

Dato 18. juni 2009

### **Høringssvar vedrørende Københavns Kommuneplan 2009**

Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe har behandlet det fremlagte høringsmateriale ved åbne møder i Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe/ Vesterbro Lokaludvalgs Teknik- og Miljøudvalg den 13. maj og 10. juni samt på Vesterbro Lokaludvalg møde den 18. juni 2009 og vi har følgende kommentarer:

#### **Overordnet kommentar/forslag:**

- Vi ser med glæde på, at parkeringsnormerne er ændret i herværende udgave. Desværre er ændringen ikke radikal nok. Ved at bevare muligheden for at etablere 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etagebolig, åbenholder planen stadig private entreprenørers mulighed for at påvirke trafikudviklingen i København. Vi bliver nødt til at sætte kraftigt ind over for den stigende privatbilisme i byen og én af virkemidlerne er begrænsninger i parkeringspladser. Vi forslår derfor at der fremover maksimalt må etableres 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etagebolig. Derudover foreslår vi, at private parkeringsanlæg fremover udnyttes effektivt, i stedet for etableringen af nye parkeringsanlæg og i stedet for den planlagte omlægning af parallel-parkeringspladser (på gadeplan) til skråparkering.
- S. 50 i 'Rammer og Lokalplanlægning': De maksimale størrelser for butikker i Istedgade og Vesterbrogade er alt for høje. Strukturen i bebyggelsen og områdernes historie gør denne bestemmelse meget problematisk. Det bør ikke være tilladt at etablere så store udvalgsvare-butikker i et lokal bolig-/detailhandelsområde.
- S. 50 samme sted: Flere gange optræder begrebet at "detailhandel må maksimalt øges med X m<sup>2</sup>". Denne formulering er ikke brugbart som reguleringsinstrument, idet udgangspunktet mangler. Vi mener at den maksimale størrelse skal indskrives direkte, for at give borgerne mulighed for at tage stilling til indholdet.
- Kommunenplanen fastlægger opdelingerne mellem bydelene. Vi vil gerne opfordre til, at Københavns Kommune, med Kommuneplan 2009, retter den meget store

**Vesterbro Lokaludvalg**  
Valdemarsgade 4  
1665 København V

**Formand:**  
Niels Vestergaard

E-mail:  
vestergrd@gmail.com

Telefon  
40 97 73 78

**Sekretariat:**  
Udvalgssekretær:  
Lotte Thiim Bertelsen

Telefon  
33 24 31 63  
26 12 13 18

E-mail  
lfb@okf.kk.dk

fejltagelse det var at sammenlægge Kgs. Enghave og Vesterbro. De to bydele passer ikke sammen. Der er store geografiske, kulturelle, sociale og demografiske forskelle mellem de to bydele, hvilket bevirker, at det ikke er naturligt at betragte de to bydele som én. Problemerne og mulighederne i den ene bydel er af så væsensforskellig karakter ift den anden, at samarbejdet mellem de to bydele ikke falder naturligt. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til at gøre skaden god igen og genetablere de to bydele som selvstændige bydele, men hver deres eget Lokaludvalgssekretariat og Miljøpunkt.

## **Kommentarer til hovedstrukturen:**

### **S. 15 – Den Bæredygtige By**

#### **Pkt. 13:**

Vi ser med glæde at en kommende trængselzone fortsat optræder i Kommuneplanen, men vil gerne understrege vigtigheden af, at en sådan omfatter HELE Sydhavn. I de forslag vi har kendskab til er visse fordelingsveje i Sydhavn uden for zonen. Taget de meget store trafikale problemer i Sydhavn i betragtning er det vigtigt, at en kommende trængselszone omfatter hele bydelen således, at beboerne i Sydhavnen også får glæde af den.

Vi finder det meget uambitiøst, og kritisabelt, at Kommuneplanen indeholder en formulering om, at man "...arbejder (...) for at fastlægge rammerne for en eventuel trængselszone". Denne sætning skal, qua det store flertal i Borgerrepræsentationen for zonen, rettelig hedde: "...arbejder (...) for at etablere en trængselszone".

Derudover vil vi gerne understrege at al tale om roadpricing er at udskyde et helt nødvendigt tiltag for at begrænse trafikken i København. Roadpricing er et fremtidsscenario, hvorimod trængselsafgifter et velgennemprøvet og effektivt system, som kan etableres umiddelbart efter en beslutning.

#### **Pkt. 15:**

Vi støtter udviklingen af det kollektive transportsystem, men mener at den nuværende udvikling har flere problematiske aspekter:

- Der satses alt for entydigt på metro. Vi vil gerne opfordre til at overveje alternative transportformer, som både er billigere og mere fleksible overvejes seriøst. Dette kunne være letbaner.
- Vi så, ifm etableringen af den nuværende metrolinie, at dette fik betydning for udbuddet af bustimerne. Vi vil opfordre til at Københavns Kommune, over for transportselskaberne, fastslår at etablering af transportstimer med en ny metro ikke må betyde nedlæggelse af bustimer. Busserne tilbyder en mere fleksibel løsning med flere stoppesteder og nemmere adgang og

har den fordel, at busser nemt lader sig udskifte til fordel for (batteri-) el-drevne busser, hvilket vi samtidig vil foreslå som den eneste nuværende realistisk og miljørigtige ordning for busarbejdet i København. Disse skal naturligvis oplades med vedvarende energi.

Nedlægges der igen bustimer som følge af metroudbygning skabes der igen mere plads i gadebilledet til den private biltrafik, hvilket vil gøre det nemmere at anvende bilen, hvilket slutteligt vil medføre øgede trafikængder.

- Priserne for kollektiv transport er alt for høje, hvilket betyder at den kollektive transport ikke er et reelt alternativ til den private biltrafik. Priserne skal nedsættes. Kun ved at udbygge det kollektive net samtidig med at priserne sænkes, er der forhåbning om at kunne flytte trafik fra den private til den kollektive transport.

## **S. 17 – Byen ned til vandet**

### **Pkt. 22:**

Vi er imod etableringen af en havnetunnel og udbygningen af Nordhavnsvej af to hovedårsager:

- Begge projekter er meget omkostningstunge og kommer kun en meget lille del af Københavns Kommunes befolkning til gode.
- Infrastruktur skaber mere trafik. Jo nemmere det er at bevæge sig i bil, jo flere gør det. Den trafik som tænkes at skulle benytte de kommende infrastrukturer burde slet ikke befinde sig så tæt på Københavns centrum, men snarere omdirigeres til omfartsveje længere ude i Københavns periferi.

Gennemføres de to ovennævnte infrastrukturelle anlæg alligevel, mener vi, at det er på sin plads at kræve tilsvarende bil-infrastrukturer nedlagt andetsteds således, at den samlede mulighed for at bevæge sig med egen bil ikke øges.

### **Pkt 23:**

Vi vil gøre opmærksom på problemerne mht adgang til Kalvebod Brygge, som er opstået som følge af dispositioner i Københavns Kommune, hvorfor vi også synes, at Københavns Kommune har en forpligtigelse til at afhjælpe problemerne. Kalvebod Brygge er Vesterbroernes eneste vandlinie, men denne er i meget høj grad privatiseret og brugen af vandet og kajen besværliggjort af de store privatbyggerier langs vandet. Vi synes derfor, at Københavns Kommune burde tage initiativ til at iværksætte adgangsveje og rekreative muligheder på dette stykke. Den kommende Kalvebod Bølge retter sig ikke mod Vesterbroerne, men snarere mod turister på Mariott Hotel.

Vi vil gerne opfordre til at Københavns Kommune tager tiltag som skal sikre de sidste resterende muligheder for offentlige rekreative arealer mod havnefronten. Vi foreslår, at der indskrives i Kommuneplanen, at der fremover ikke må bebygges i en nærmere defineret zone langs havnefronten (fx

50 m.) for at sikre offentlige rekreative rum. Dette vil blive aktuelt ift. udviklingen af fx Enghave Brygge.

#### **Pkt 24:**

På Vesterbro må vi stadig nøjes med et imidlertidigt havnebad. Dette havnebad, som oprindeligt kommer fra Islands Brygge hvor der nu er etableret et permanent havnebad, blev på Vesterbro placeret i Havneløbet på ydersiden af Havneholmen, men senere flyttet ind på den anden side af Havneholmen da byggerierne på Havneholmen gik i gang. Vi blev den gang stillet i udsigt at der skulle etableres et permanent havnebad i havneløbet ved Bryggebroen efterfølgende, men kan nu konstatere at der intet er sket i den sag.

Vi må derimod se, at Vesterbro efterfølgende er blevet overhalet af andre projekter om havnebade i Københavns Havn. Vi bifalder naturligvis at man vil etablere flere havnebade da det er et stort aktiv for København og de lokale beboere i byen. Men vi undrer os over at det lovede permanente havnebad på Vesterbro ikke er projekteret endnu – vi vil i den forbindelse understrege at Vesterbro er en af de bydele der har absolut færrest rekreative områder, et havnebad er en enestående mulighed for at løfte dette område.

Vi foreslår derfor at det permanente havnebad på ydersiden af Havneholmen, som Vesterbro er blevet stillet i udsigt, etableres meget hurtigt – herefter vil man kunne sejle det midlertidige havnebad (vi i øjeblikket nøjes med) videre til andre steder i havnen.

#### **S. 31.**

Vi ser med glæde, at Lokaludvalgene er påtænkt en større rolle i fremtiden. Vi vil gerne rose Københavns Kommune for, i planprocesserne, at ville inddrage Lokaludvalgene langt tidligere. Vi ser frem til dette og tror, at det vil føre til mere bæredygtige planer og tilgodese de lokale interesser i langt højere grad end hidtil.

#### **S. 42-43 – Carlsberg**

Vi har op til flere gange afsendt høringssvar vedr. den kommende nye bydel på Carlsberg arealet. Ikke desto mindre optræder de beklagelig elementer stadig i planerne for området. Vi ønsker ikke, i dette svar, at gennemgår hele Carlsbergs planer, men nøjes med at påpege tre YDERST uheldige planer, som vi mener få afgørende negativ indflydelse på områderne omkring Carlsberg, heriblandt Vesterbro.

- De 4.500 p-pladser der planlægges etableres i området, strider både mod Carlsbergs egne løfter fra projektstart (om en bilfri bydel) og mod Københavns Kommunes politiske ønsker om nedbringelse af det samlede trafikarbejde. Det forventes at ca. 75 % af tilog frakørslerne skal ske via Vigerslev Alle og de resterende 25 % via Gl. Carlsbergsvej og Vesterfælledvej. Vesterfælledvej er i dag maksimalt

trafikbelastet og kan ikke klare øgede trafikmængder. Det vil gå ud over beboerne på vejen og trafiksikkerheden for svage trafikanter. En del af de øgede trafikmængder vil naturligvis bevæge sig ud på Ny Carlsbergh Vej, hvor Vesterbros største skole er placeret og som har skoleveje på tværs af både Vesterfælledvej og Ny Carlsbergvej. Vi mener at det samlede antal p-pladser på Carlsberg bør minimeres, til (fx) 20 %.

- Opførelsen af markante tårnhuse (højhuse) på området er ugenomtænkt. Højhuse kaster skygger og skaber turbulente vinde. Skyggerne går ud over beboerne i nabordistrikterne og vindene vil skabe problematiske forhold for ophold på de meget små opholdsarealer, som bydelen tænkes bygget op omkring. Vi opfordrer til at Carlsberg gennemføre mere seriøse studier af disse to problematikker og fremlægger dette politisk inden en egentlig tilladelse bliver givet.
- Dansk Byplanlaboratorium har udarbejdet en klassificeringsmetode af byrum, hvormed man kan certificere åbne pladser ift vind, sol, opholdsmuligheder, grønt indhold etc. Vi mener at denne metode kunne være givtig ift. de påtænkte pladسدannelser i 'Vores By' og vil gerne opfordre til, at Københavns Kommune pålægger Carlsberg at gennemføre sådanne eller lignende studier/certificeringer af de meget små pladser. Netop pga pladsernes størrelse er udfordringen desto mere vigtig.

Endelig vil vi for Carlsbergs vedkommende godt påpege behovet for at der bygges en ny skole på området. Der er allerede på nuværende tidspunkt alvorlige kapacitetsproblemer på Vesterbros skoler, og de vil ikke kunne rumme de børn der allerede bor i bydelen. Når Carlsberg udbygges vil endnu flere børnefamilier flytte til, og det er helt nødvendigt at der tænkes langsigtet i forhold til de kommunale institutioner i bydelen.

### **Rammer og Lokalplanlægning:**

#### **s. 46-47:**

Det nuværende godsbaneareal er i planen udlagt som perspektiv område fra 2012, og påtænkes udnyttet til kreative erhverv, hvilket vi bifalder. Imidlertid har Vesterbro et eksplicit behov for rekreative grønne friarealer, heriblandt sportsanlæg, og Godsbanearealerne er bydelens eneste mulighed for at få flere af disse. Vi ønsker derfor at området, jf. tidligere kommuneplaner, optræder som perspektivområde mhp. offentlige rekreative friarealer og sportsanlæg.

Det er meget vigtigt at Godsbanearealet får gode forbindelse til både Vesterbro, Sydhavnen og til vandet. Vi ønsker derfor at der, i Kommuneplanen, fastslås, jf. diverse rammelokalplaner, at der skal etableres bro-/stiforbindelse mellem området og havnearealerne.

Havneholmen er næsten udbygget og arbejdet med udbygningen af Sluseholmen/teglholmen er i fuld gang. Vi foreslår, at der etableres en sikker gang-/cykelforbindelse mellem disse områder. Kun på denne måde kan der etableres sikre forbindelser for svage trafikanter mellem Havneholmen, Sydhavnen, Islands Brygge og Vesterbro. Etableres forbindelsen ikke, tvinges cyklister til at benytte Vasbygade og Sydhavnsgade, hvilke begge er stærkt trafikerede fordelingsgader.

Ifm. udbygningen af Sluseholmen og Teglholmen vil vi, set i lyset af vores erfaringer med at have Kalvebod Brygge som en del af Vesterbro, opfordre til at der tages ved lære af erfaringerne herfra. Adgangen til vandet og mulighederne for rekreativ udfoldelse langs havnen er af afgørende betydning, også for folk, som ikke nødvendigvis bor på havenfronten. Også folk der er bosiddende på adresser væk fra vandet har brug for vandet som et rekreativt element.

Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe ser frem til at blive inddraget i den kommende planlægning i bydelen og vil igen understrege, at vi bifalder at Københavns Kommune i kommuneplanforslaget lægger op til at inddrage os yderligere i fremtiden.

Med venlig hilsen

Niels Vestergaard  
formand – Vesterbro Lokaludvalg