



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 5. marts 2019
J. nr. 2019-1216

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 21. februar 2019 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L153 – Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Øjvind Vilsholm (EL).

Spørgsmål nr. 15:

Vil et intensivt byggeri på arealerne, der med lovforslaget tillades byudviklet, være i overensstemmelse fingerplanens principper om stationsnærhed?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Erhvervsministeren, som har oplyst følgende:

”Jeg har forelagt spørgsmålet for Erhvervsstyrelsen, som oplyser, at Københavns Kommune vil kunne planlægge for intensive byfunktioner på de arealer, der med lovforslaget tillades byudviklet, hvis planlægningen er i overensstemmelse med Fingerplanens regler om stationsnærhed for det indre storbyområde.

Ifølge den gældende Fingerplan 2017 og Forslag til revideret Fingerplan (Fingerplan 2019), som aktuelt er i offentlig høring, kan der i det indre storbyområde afgrænses stationsnære kerneområder i op til 600 meters gangafstand og udvidede stationsnære områder i op til 1.000 meters luftlinje fra eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen og letbanen.

Ifølge Fingerplanen skal kommuneplanlægningen i det indre storbyområde sikre, at intensive byfunktioner – fx større kontorbyggerier på over 1.500 etagemeter, hoteller og konferencecentre og større idrætshaller – fortrinsvis placeres i det stationsnære kerneområde.

Ifølge Fingerplanen kan kommunerne endvidere lokalisere intensive byfunktioner i det udvidede stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, hvis kommunen kan redegøre for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som fx direkte tilbringer service til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv.



Kommunen kan uden videre planlægge for intensive byfunktioner i det udvide-
de, stationsnære område, hvis den fx fastlægger normer for maksimalt antal
parkeringspladser: For Københavns og Frederiksberg Kommuner er denne
norm i Fingerplanen sat til højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal er-
hvervsbyggeri.

De arealer, der med lovforslaget tillades byudviklet, ligger alle i det område,
hvor der i den kommunale planlægning kan udpeges udvidede stationsnære
områder (luftlinje 1.000 m). En del af arealet nord for Vejlands Allé ligger des-
uden indenfor det område, hvor der i den kommunale planlægning kan afgræn-
ses stationsnære kerneområder (600 m gangafstand).

Det bemærkes, at Fingerplanen ikke indeholder regler om, at tæt boligbyggeri
skal placeres stationsnært.”

Jeg har ikke yderligere at tilføje hertil.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen