



## Vesterbros anbefalinger til den videre planlægning

30. marts 2022

### Inddragelse

Startredegørelsen munder ud i 8 anbefalinger til den kommende lokalplanproces. Her får I vores bud på, hvordan anbefalingerne kunne formuleres. Vi vil dog gerne starte med at kvittere for, at der i processen i 2019-2020 op til vedtagelsen af Kommuneplan 19 og 2021 i den forudgående høring af det kommende kommuneplantillæg er blevet lyttet til borgernes bekymringer og forslag. For lokaludvalgets vedkommende har vi haft en konstruktiv og løbende dialog med flere forvaltninger og med grundejerne; ligesom vi har haft en god og langvarig proces med at inddrage borgerne.

Sagsnummer  
2022-0080131

Dokumentnummer  
2022-0080131-4

Vi har følt os inddraget – men er selvfølgelig spændte på, om vi har været med til at flytte kommaer eller sætte præg på hele afsnit.

I de politisk vedtagne principper for københavnerdialog lægges der bl.a. vægt på

- *Tidlig inddragelse.* Her oplever vi, at det princip efter en fin start er blevet glemt i forhold til udviklingen af den kommunale skole. Det har vi lavet et helt brev om, som vedlægges her.
- *Engagerende dialog.* Her hedder det bl.a. "Vi skaber forudsætningerne for at københavnere kan deltage i byens udvikling. Vi eksperimenterer, griber københavnernes ideer og arbejder med flere og nye former for involvering, samarbejde og dialog. Vi sikrer, at københavnere får mulighed for at deltage i dialogen på et kvalificeret grundlag, får reel indflydelse og gives plads til at udfolde og udvikle egne ideer."

Her er vores anbefaling: gør det! Åbn processen op! Afsæt ressourcer til at skabe en involverende debat omkring forskellige vigtige temaer i den kommende lokalplanlægning.

Sekretariatet for Vesterbro og  
Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN-nummer  
5798009800473

Som vi tidligere skrev i et høringssvar: "Det er vigtigt med sådanne processer for at bryde med det demokratiske underskud, vi oplever, der har været, mens byen har udviklet sig med rivende hast ikke mindst i det sidste årti." Når vi skal have "mulighed for at deltage i dialogen på et kvalificeret grundlag," så kræver det større åbenhed om kommunal trafikplanlægning. Selvfølgelig skal området busbetjenes; så der skal en bus igennem området. Ligeledes er der naturlige krav til hvordan transporten til og fra specialsporet på skolen kan foregå; det skal selvfølgelig indtænkes. Lad os få det til at hænge sammen.

Vi bidrager gerne.

### **Anbefaling 1: Bebyggelsesprocent**

Bemærk, hvad der sker, når man politisk fx beslutter sig for, at bebyggelsesprocenten skal være 150-175% i den sydlige del af området. Helhedsplanen tager straks udgangspunkt i den maksimale bebyggelsesprocent, og startredegerens anbefalinger nævner nu slet ikke 150% som en mulighed. I praksis har det medført, at daginstitutionerne med friarealer er blevet presset ud i det der kaldes Vasbyhaven, således at der nu næsten ikke er noget tilbage ud over stier og ramper. For at skabe plads til både det grønne og friarealerne til daginstitutionerne anbefaler vi en præcisering af bebyggelsesprocenten på det sydlige område til 150. Vi anbefaler:

*"Der skal for området som helhed ses på, om visionen om Godsbaneterrænet som et grønt fyrtårn som også tilgodeser bevaringshensyn i det nationale industriminde bedst opnås med en bebyggelsesprocent på op til 100 i det nordlige område og på 150 i det sydlige område".*

### **Anbefaling 2: Bebyggelsesprocenten i og omkring centralværkstederne**

Vi er enig i startredegerens fokus på dette område og henviser til helhedsplanen med sit strategiske udviklingsspor "Værkstedsbyen", som bl.a. taler om kreative værkstedsmiljøer, lokal produktion, bæredygtige produktionsformer og forbrug. Vi er også enige i, at området i "hesteskoen" ved centralværkstederne bliver et meget vigtigt centrum for udfoldelse af bydelens liv. Vi anbefaler:

*"Særligt i og omkring centralværkstederne skal bebyggelsestætheden og bebyggelsesplanen fortsat vurderes, ligesom mulighederne for fortsat at rumme kreative værkstedsmiljøer skal prioriteres. Det er vigtigt,*

*at der bliver taget hensyn til, at områdets bygninger og eksteriør tilsammen udgør ét samlet kulturmiljø med mødesteder og pladser for både bydelens og byens borgere. Hvor der tilføres nye bygninger, skal det ske med respekt for og tilpasses områdets eksisterende bygninger, og nye bygninger må ikke skærme unødigt for oplevelsen af kulturmiljøet. Mulighederne for ændringer af eksisterende bygninger, herunder mulighederne for at udvikle bygningerne i forskellige tempi over tid og for at tilføre nye etager, skal vurderes ud fra hensynet til såvel bevaringsværdier som hensynet til områdets fremadrettede funktion som center for byliv."*

### **Anbefaling 3: den grønne bydel**

Bemærk, hvad der sker, når det politisk beslattes, at der skal etableres en grøn struktur på 9-12 hektar og en offentlig park på mindst 2 hektar. Helhedsplanen rummer en grøn struktur på 10 hektar og en park på lige præcis 2 hektar – endda inklusiv stier og ramper til landing af broforbindelse. Kommuneplanens ønske om så vidt muligt at bevare den vilde natur, nævnes ikke i startredegerelsen, som til gengæld angiver, at det er nødvendigt at fælde 105 bevaringsværdige træer ud af samlet 274 – og det før resultatet af kortlægningen af natur, dyrearter mv, herunder bilag 4 arter, foreligger.

Vi minder om, at KP19 satte som mål, at "Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles". Vi anbefaler

*"Visionen om en grøn bydel skal opfyldes med krav om så vidt mulig bevaring af den vilde natur og de bevaringsværdige træer samt nyplantning af et nærmere præciseret antal mellem 450 og 600 nye træer på gader, i byrum og i parker. Evt. fældning af bevaringsværdige træer for at kunne realisere visse dele af helhedsplanen skal vurderes på baggrund af kortlægning af områdets natur, herunder bilag 4 arter. Der udlægges 2 ha offentlig park i nord ved Lokomotivværkstedet og et 1 hektar grønt område "Vasby-haven" i syd. Stier kan ikke medregnes i parkens areal. Ramper til landing af broforbindelse og evt. veje kan ikke medregnes i parkens areal. Der skal sikres så meget grønt som muligt i vævet og i byrum."*

**Anbefaling 4: Den kommunale skole – og andre kommunale funktioner**

Vi har skrevet et helt brev om dette, som vedlægges. Vi anbefaler

*”Der skal ses på, om den kommunale skole mest hensigtsmæssigt placeres i hele Vognværkstedet bl.a. af hensyn til bygningens bevaringsværdi, fleksibilitet i forhold til skolens indretning og trafikale ankomstforhold. Mulighed for integration af idrætshallen og andre kultur- og fritidstilbud i Vognværkstedet, som også kan tilgås efter skoletid, og samspillet med boldbanerne undersøges, ligesom der ses på, hvordan bylig og aktivitet om eftermiddagen/aftenen kan understøttes af funktioner inde i bygningen. Hvis skolen ikke kan placeres i Vognværkstedet, skal den etableres som en ny bygning et andet sted i nærheden.*

*I den videre planlægning undersøges endvidere, om der er behov for yderligere kommunale funktioner for at skabe rammerne for fritidslivet, hverdagslivet og lokale fællesskaber. Samt hvor det i Kommuneplan 19 angivne udbygningsbehov med 1 yderligere idrætshal kan realiseres, enten i sammenhæng med idrætshallen ved skolen eller som en del af den planlagte bebyggelse til erhverv og kommunale funktioner i det sydlige område. Således at der bygges 2 sportshaller i alt på Godsbanearealet.*

*Der skal sikres kultur- og fritidsoplevelser i den sydlige del. Med 1% puljen kan der planlægges på flere adresser. Her skal der sikres ”Foreningernes Hus” som kendt fra Ørestaden både i den sydlige og den nordlige del.”*

**Anbefaling nr. 5: Placering af højere bygninger**

Vi minder om, at i forhøringen af kommuneplantillægget gav bebyggelsestæthed- og struktur, højhuse og arkitektur anledning til en meget stor andel af høringssvarene. Det bekymrer københavnerne. Vi anbefaler:

*”Andelen og placering af højere bygninger skal vurderes i forhold til sigtelinjer, byrum, kulturmiljøet og integrationen i forhold til de tilgrænsende bydele.”*

**Anbefaling nr. 6: Stiforbindelser**

Startredegerelsen er klar i mælet, når det gælder behovet for forbindelser til området, herunder ikke mindst en stibro til området fra Vesterbro over banelegemet og videre til havnen – men da det kommer til de afsluttende anbefalinger, reduceres det til et forslag om via analyse at afklare, om der er stiforbindelser, som skal laves som broforbindelser. Københavns trafik er ved at sande til. Tanken om en delvist bilfri by kan ikke realiseres uden disse forbindelser. Den påtænkte cykel- og gangbro fra Ingerslevsgade bør etableres hurtigt muligt. Ikke bare tænkt som forbindelse til Godsbaneterrænet, men som en ny københavner-forbindelse, der binder byen, Vesterbro og Godsbaneterrænet sammen med det nye havnekarver og Amager via den planlagte bro fra Enghave Brygge til Amager. Vi anbefaler:

*”Det skal via yderligere trafikale analyser afklares, hvordan der tidligt i byudviklingsprocessen kan skabe de nødvendige stiforbindelser til naboområder, herunder broforbindelsen fra Vesterbro, en udvidet tunnel fra Enghavevej og krydsning i terræn eller stibroer til området ved Havneholmens Metrostation og ved Belvedere-kanalen.”*

#### **Anbefaling nr. 7: Parkeringsnorm**

Vesterbro Lokaludvalg er glade for, at området bliver en delvist bilfri bydel. Vi har fået udarbejdet en prognose på det kommunale Compassmodel for Vesterbro, der viser, at der uden en bevidst strategi kan påregnes et øget bilejerskab i vores bydel med 70% når vi når frem til år 2035. Det skal være attraktivt og ikke bøvlet at fravælge bilen og tilvælge at bo og arbejde i en delvist bilfri bydel. Vi anbefaler:

*”I planlægningsprocessen skal det analyseres yderligere, hvordan man kan skabe en bydel på de bløde trafikanters betingelser med en acceptabel gåafstand fra kollektiv trafik og parkeringshuse og en (eventuel førerløs) buslinje inde i selve bykvarteret. Parkeringsnormen fastlægges i forhold til behovet for beboelse og de forskellige funktioner såsom kultur, fritid og venues.*

#### **Anbefaling nr. 8: Skæve boliger**

Vi vil gerne kvittere for, at der her er blevet lyttet til vores ønsker omkring de skæve boliger. Det har været en del af vores tanker om en mangfoldig by. Kommuneplanen nævner også bl.a. ungdomsboliger, plejehjem og botilbud til voksne, ligesom det fremgår, at ”der skal være særlig fokus på fastholdelse af mindre byggefelter med henblik på bl.a. byggefællesskaber af hensyn til ønsket om differentieret bebyggelse”. Vi anbefaler:

*”De almene boliger på mindst 25% skal fordeles ligeligt i hver af helhedsplanens 5 bykvarterer. I*

*planlægningsprocessen skal der sammen med grundejer arbejdes for, at der kommer en bred vifte af ejerformer: udlejning, ejerlejligheder, andelsboliger og byggefælleskaber. Der skal være ungdomsboliger, boliger for ældre og botilbud til voksne. Der skal arbejdes for at finde plads til et mindre antal skæve boliger i området."*

### **Anbefaling nr. 9: Klima**

Klimaet har sit afsnit i startredegørelsen, men ikke i anbefalingerne. Vi er klare over, at der desværre er grænser for, hvilke muligheder kommunen har for at stille direkte krav om reduktion af f.eks. den klimamæssige belastning, men når nu grundejerne selv er kommet på banen med fine ambitioner på området, kunne der godt være en anbefaling til den videre planlægning:

*"Det undersøges yderligere sammen med grundejerne, hvordan byudviklingen på Godsbaneterrænet kan gennemføres med et reduceret CO2 aftryk såvel fra forsyningssystemet, bygningsmassen og transporten. Endvidere undersøges, hvilke tiltag som kan gennemføres med henblik på at reducere varmeø-effekten, som belaster området."*

Venlig hilsen  
Thomas Egholm  
Formand for Vesterbro Lokaludvalg