplanområdet ligger inden for det stationsnære område (kort A) eller 2/3 af lokalplanområdet ligger inden for det stationsnære område (kort B) på hhv. 600 meters og 1000 meters cirkelslag. Kortet omfatter alle byudviklingsområder og perspektivområder udpeget i

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Teknik- og Miljøforvaltningen
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S
EAN-nummer
5798009809452

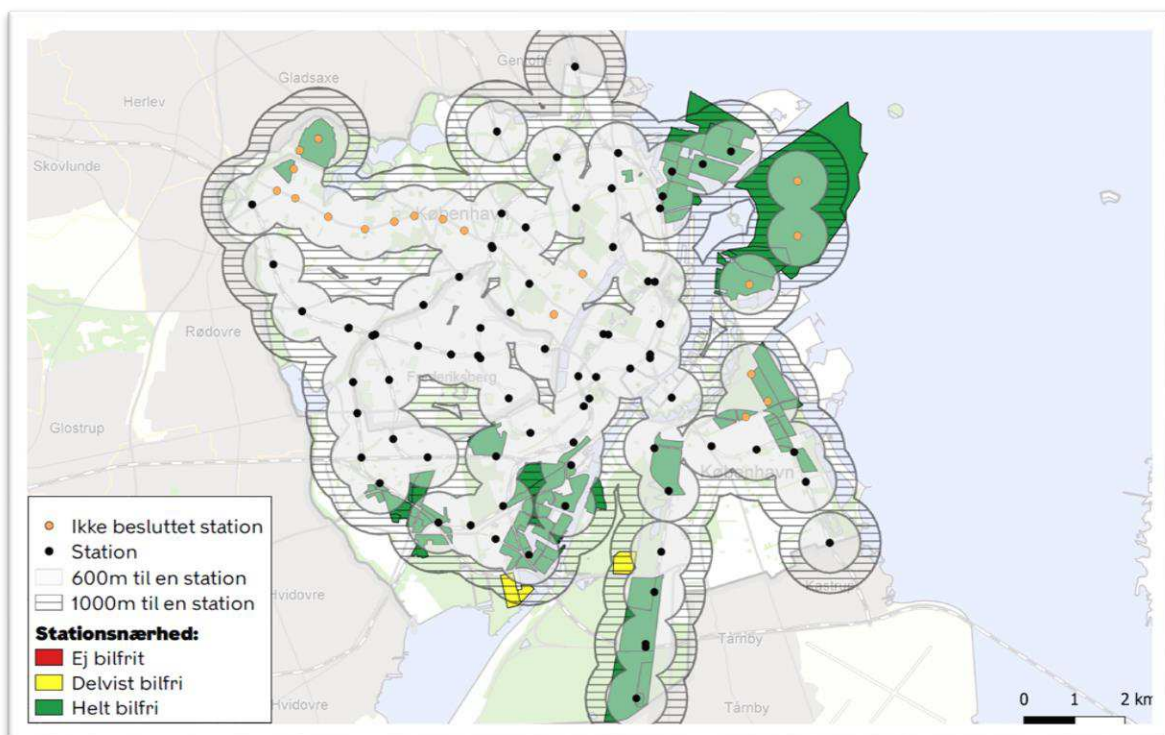
Kommuneplan 2019. Kortene er baseret på stationsnærhed som den afgørende faktor med hhv. 600 meters og 1000 meters cirkelslag. Der er dog et enkelt område, som falder ud – Artillerivej Syd, som på kort A fremgår, som om det kan udvikles som bilfrit, og på kort B som delvist bilfrit. Reelt er området dog ikke stationsnært, da den nærmeste station ligger på Enghave Brygge på den anden side af vandet.

Der skelnes mellem eksisterende stationer/stationer under anlæg og fremtidige stationer. De fremtidige stationer (markeret med orange) omfatter metrolinje til Lynetteholmen samt metrostop på Prags Boulevard. Herudover er stationer på letbane på Frederikssundsvej markeret. Det er endnu ikke besluttet, om der skal etableres en letbane, men Borgerrepræsentationen har besluttet, at Økonomiforvaltningen skal arbejde videre med projektet. De områder, som ligger i nærheden af stationer, som endnu ikke er politisk besluttede, kan ikke udvikles som helt eller delvist bilfri. For at de kan indgå i planlægningen skal de være finansierede og fremgå af Fingerplanen. De byudviklingsområder, hvis grad af bilfrihed afhænger af en station, som endnu ikke er besluttet, fremgår af tabel 1 med en *-bemærkning.

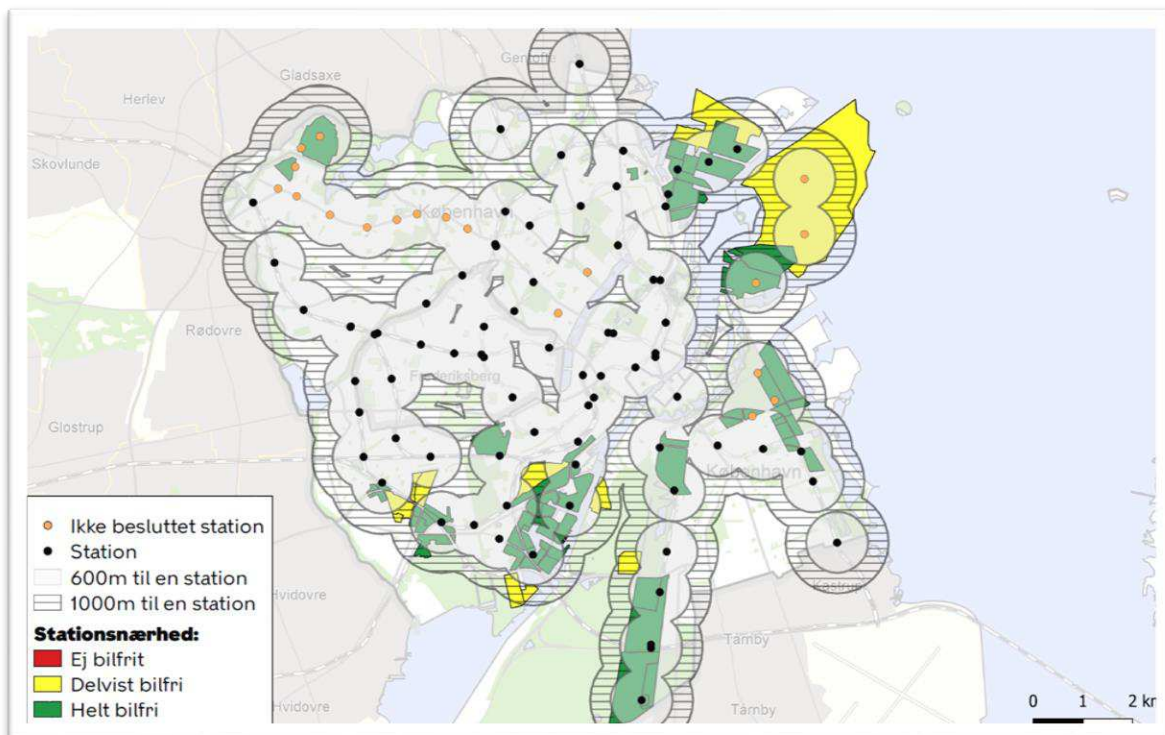
Ved stationer forstås metro-, S-tog- og letbanestationer. BRT-stationer er ikke medtaget, da ingen af dem ligger i nærheden af byudviklingsområder.

Reduktion af biltrafikken fra de helt eller delvist bilfri områder, herunder især den fossile del af biltrafikken, vil resultere i mindre luftforurening og dermed mindre CO₂-udledning i det pågældende område. På dette overordnede niveau er det dog ikke muligt at vurdere den konkrete effekt af reduktionen. Når nogle områder pålægges restriktioner, mens øvrige områder ikke har restriktioner, vil der være en risiko for, at trafikken ikke flyttes over på mere miljøvenlige køretøjer som fx kollektiv trafik eller cykler, men blot flyttes over til andre dele af byen, som vil blive mere belastet af trafik. Med en øget afstand til kollektiv transport (hvis kun 1/3 er stationsnært) vil denne risiko være større, da færre vil vælge den kollektive trafik til.

Se kort og tabel på side 3, 4 og 5.



Kort A



Kort B

Nedenstående opgørelse (tabel 1) viser, hvordan byudviklingsområderne fordeler sig inden for de tre kategorier "bilfri",

"delvist bilfri" og "ej bilfri", hvis henholdsvis 1/3 eller 2/3 af lokalplanområdet ligger inden for det stationsnære område:

Igangværende byudviklingsområder	Planperiode	Vurdering ud fra kriterier	
		2/3	1/3
Ørestad: Ørestad Nord, Ørestad City, Ørestad Syd inkl. metroklargøringscenteret samt Bella Kvarter og Faste Batteri	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere havnearealer i Nordhavn: Århusgadekvarteret, Trælastholmen, Sundmolen, Svanemølleholmen (holm 8) og Levantkaj Vest	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere industri- og havnearealer i Sydhavn: Sluseholmen, Tegllholmen og Enghave Brygge	1. del	Bilfri	Bilfri
Erhvervsarealer ved Bådehavnsgade og Borgmester Christiansens Gade: Sydhavnsgade	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere banearaler omkring Dybbølsbro Station	1. del	Bilfri	Bilfri
Carlsberg	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer i Valby: Grønttorvet, Torveporten, Følager, Poppelstykket, Carl Jacobsens Vej, Kulbanevej-kvarteret samt arealer i Valby Idrætspark	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer på Amager: Krimsvej, Lergravsvej, Strandlodsvej Syd	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer på Amager: Sundby Gasværk, Strandlodsvej Nord, Ved Amagerbanen * (delvis bilfri)	1. del	Bilfri*	Bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer på den sydlige del af Islands Brygge (Artillerivej Syd)	1. del	Ej bilfri	Ej bilfri
Østre Gasværk	1. del	Bilfri	Bilfri
Nye byudviklingsområder	Planperiode	Vurdering ud fra kriterier	
		2/3	1/3
Godsbaneterrænet mellem Vasbygade og jernbanearealerne	1. del	Delvis bilfri	Bilfri
Erhvervsarealer ved Bådehavnsgade: Bådehavnsgade Nordvest og Nordøst	1. del	Bilfri	Bilfri
Erhvervsarealer ved Bådehavnsgade: Bådehavnsgade Syd inkl. Stejlepladsen	1. del	Delvist bilfri	Delvis bilfri
Ørestad: Vejlandskvarteret	1. del	Delvis bilfri	Delvis bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer i Valby: Strømmen samt Ny Ellebjerg Station og overdækning af baneterrænet	1. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer på Amager: Siljanganegade og Vermlandsgade * (delvist bilfri)	1. del	Bilfri*	Bilfri

Bystævneparken *(delvist bilfri)	1. del	Bilfri*	Bilfri
Tingbjerg *(ej bilfri)	1. del	Bilfri*	Bilfri
Havnearealer i Nordhavn (Levantkaj Øst (holm 10) og Holm 12 samt et område omkring Tunnelfabrikken)	2. del	Bilfri	Bilfri
De tidligere erhvervs- og industriarealer i Valby: F.L. Smidth	1. del	Delvist bilfri	Bilfri
Øvrige havnearealer i Nordhavn (holm 11, 16 og 17) *(delvist bilfri)	Perspektivperioden	Delvist bilfri*	Bilfri
Industriområdet mellem Vermlandsgade og Prags Boulevard på Amager	Perspektivperioden	Bilfri	Bilfri
Kløverparken på Amager* (ej bilfri)	Perspektivperioden	Bilfri	Bilfri
Refshaleøen *(ej bilfri)	Perspektivperioden	Bilfri*	Bilfri
Fremtidig byudvikling af Lynetteholmen	-	Delvist bilfri	Bilfri

*Tabel 1 viser hvilke byudviklingsområder, der kan udvikles helt eller delvist bilfrit. Områder som ligger inden for stationsnærheden til en ikke-besluttet station er markeret med *, hvor det i () fremgår, hvordan området kan udvikles i dag. For at de kan indgå i planlægningen, skal de være finansierede og fremgå af Fingerplanen.*

Med venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør