



Besvarelse vedrørende Godsbaneterrænet

Medlem af Borgerrepræsentationen Christina Sade Olumeko (Å) har den 22. marts 2022 stillet en række spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstillingen startredegyrelse for lokalplan Godsbaneterrænet den 4. april 2022. Nedenfor fremgår spørgsmål og svar.

Spørgsmål og svar

1. Har I nogen estimer på, hvor mange mennesker der vil bruge parkområdet i Jernbanebyen?

Svar:

Teknik- og Miljøforvaltningen er ikke bekendt med estimer på antallet af brugere. Det vil afhænge af adgangsforhold og kommende beboere.

2. Hvad er processen for at etablere broforbindelser? Skal vi ikke reservere plads til dem i lokalplanen?

Svar:

Der muliggøres plads til broforbindelse til Ingerslevsgade og over CMC. Det skal afklares, om øvrige forbindelser skal muliggøres som bro eller i terræn. En forbindelse over CMC vil indgå i projektet. Der kan ikke med lokalplanen stilles krav om, at grundejerne finansierer broforbindelser til og fra området. Hvis grundejer finder det hensigtsmæssigt, kan grundejer opfordre kommunen til at indgå en frivillig udbygningsaftale om etablering af infrastrukturanlæg i og uden for lokalplanområdet. En forbindelse til Ingerslevsgade vil forudsætte kommunal eller anden finansiering, som ikke er afsat.

3. Er førerløse el-busser muligt?

Svar:

Det vil skulle finansieres af grundejer og kan ikke sikres i en lokalplan. Movia/Københavns Kommune ønsker at muliggøre en Movia-bus.

4. Hvad er mulighederne for at etablere busstationer i Jernbanebyen og hvad er processerne for det?

Svar:

Der sikres i lokalplanen, at den gennemgående vejforbindelse Otto Busses Vej bliver bred nok til, at en gennemkørende moviabus med stop vil være en mulighed. Beslutning om hvorvidt der skal være Movia-

31-03-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 4734

Dokumentnummer i F2
1139594

Sagsnummer i eDoc
2022-0101384

Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-
reduktion

Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

bus i området vil indgå i Movias vurderinger af det samlede busnet efter anlæg af metro til Sydhavnen.

5. Kan vi reservere cykelpladser til ladcykler?

Svar:

Ja, der fastlægges en andel i lokalplanen.

6. Hvad betyder det, at delebilsparkeringspladser skal lægges til minimumsnormen?

Svar:

Med minimumsnormen planlægges ingen p-pladser – dvs. heller ikke til delebiler, men kun pladser til nødvendig afsætning. Hvis delebiler ønskes, skal de lægges til udover normen.

7. Hvor mange delebilspadser vurderer forvaltningen, at der skal oprettes, hvis bydelen er bilfri, og indbyggerne i bydelen skal have høj tilgængelighed til benytte delebilerne?

Svar:

Ca. 40 % af alle boliger i København har egen bil i dag. Dette udtrykker et behov, som er lagt til grund for forvaltningens vurdering. På Godsbaneterrænet vil det svare til, at ca. 1.800 boliger vil have et behov for bil i hverdagen eller lejlighedsvist. Med et højt serviceniveau for delebiler vil det svare til ca. 1 delebil pr. 5-7 boliger. Det svarer til mellem 260-360 pladser udover de ca. 200 afsætningspladser, der er foreslået i det bilfrie scenarie.

Der er pt. ikke lovhjemmel til at stille krav om delebilspadser i lokalplaner. Regeringen har dog spillet ud med, at kommunerne i lokalplanlægningen kan få mulighed for at regulere flere typer af parkering, herunder pladser til dele- og elbiler. En ændring af planloven kan muligvis forventes i løbet af 2022. Det betyder, at der potentielt bliver mulighed for at bestemme i lokalplanen, at en andel af parkeringspladserne skal være til dele- og elbiler frem mod endelig vedtagelse af lokalplan for Godsbaneterrænet. Der henvises desuden til parkeringsnotat vedlagt som bilag til indstilling om startredegørelse for Godsbaneterrænet.

8. Kan forvaltningen kort redegøre for erfaringerne med bilfrie bydele i andre byer? Jeg kan se, at Wien, Amsterdam og Malmö har gjort det.

Svar:

Forvaltningen har udarbejdet en eksempelsamling med eksempler på bilfrie områder i andre lande. De kan findes på nedenstående link: [Bilfri byområder - Inspirationskatalog til dialog 2020 \(itera.dk\)](#)

Der arbejdes grundlæggende på samme måde flere steder med decentral placering af parkeringsanlæg og et fredeliggjort indre område, som er indrettet for fodgængere og cyklister som primære trafikantgrupper. Forvaltningen er ikke bekendt med bilfrie områder i størrelsesorden, som er tilfældet med Godsbaneterrænet. Af de referencer, som fremgår af eksempelsamlingen, er der ingen som har reduceret parkeringsnormen i samme omfang som Kommuneplan 2019 giver mulighed for. Parkeringsnormen er i størstedelen af tilfældene højere end udgangspunktet i kommuneplanen.

9. *Hvor dyrt vil det være at bruge regnvand som toiletskyld?*

Svar:

Det afhænger af de konkrete tekniske forhold. Forvaltningen kan ikke svare på, hvad omkostninger vil være. Ikke alle tagbelægnings er egnede til opsamling af regnvand, herunder tagpap eller grønne tage.

10. *Hvad er mulighederne for at reservere yderligere areal til offentligt brug, herunder svømmehal eller faciliteter til aftenskoler?*

Svar:

Der kan reserveres areal i lokalplanen til flere offentlige funktioner, men det vil indebære, at der skal findes kommunal finansiering til disse, da grundejer kan kræve at arealer udlagt til offentlige funktioner overtages af kommunen.

11. *Kan forvaltningen vurdere, evt. med indspark fra de øvrige forvaltninger, om der er behov for svømmefaciliteter i København som med fordel kan bygges på Godsbaneterænet?*

Svar:

Analyse om arealbehov i KP19 baseret på behov fra forvaltningerne peger på, at der skal etableres ny svømmehal i byudviklingsområdet Bådehavsgade Sydvest, hvor planprocessen er ved at begynde. Der er ikke vurderet behov på Godsbaneterænet.

12. *Er det muligt at bygge mere end 25 % alment, ligesom kommunen har gjort andre steder - og i så fald hvordan?*

Svar:

Der er på nuværende tidspunkt ikke lovhjemmel til at stille højere krav end 25 %. Så det vil indtil videre kræve en frivillig aftale med grundejerne.

13. *Er det muligt at lave en borgersamling i stedet for en almindelig høring på lokalplansforslaget til Jernbanebyen eller endda forud for lokalplansforslaget?*

Svar:

Høring er lovpligtig, og der afholdes et borgermøde i høringsprocessen. Supplement til dette vil kræve, at der afsættes ressourcer til det. Grundejerne er i dialog med lokaludvalg og andre lokale aktører.

14. *Kan forvaltningen til brug for Teknik- og Miljøudvalgets beslutning indhente Børne- og Ungeforvaltningens faglige vurdering af skolens etage højde?*

Svar:

Børne- og Ungeforvaltningen er en del af processen og peger på, at det er mest fordelagtigt med en lav skole.

15. *Kan vi bestemme den midlertidige anvendelse af området inden byggeriet starter? Fx til anvendelse til midlertidige studieboliger?*

Svar:

Den midlertidige anvendelse fastlægges ikke i lokalplanen, men der kan dispenseres midlertidigt til forskellige formål, bl.a. midlertidige studieboliger.

*16. Er der nogen konsekvenser af, at vandet på grunden er forurenet?
Og hvorfor er det forurenet?*

Svar:

Der er registreret jordforurening på grundene pga. tidligere anvendelse til værksteder. Nedsivning af regnvand vil derfor formentlig ikke være mulig af hensyn til forurening af grundvand. Regnvand opsamlet på veje og tage vil ikke overholde hygiejnekrav til drikkevand, og der vil derfor være begrænsninger på, hvor det må anvendes (fx ikke i daginstitutioner).

Svaret er offentligt tilgængeligt på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden tilknyttet indstillingen, som svaret vedrører.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør