

Bilag 7: Notat Svanemølleholm – vejkapacitet og p-norm

I forbindelse med forslag til lokalplan for Svanemølleholm på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 2. marts 2020, var der forhold omkring vejkapaciteten på Sundkrogsgade og parkeringsdækningen efter vedtagelsen af KP19, der skulle præciseres.

Sundkrogsgade

Lokalplansforslaget for Svanemølleholm afgrænser Sundkrogsgade på strækningen mellem Stubbeløbgade og Skudehavnsvej.

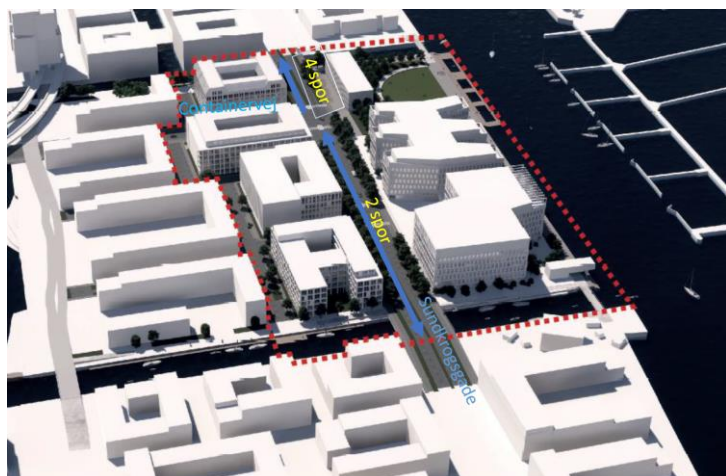
Indenfor lokalplanens område kan der udlægges og nedlægges vejareal.

Forslaget lægger op til, at Sundkrogsgade nord for Containervej anlægges som en 2 sporet grøn bygade. Syd for Containervej indenfor lokalplanens område anlægges Sundkrogsgade i 4 spor.

Lokalplansforslaget udlægger vejareal til, at Sundkrogsgade også nord for Containervej kan udvides til 4 spor. Behovet for 2 eller 4 spor vil blive kortlagt i forbindelse med nedennævnte trafikanalyse i foråret 2020.

Som del af lokalplansforslaget, er der udarbejdet udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn om anlæg af Sundkrogsgade.

På mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 2. marts stillede Enhedslisten ændringsforslag, (ÆF3) om, at Sundkrogsgade maksimalt skal have 2 spor. Ændringsforslaget blev vedtaget.



ÆF3 hvor Sundkrogsgade er vedtaget med maksimalt 2 spor

6. marts 2020

Sagsnr.
2020-0068063

Dokumentnr.
2020-0068063-1

Byens Udvikling
Byplan Syd

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Teknik- og Miljøforvaltningen fortolker dette således, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen har anbefalet, at Sundkrogsgade udlægges i 2 spor nord for Containervej. Dette er i overensstemmelse med det "alternative vejprofil" i lokalplansforslaget.

Sundkrogsgade er i KP19 klassificeret som bydelsgade. En bydelsgade skal sikre afviklingen af trafikken indenfor de enkelte bydele, og gennemkørende trafik skal søges minimeret.

I 2027 er Nordhavnstunnellen anlagt, der særligt skal medvirke til at aflaste Sundkrogsgade og krydset ved Kalkbrænderihavsgade.

Der arbejdes på en række trafikanalyser, der vil afdække den fremtidige trafik på Sundkrogsgade, bl.a. trafikanalysen for Østlig Ringvej, der forventes færdig i foråret 2020.

Som del af mobilitetsanalysen udarbejdes en trafikanalyse for grøn omstilling af trafikken, der også kan få betydning for den fremtidige kapacitet for biltrafikken i Sundkrogsgade.

Da lokalplanforslaget for Svanemølleholm kun omfatter og regulerer en kort strækning af Sundkrogsgade er der for denne strækning i lokalplanen udarbejdet et forslag, der både giver fleksibilitet i forhold til kapaciteten for biltrafikken, da lokalplanen både rummer mulighed for en 2 sporet og 4 sporet Sundkrogsgade. Ud over fleksibiliteten for kapaciteten for biltrafikken, er der i lokalplansforslaget arbejdet med, hvordan Sundkrogsgade kan indgå som del af de byrumsmæssige kvaliteter og ikke medvirke til at være en barriere mellem den vestlige og østlige del af Svanemølleholm. Der er derfor bl.a. udarbejdet landskabsprojekt både for en 2- eller 4 sporet Sundkrogsgade.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, ud fra den nuværende viden om den trafikale udvikling i Nordhavn, de reducerede p-normer i KP19, målsætningerne om at højst 25 % af personturene skal foregå i bil, så vil en 2 sporet Sundkrogsgade indenfor lokalplansområdet nord for Containervej have den nødvendige kapacitet til at kunne betjene den interne trafik til og fra Nordhavn.

Parkering

Antallet af pladser til bilparkering på Svanemølleholm fastsættes i lokalplanen.

I henhold til KP19 kan antallet af pladser for kontorbyggeri i tætbyen/byudviklingsområder fastsættes efter en konkret vurdering.

Normen for parkeringsdækningen til erhverv i byudviklingsområder er 1 plads pr. 214, men kan for kontorbyggeri maksimeres til 1 plads pr. 143 eller minimeres til en plads pr. 286.

I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

Enhedslisten, Radikale Venstre, Socialistisk, og Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning på mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 2. marts 2020.

”Partierne ser frem til en parkeringsnorm, der er beregnet i forlængelse af Kommuneplan 2019s norm for området”

Forvaltningen har ud fra Kommuneplan 2019s norm for området udarbejdet et parkeringsnotat, hvor parkeringsdækningen er fastsat til 1:175 pr. kvadratmeter etageareal.

I det aktuelle tilfælde, vil denne parkeringsdækning medføre, at ca. 10 % af de ansatte kan komme i bil. Hermed er kommunens målsætning om, at højst 25 % af personturene må foregå i bil opfyldt.

I bestræbelserne på at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by, skal alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri. Et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen eller færre parkeringspladser. Parkering kan samles i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering på terræn. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nem tilgængelig delebilsarkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttids- parkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.

Bilparkeringen i Svanemølleholm placeres i anlæg, så dele af områderne vil være helt eller delvist bilfrie og med adgang direkte eller tæt på den gennemkørende hovedadgangsvej Sundkrogsgade. Området er planlagt efter en stram infrastruktur med få adgangsveje til parkeringsanlæg og enkelte mindre lokalgader. Der bliver mulighed for i 2. fase af planlægningen af boligdel øst for lokalplanområdet at arbejde med større andel af bilfrihed.

Efter vedtagelsen af KP19 skal der udformes praksis for, hvordan der planlægges for bilfrihed i en del af et byområde, i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner så bilfriheden planlægges i sammenhæng med det samlede byudviklingsområde.