

REFERATER FRA BORGERMØDER – UDVIDET INDDRAGELSE

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

I forbindelse med høringsperioden for lokalplanforslag Jernbanebyen, d 30. august 2024 til d. 1. november 2024, var der i forbindelse med budget 2023 og overførselssagen afsat midler til en udvidet inddragelsesproces.

Inddragelsen blev udmøntet i en række borgermøder i forskelligt format, og med forskellige temaer.

Tidligt i høringsperioden blev der afholdt et digitalt borgermøde via platformen KBH taler. På mødet gennemgik projektleder og rådgiver lokalplanen. Derefter blev der afholdt et fysisk borgermøde i SPOR10. Et stort anlagt weekendmøde med flere forskellige sideløbende workshops blev afholdt i Banegaardens lokaler, og derefter fulgte tre tema møder i SPOR10, dvs. i alt seks møder.

I dette dokument er referater fra de seks borgermøder samlet.



REFERAT FRA DIGITALT BORGERMØDE

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Dato 10. september 2024
Sted TEAMS
Tid 16.30

Mødedeltagere

Repræsentanter fra Vesterbro Lokaludvalg, herunder forperson Thomas Egholm (TE)

Kim Florian Rahbek Kierkegaard (KFRK), Louise Overgaard Ploug (LOP), Sandra Gonon, Daniel Skåland Knutsen, TMF – Klima og Byudvikling

Anna Pi Poulsen (APP), Aske Lium (AL) - ØKF

Clara Kynne Schmidt (CKS) - Cobe

Klaus Gorm Hansen (KGH) - NREP

Antal borgere

Ca. 25

Oplæg

Introduktion til borgermødet

Kim Florian Rahbek Kierkegaard

Overblik over borgermøder i høringsperioden

Thomas Egholm

Præsentation af masterplan for Jernbanebyen

Clara Kynne Schmidt

Præsentation af lokalplanforslag Jernbanebyen

Louise Overgaard Ploug



Drøftelser

Indledning

KFRK indleder med at byde velkommen, herefter præsenterer TE Vesterbro lokaludvalgs arbejde med Jernbanebyen samt programmet for inddragelsen i høringsperioden. CKS fra arkitektfirmaet COBE præsenterer masterplan og vision for Jernbanebyen og LOP fra TMF gennemgår indholdet i det offentliggjorte lokalplanforslag Jernbanebyen. Borgerne opfordres til at indsende høringssvar.

Efter en pause får borgerne mulighed for at stille spørgsmål gennem Q&A

Byggemulighed og lokalplantillæg

Der spørges til om der vil komme flere tillæg til lokalplanen, som der er til lokalplan Carlsberg.

LOP svarer at forvaltningen ikke ønsker at lave tillæg. Lokalplanforslaget for Jernbanebyen er derfor formuleret forholdsvis fleksibelt, men så det stadig sikrer kvaliteter i masterplanen. Det kan dog ikke udelukkes, at der skal laves tillæg på senere tidspunkt. TE svarer at lokalplan Carlsberg ikke var helt så præcis i første plan, som lokalplanforslaget for Jernbanebyen er.

Hvornår forventes de første boliger sat til salg og hvad er den overordnede tidsramme for byggeperioden?

KGH svarer, at NREP har en forventning, om at der går 1-2 år før de første boliger kommer til salg. Ift. den samlede udvikling af hele Jernbanebyen, så er det svært at give et bud på. Området kan sammenlignes med Carlsberg, som nu efter 17 år nærmer sig færdig udbygning.

Vil NREP sælge til de almene boliger til almene boligselskaber, så der er sikkerhed for at de kommer? Hvis de almene boliger ikke kan opføres pga. økonomi, vil de steder så blive anvendt til f.eks. grønne arealer?

KFRK svarer, at 25 % af boligerne i hele lokalplanen skal være almene boliger, de kan kun opføres som almene boliger, og at grundejere er interesserede i at disse realiseres, for at få sammenhængende bykvarterer. KGH svarer, at det er fastlagt, at der skal være 25 % almene boliger, og at NREP forventer at disse realiseres. LOP svarer, at mindst 20 % af boligbebyggelsen i hvert delområde skal være almene boliger for at sikre en jævn fordeling. Der er ikke muliggjort byrum eller parker i byggefeltet. Ubebyggede byggefeltet kan derfor ikke anvendes til anlægges som byrum eller parker.

Trafik og forbindelser

Er der garanti for antallet af parkeringspladser, og vil det være salg, leje eller beboerlicens?

LOP svarer, at parkeringsnormen ligger fast, og der skal anlægges parkeringspladser tilsvarende parkeringsnormen, men 20 % af parkeringspladserne til boliger skal indrettes til delebiler. Lokalplanen styrer ikke ejerformen for parkeringspladser.

Hvordan hænger cykelstinet gennem Jernbanebyen sammen med resten af byen, og kommer der en cykelbro over CMC-anlægget?

LOP svarer at det overordnede stinet gennem Jernbanebyen, langs den nordlige side af CMC, er del af kommuneplanen. En cykelbro over CMC-anlægget er ikke finansieret, men den er muliggjort. Det kræver enten kommunal eller privat finansiering, for at cykelbroen kan realiseres.

Bliver der tilstrækkelig plads til cykelparkering på terræn, så cykler ikke parkeres rodet, som i Carlsberg Byen, hvor kælder fungerer dårligt til cykelparkering?

LOP svarer, at der er en forholdsvis høj cykelparkeringsnorm i lokalplanen og at der skal placeres cykelparkering tæt ved indgange. Der er flere cykelparkeringspladser ved indgange end i lokalplan Carlsberg. Det er dog svært at styre hvor cykler placeres. KFRK svarer at det er et dilemma, at der også skal være plads til det grønne. CKS svarer at ambitionen er, at de gode løsninger er velintegrerede i området, da det bliver en delvis bilfri bydel.

Hvordan vil man prioritere i forbindelserne ind i området ift hvilke forbindelser der bliver anlagt først?

LOP svarer at vejadgang følger byggetakten. Grundejer vælger byggetakt, og har ønske om at starte i syd og slutte i nord.

Hvorfor er der ikke planlagt en metrostation midt i området, når nu CMC-anlægget er "lige udenfor døren"?

APP svarer, at det er undersøgt, men det ikke er teknisk muligt at placere en metrostation ved CMC-anlægget nu. Det skulle have været planlagt i forbindelse med anlægsprocessen for CMC.

Boliger

Hvor stor andel af byggeri forventes at blive ejerboliger?

KFRK svarer, at det alene er grundejer, som beslutter fordelingen mellem private udlejningsboliger og ejerboliger. Det kan lokalplanen ikke regulere. KGH svarer at fordeling af ejer og private udlejningsboliger afhænger af markedet.

Hvordan er hensyn til skæve boliger og forskellige boformer tænkt ind i lokalplanen og er der nogle som har stillet et krav til procentdelen af Almene boliger, eller er det et krav projektgruppen selv har valgt?

LOP svarer at placering af skæve boliger er fastlagt i lokalplanen ud fra hensyn til de skæve boliger, som gerne vil ligge skærmet. Derudover er der muliggjort botilbud og plejehjem. Ungdomsboliger skal bebos af studieaktive. Der skal være mindst 25 % almene boliger, mindst 20% i hvert delområde. Krav til 25% almene boliger er stillet ud fra planlovens muligheder.

Kommer der billige boliger?

KGH svarer at boliger vil blive udbudt til markedspriser. De almene boliger følger prisreguleringen for almene boliger, men det har været svært at få de almene boligelskaber til at bygge nye boliger, fordi byggepris har været for høj. NREP håber at denne problemstilling håndteres politisk. Der er en rækkefølgeplan som NREP vil overholde.

Hvordan tænkes almene boliger bygget samtidigt med de private boliger?

KGH svarer at NREP allerede har samarbejde med almene boligforeninger om Jernbanebyen. Det er muligt at have flere byggepladser i gang sideløbende, og det forventes at byggeri af private og almene boliger går i gang sideløbende.

Ud over plejehjem hvor er der så tænkt i senior- og ældrevenlighed?

LOP svarer at lokalplanen ikke sikrer seniorboliger, det er noget grundejer bestemmer. KGH svarer at det er med i NREPs overvejelser, men endnu ikke er fastlagt. NREP vil lytte til borgerne. Derudover kan almene boliger også være seniorboliger.

Hvorfor er altanerne så små? Der ønskes større altaner til familieboliger.

LOP svarer at der tages forskellige hensyn. Af arkitektoniske grunde må altaner ikke krage så meget ud ved gadeforløb. Alle lejligheder skal have en altan, som er tilgængelig i kørestol. Minimumskrav for tilgængelighed er 1,5 x 1,5 m. I lokalplanen er maksimumslængden på altaner er 2,5 m og maksimal dybde er 1,5 m.

Byrum

Vil der blive indrettet byrum til forskellige brugergrupper?

LOP svarer at der er mange forskellige store og små byrum i planen. Der er mulighed for at indrette byrum forskelligt. Men den præcise indretning er ikke bestemt i lokalplanen. Bygherre har mulighed for at indrette de forskellige byrum til forskellige brugergrupper.

Generelle spørgsmål

Sikres der til adgang til læge og tandlæge i Jernbanebyen?

LOP svarer, at dette ikke fastlægges i lokalplan, men placering af disse funktioner er muliggjort indenfor serviceerhverv-rammen.

Hvordan sikres det spirende foreningsliv i SPOR10 fremadrettet? Hvem skal bære driften af Spor10, og overdrages Spor10 til beboerne eller forbliver Nrep ejer?

KGH svarer, at SPOR10 er en større succes end forventet. SPOR10 skal undergå en stor ombygning, og der arbejdes meget på at genhuse foreninger i forbindelse med ombygningen. NREP vil ikke forblive ejere på sigt, men den videre ejer- og driftsmodel er ikke besluttet. Dette skal besluttes i bruger- og beboerdemokrati, hvor beboere og brugere være med til at bestemme hvad der skal foregå i SPOR10 og i Jernbanebyen. Finansiering af driften af SPOR10 er endnu ikke afklaret. Forhåbentlig bliver SPOR10 selvkørende på sigt.

Hvorfor er der ikke tænkt i kubikmeter ift. sportsarealer. Fx et sportstårn?

AL svarer at mulighed for at placere en ekstra sportshal er undersøgt, men det har ikke været muligt at finde plads.

Kan man tilgodese de kreative erhverv, der på nuværende tidspunkt er i området?

LOP svarer, at området ændrer sig, når det udbygges. Ved udbygningen skal støjgrænser til nærliggende boliger overholdes, og det kan være problematisk ift. værkstedsdrift. Der er dog muliggjort værksteder i lokalplanen. Ud mod Enghavevej er muliggjort bebyggelse, som kan anvendes til værkstedsdrift og som ligger

som støjskærm mod vejen. APP svarer at der er mange forskellige bygningstyper i området, både nye og gamle, og at denne mangfoldighed af bygninger kan henvende sig til forskellige erhverv.

Opsamling og afslutning

Afslutningsvis gjorde forvaltningen opmærksom på at, man kan deltage i det fysiske borgermøde d. 18. september.

Hvis man ønsker at give sin mening til kende, skal man indgive et skriftligt høringsvar via Københavns Kommunes høringsportal, Bliv Hørt.

REFERAT FRA BORGERMØDE

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Dato 18. september 2024
Sted SPOR10, Vasbygade 10
Tid 16.00-18.00

Mødedeltagere

Kim Florian Rahbek Kierkegaard (KFRK), Louise Overgaard Ploug (LOP), Sandra Gonon, TMF - Klima og Byudvikling

Anna Pi Poulsen (APP), ØKF - Økonomiforvaltningen

Torben Gleesborg (TG), Lars Bloch (LB) - DSB

Repræsentanter fra Vesterbro Lokaludvalg herunder Thomas Egholm (TE), forperson og Jørgen Sprogøe (JS) koordinator for indsats i Jernbanebyen

Antal borgere

Ca. 20

Oplæg

Introduktion til borgermødet

Kim Florian Rahbek Kierkegaard

Introduktion til borgerinddragelsen

Jørgen Sprogøe

Præsentation af vision og masterplan for Jernbanebyen

Torben Gleesborg

Præsentation af lokalplanforslag Jernbanebyen

Louise Overgaard Ploug



Drøftelser

Indledning

KFRK indleder med at byde velkommen og JS præsenterer programmet for inddragelsen i høringsperioden. TG fra DSB præsenterer masterplan og vision for Jernbanebyen og LOP fra TMF gennemgår indholdet i det offentliggjorte lokalplanforslag Jernbanebyen. Borgerne opfordres til at indsende høringssvar.

Herefter får borgerne mulighed for at stille spørgsmål.

Rammer og placering

Kan det byggede blive meget højere og meget anderledes end det lokalplanen fastsætter, som det blev på Carlsberg?

KFRK svarer, at i modsætning til Carlsberg så er Lokalplanforslag Jernbanebyen byggeretsgivende for hele området. Udgangspunktet er, at der ikke gives dispensation de første 4 år. Principperne i lokalplanen kan der ikke dispenseres fra. Det er fx forhold mellem friarealer og bebyggelse. Dvs. der skal være friareal og bebyggelsesprocent til det, hvis der skal bygges højere. Der kan dog altid laves en ny lokalplan, som skal i høring. Dispensationer skal også i nabohøring.

Kan lokalplanen godkendes og bekendtgøres, hvis der ikke er en aftale om byggeproces og økonomi for skolen?

KFRK svarer at der forhandles om skolen, og at det kører sideløbende med lokalplanen.

Hvorfor er der lagt detailhandel område i lokomotivskoven, men ikke i banegården? Kan vi regulere om det er samme ejer af udadvendt aktivitet?

LOP svarer, at udadvendt serviceerhverv er en anden ramme end serviceerhverv. Serviceerhverv kan også være kulturelle erhverv. Banegården er udlagt til udadvendt serviceerhverv. Vi kan ikke regulere hvem der køber butikslokaler. LB: DSB planlægger ikke at sælge andet end de almene boliger, de planlægger at eje, drive og tjene penge til DSBs kernevirkksomhed.

APP svarer at detailhandel området rent tegneteknisk hænger sammen, men der kan ikke være butikker i lokomotivskoven, da der ikke er bygninger.

Hvorfor er botilbuddet placeret som det er?

LOP svarer, at det var der det kunne indpasses i planen.

Bliver de høje bygninger på 40 m beboelse eller erhverv?

LOP svarer at de høje bygninger primært er boliganvendelse, men til dels med erhverv i stueetagen.

Trafik og forbindelser

Hvem etablerer p-huse og p-kælder?

LOP svarer at det etableres af grundejer.

Hvordan kommer man med bil til Den Gule By?

LOP svarer at adgangen bliver fra Otto Busses Vej, men der etableres bussluser på Otto Busses Vej, så der ikke kommer gennemkørsel. Redningskørsel sikres.

Hvorfor er der kun en fodgængerforbindelse over CMC-anlægget, og ikke andre steder? Er det politisk bestemt at der kun kommer elevatorer og ikke ramper?

LOP svarer at en cykelforbindelse er muliggjort, og der sikres mulighed for ramper. Men indtil videre er der kun finansieret en gangbro med elevatorer. Ramper og landinger er tænkt ind og muliggjort i lokalplanen og der er også muliggjort ramper og landinger over mod Dybbølsbro og over til Ingerslevs gade.

LOP svarer at det ikke er politisk bestemt. Det er ikke kommunal forbindelse, det er derfor grundejers beslutning. Det er muligt senere at udbygge gangbroen til en cykelbro.

Lokalplanen beskriver at der skal være handicapparkering, men er det bestemt hvor?

LOP svarer at det håndteres i byggesagen, og er ikke nærmere bestemt i lokalplanen.

Kommer der en broforbindelse over Vasbygade?

LOP svarer, at det ikke er muligt at lande en bro på sydsiden af Vasbygade på grund af Ørstedsværket, og værkets rørføringer. Det er undersøgt. Forbindelsen over Vasbygade bliver forbedret med lyskryds.

Hvad bliver prisen for parkering, og vil der komme afledt parkering i omkringliggende områder?

LOP svarer, at lokalplanen ikke regulerer pris for parkering, og ikke regulerer forhold udenfor lokalplanområdet. Det er reguleret at 20 % af parkeringspladserne til boliger i lokalplanområdet er forbeholdt delebiler.

Kommer udbygning af vejene først eller sidst, og hvornår vil ændringer på Otto Busses vej ske?

LOP svarer, at vejmyndigheden vurderer om der er tilstrækkelig og sikker vejadgang i forbindelse byggeprocessen, og stiller krav om dette. Endelig vejudbygning sker sammen med byggeprocessen i delområderne.

Boliger

Hvor mange almene boliger kommer der?

KFRK svarer at der skal være 25 % almene boliger.

Hvilke boligformer kommer der, kommer der ældrekollektiver og andelsboliger?

LB svarer at grundejer ønsker en divers by, med leje og ejerboliger, men man har ikke planer om at sælge erhvervslejemålene.

Bliver der taget hensyn til at de skæve boliger skal være selvstændige boliger, og kan Himmelekspressen blive?

LOP svarer at de skæve boliger bliver i to plan. Socialforvaltningen, har godkendt placeringen. Beboerne bliver ikke den mest udsatte gruppe, da det bliver i to etager.

De skæve boliger kommer til at ligge ved Himmelekspressen, som ligger på Metroselskabets grund. Det forventes, at Himmelekspressen kan blive.

Byrum

Spørgsmål: hvorfor viser visualisering ikke universelt tilgængeligt byrum? - Tilgængelighed skal altid være med fra start.

TG svarer at visualiseringer ikke kan vise alt, de viser en stemning, og ikke præcis hvordan byrummet kommer til at se ud.

Hvordan beregnes størrelsen på lokomotivparken?

LOP svarer at størrelsen beregnes inkl. stier og ramper. Men parken er udvidet til 2,2 hektar, så de ca. 2 hektar er grønt.

Hvorfor flyttes 250 træer ikke i stedet for at fælde dem?

KFRK svarer, at lokalplanen ikke kan stille krav om flytning af træer. Det er politisk besluttet, at man gerne vil bygge, og det er en afvejning mellem bevaring af træer og byggemuligheder.

Kan man stille krav om vækstforhold til nye træer?

LOP svarer at det er nyt i planloven at der kan stilles krav, og at der stilles krav til vækstlag m.m. i lokalplanen

Generelle spørgsmål

Hvordan kan der skabes rammer for håndværkere og kunstnervirksomhed?

TG svarer, at lokalplanen muliggør, at der kan ligge virksomheder op til miljøklasse 3. Dermed kan der være håndværksvirksomhed og værksteder i nærheden af boliger, Man skal dog overholde støjgrænser til boliger.

Kan bevaringsværdier gradbøjes?

LOP svarer, at det handler om, hvorvidt de bærende bevaringsværdier kan holde til ombygning. Det er en vurdering, om bygningen kan bære det. Det afhænger af hvad der er bygningernes bærende bevaringsværdi.

Hvorfor er Jernbanebyen det varmeste sted i byen?

TE svarer at det er fordi der er et meget befæstet område, med spor og store flader af asfalt og stabilgrus og mange store tagflader.

Kan man styre prissætningen i området, og bliver alt kommercielt?

LOP svarer at lokalplanen ikke regulerer økonomi. Men de kommunale funktioner bidrager med noget, som ikke er kommercielt.

Bliver Veluxpavillonerne stående i området?

LB svarer at Veluxpavillonerne tages ned i september, og skal flyttes et nyt sted hen. LOP svarer at det hele tiden har været tanken at det er et demonstrationsprojekt, med midlertidige pavilloner. Måske ikke tydeligt formidlet.

Bliver området bæredygtigt bygget og med grønne tage?

LOP svarer, at der stilles krav om at flade tage enten skal være med begrønning eller solceller, hvis der ikke er ophold. Bygningers konstruktionsmaterialer kan ikke bestemmes i lokalplanen.

Kan der bygges i området når jordforureningen er så høj?

Man kan ikke bygge uden at have fået en § 8 tilladelse fra regionen. Den gives i forbindelse med byggetilladelse.

Hvordan kommer jordtransport til at foregå i forbindelse med byggeprocessen?

LOP svarer at det er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. LB svarer at der er fokus på at minimere jordtransport, men at det vil blive de gængse metoder til transport.

Opsamling og afslutning

Hvis man ønsker at give sin mening til kende, skal man indgive et skriftligt høringssvar via Københavns Kommunes høringsportal, Bliv Hørt. Man kan også skrive høringssvar til miljørapporten.

REFERAT FRA DEBATDAG I JERNBANEBYEN

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Dato 28. september 2024
Sted CPH Village, Banegaarden og Velux Pavillonerne, Otto
Busses Vej
Tid 11.30 - 16

Mødedeltagere

Louise Overgaard Ploug, Sandra Gonon, Viggo Meng Folk-
mann, Stadsarkitekt Lars Jensen - TMF - Klima og Byudvikling

Repræsentanter fra Vesterbro Lokaludvalg, bl.a forperson
Thomas Egholm.

Moderatorer: CAFx

Repræsentanter fra bygherrer og rådgivere

Antal borgere

Ca. 120

Oplæg

Debat om fremtidens boliger med beboere i CPH Village og repræ- sentanter fra Rysensteens Gymnasium

Inden det officielle program afholdes debat om fremtidens boliger.

Deltagere

Fra Vesterbro Lokaludvalgssekretariat:

- Rikke Stampe Wesch
- Katrine Dyrebye Clausen



Fra Vesterbro Lokaludvalg

- Jørgen Sprogøe
- Laust Bredahl
- Madeleine Schlawitz
- Steen Egebjerg
- Thomas Røddik

Fra Teknik- og Miljøforvaltningen:

- Sandra Gonon
- Lars Jensen (Stadsarkitekt)

16 beboere fra CPH Village samt 2 gymnasieelever fra Rysensteen Gymnasium

Der blev tale om ønsker til fremtidens boliger og den gode by: Fokus på det grønne i byen. Vigtigheden af at have adgang til grønne områder, også når man bor i byen, samt mulighed for at tage ejerskab over det grønne fx gennem byhaver. Samtidigt ønsker de unge at byen beholder sin urbane tæthed. Byen skal ikke blive alt for rigidt struktureret, samtidigt med at der også skal være rammer, så det ikke bliver for kaotisk. Denne balance mellem det rammesatte og muligheder for frie udfoldelse er vigtig at finde. Vigtigheden af ikke-kommercielle steder/pladser i byen, hvor der er plads til alle, og muligheder for ophold og fællesskab, blev understreget. Det er vigtigt at der skabes rammer, som giver beboere mulighed for fællesskaber og arrangementer i lokalområdet, for de lokale beboere. Fordele og ulemper ved at bo på tværs af generationer, eller bo med samme aldersgruppe blev diskuteret, ligesom vigtigheden af at der bygges betalbare boliger fx Almene boliger.

Ift. udviklingsplanerne for Jernbanebyen lagde de unge vægt på vigtigheden i at bevare stedets kvaliteter, gennem at bevare de industrihistoriske bygninger og de vilde, grønne områder. En kvalitet, som ønskes bevaret, er områdets grønne og stille karakter, samtidigt som man er tæt på Vesterbro. Det er vigtigt at forbindelserne til Vesterbro og over Vasbygade forbedres fx gennem broer.

Når det gælder den enkelte bolig, så synes de unge at deres boliger i CPH Village er meget små, og lidt mørke, da der kun er et vindue pr. enhed. De forestiller sig ikke at bo så småt på sigt. Den lille private lejlighed opvejes ikke helt af de fælles arealer, da de er ret store, uden kroge, så de bare kan anvendes til nogle af de behov beboerne har til de fælles arealer. At bo småt er ikke et aktivt valg, men en konsekvens af de høje huslejepriser. De har ikke råd til at bo større. De savner privatsfære i deres friarealer, og forstyrres af at folk kan passere igennem området. I fremtiden ønsker flere sig mulighed for at plante og høste grøntsager, fx med haver på tagterrasser.

Velkomst

Thomas Egholm introducerer til dagens debatter, og opfordrer til at skrive høringssvar. Kort velkomsttale ved overborgmester Lars Weiss. Derefter per-

formance ved Sydhavns Teater – forfatter Ida Marie Hede og medlem af Vesterbro Lokaludvalg Madeleine Schlawitz.

Debatter

Debat om Jernbanebyens kulturarv og kulturmiljøer

Stefanie Høy Brink (SHB), sekretariatschef i By og Land Danmark, arkitekt Sandra Gonon (SGI) fra Københavns Kommune og arkitekt Simon Vinzent (SV) fra Arcgency svarer på spørgsmål om Jernbanebyens Kulturarv. Der blev talt om hvor meget der vil være tilbage af den nuværende identitet i området efter udbygningen. Hvilken rolle den industrielle fortid spiller for kvarterets fremtid? Dilemmaet i hvad der skal bevares i Jernbanebyen, hvordan det spiller sammen med en ny og tættere bydel samt med nye anvendelser. Der stilledes spørgsmål fra salen om ovenstående samt om hvorvidt bygningernes bærende bevaringsværdier kan tåle de påbygninger og den fortætning som tilføjes området.

Panelet drøftede vigtigheden af at bevare kulturarv både mhp. at sikre en levedygtig by og understøtte turisme.

Land og By (SHB) er dog bekymrede over, at der opføres meget byggeri, herunder punkthuse, i områderne mellem og tæt omkring bevaringsværdige bygninger (centralen og vognværksstedet). I forlængelse heraf blev det fremhævet, at de tekniske anlæg og områderne/sammenhængen mellem bygninger er en del af historien og noget der bør søges bevaret.

Ved at differentiere i bebyggelsesprocenten mellem den nordlige og den sydlige del af Jernbanebyen har det været muligt at upege store dele af den eksisterende bygningsmasse i det nordlige område som bevaringsværdig, samt at bevare grønne områder. Der er dilemmaer ift. bevaring og de funktioner, som bygningerne skal rumme. En udfordring er bl.a. bygningernes dybde, som giver begrænsninger bl.a. pga. krav til dagslys.

Spørgsmål/kommentarer fra deltagere

Der blev spurgt om muligheden for at bruge tog som udsmykning og f.eks. på legepladser som minde om historien. SV svarede, at kemi og andre farer fra rigtige, gamle toge gør det umuligt at bruge disse på legepladser. Dog intet til hinder i lokalplanen for at indrette legeplads med "togtema".

Beboere i den gule by udtrykte bekymring for skygge og indkig fra højt byggeri, der opføres nord for skolen. KK svarede, at grundejer forventer at kunne bygge i en vis højde, som er beskrevet i kommuneplanen. Bebyggelsesprocenten kan skrues dog skrues ned og kvadratmeterne kan placeres andetsteds.

Der blev givet udtryk for bekymring vedr. muligheden for at bevare facadeudtryk på de bevaringsværdige bygninger. SG svarede, at vinduer og andre synlige bygningsdele som udgangspunkt ikke kan udskiftes uden tilladelse, ud over de ændringer som er muliggjort i lokalplanen for de enkelte bygninger.

Der blev udtrykt ønske om at prioritere karrébyggeri, da de inviterer til fællesskab og giver sikre rum for børn at opholde sig i. SG svarede, at der evt. vil blive mulighed for at hegne ind, hvor byggeriet ikke kan lukkes i en karré.

Der var bekymring om adgangsforhold til området ifm. byggeprocessen.

Der var et ønske om flere og større legepladser.

Der blev spurgt til, om der reelt vil være plads til håndværksmæssige og kreative virksomheder, der larmer.

Der blev spurgt til, om beboerne skal finansiere udgifter til drift og vedligehold af fælles/offentlige områder og bygninger. SG svarede, at dette er privatretligt forhold mellem beboere og grundejer og at der i planen blot står, at der skal etableres en grundejerforening. Hvordan det økonomiske forhold placeres, bestemmes ikke i lokalplanen. KK står dog for kommunale bygninger og den kommunale park.

Debat om biodiversitet og naturrum i Jernbanebyen

Oplæg ved Rasmus Vincentz (RV) fra Habitats, som fortæller om forskellige former for bynatur og naturforståelse. Når vi forstår naturen, kan vi bedre have et forhold til den, en kærlighed – og så vil vi gerne passe på den.

Gennemgang af lokalplanens ophæng, herunder bebyggelsesprocent, det grønne væv, bevarelse af træer i lokalplanområdet og plantning af nye træer. Gennemgang af Københavns Kommunes strategier og politikker (Træpolitik og Biodiversitetsstrategi) ved Viggo Meng Folkmann (VMF), Københavns Kommune

Gennemgang af registrerede arter i området, herunder sommerfuglen sørgækåbe nattesværmeren kappeugle, harer og orkidéen skovhullæbe, ved Morten Leicht Jeppsen (MLJ) fra Metropolitan Metaculture. Mange af arterne er ikke-hjemmehørende, da de er blevet transportere til området med jernbanen og lever i det særlige miljø langs skinner og sveller. Analyser af, hvordan natur og biodiversitet kan fremmes i bydelen, som den bliver befolket.

Spørgsmål/kommentarer fra deltagere

Hvad skal naturen kunne?

Naturen i området har været uberørt i mange år. Jeg er bekymret for, at det forsvinder. Det bliver til reminiscenser af natur – hvorfor skal vi se naturen som en forlystelsespark frem for bare at lade den være natur for naturens skyld?

Hvornår er biodiversiteten god nok?

Bynatur bliver aldrig det samme som andet natur i skove og på landet. Byer er i sagens natur kompakte – og det giver god mening. Det har indflydelse på mængden af natur og biodiversitet. Biodiversitet kommer, når der er plads nok. Det er vigtigt med sammenhængende naturområder, store parker.

Mursejleren er på tilbagegang på grund af byggeri i byen. Hvad vil man gøre ift. dette problem i Jernbanebyen?

VMF svarer at lokalplanen kan ikke stille krav til særlige hensyn. Fremover kan der komme frivillige tiltag, som kan motivere bygherre til at gøre noget i denne forbindelse.

Hvad drømmer I hos Metropolitan Metaculture om, at der kommer af kulturer i Jernbanebyen?

MLJ svarer at det tut viser sig, når man laver byhaver, at de dør efter et års tid, fordi folk mister interessen. Men gennem fællesskaber om naturpleje kan man måske få biodiversiteten til at trives.

Kan kommunen lave en manual til, hvordan bygherre kan øge biodiversiteten?

VMF svarer at det er oplagt. Københavns Kommune er i gang med at arbejde på det på egne arealer.

Kan støjmuren langs Vasbygade gøres grøn?

MLJ svarer at man prøver så meget som muligt. Der er mulighed for at begrønne lodrette flader. VMF svarer at det er sikret gennem lokalplanens bestemmelser.

Det er vigtigt, at støjmur langs CMC kan gennemtrænges af dyr, hvis det mangfoldige dyreliv skal opretholdes.

Behøver der være asfaltveje i en grøn by?

VMF svarer der skal være veje aht. renovation, brandslukning osv. Bilfri betyder færre biler, men der er udlagt stort set de samme arealer til veje som i andre dele af byen. Men det bliver smallere veje og med mere begrønning.

Samtale om den inkluderende by: Plads til alle?

Hvordan kan Jernbanebyen blive en inkluderende bydel? Debat med Michael Alexander Ulfstjerne, Emergency Architecture & Human Rights, Line Køllgaard, Gadeplansmedarbejder, Socialforvaltningen og stadsarkitekt Lars Jensen.

Der blev talt om, hvordan vi får plads til alle typer borgere og hvordan det muliggøres i en ny bydel som Jernbanebyen.

Om opførelsen af de 10 skæve boliger i Jernbanebyen:

1. Det er vigtigt at opførelsen af de skæve boliger foregår håndholdt.
2. Ærgerligt at de skæve boliger er placeret helt isoleret – det er ikke en del af jernbanebyen, sådan som det ser ud i planerne nu.
3. Der er usikkerhed om hvorvidt de skæve boliger støjskærmes tilstrækkeligt.
4. Når vi ved, at det er vigtigt, at skæve boliger er enkeltstående boliger, så er det problematisk, at de er planlagt som byggeri i to etager.
5. I KP19 var det anført, at man skal inddrage sociale organisationer i byudviklingen. Det har tilsyneladende endnu ikke været tilfældet i forhold til planerne om de skæve boliger. Det er problematisk.

6. Der er alt for lang at gå fra Himmelekspressen og de skæve boliger og ind i Jernbanebyen. Der skal etableres mulighed for direkte adgang, så man ikke skal hele vejen udenom.
7. Infrastrukturen for dem, der skal bo der, er problematisk.

Om inddragelse af socialt udsatte

1. Man må se hvilke fællesskaber der materialiserer sig i Jernbanebyen undervejs.
2. Det er vigtigt at inddrage udsatte omkring udvikling og design af byrum. Udsatte vil ofte gerne opholde sig i byrum hvor der sker noget og hvor der er adgang til et toilet og en billig øl.
3. Man skal huske at inddrage Himmelsekspressen.

Om planlægning i forhold til socialt udsatte

1. Ligesom der er en grøn struktur i planerne og et princip om delvis bilfri by, så bør der på samme måde være en underliggende social struktur i lokalplanen, som Jernbanebyen skal udvikles efter.
2. Det er nu at spillereglerne for blandet by, herunder strategi i forhold til udsatte skal defineres. Men det er lidt et skisma, for vi kan ikke regne det hele ud på forhånd. Der er et benspænd.
3. Detailplanlægning i forhold til udsatte skal ske løbende og med udgangspunkt i principper for det sociale område.
4. Der står ikke særlig meget om socialt udsatte i planen.
5. Lær af erfaringerne fra Vesterbro og Sydhavnen.
6. OBS på ikke i for høj grad at tænke funktion på bekostning af det skønne.

Samtale om universelle designløsninger

Er der plads til dig i Jernbanebyen? Debat med Louis Mølsted Andersen, specialkonsulent i universelt design, Kathrine Elnegaard, som koordinerer Københavns Kommunes indsatser vedrørende universelt design samt stadsarkitekt Lars Jensen.

Der blev talt om hvordan vi sikrer os, at der i udviklingen af Jernbanebyen tages højde for forskellige kroppe og behov. Og hvad står i vejen for at alle føler sig velkomne og trygge?

Pointer generelt om universelt design

- Vores kroppe er gennem livet foranderlige. Tag højde for det og design Jernbanebyen for flest muligt.
- Tænk: "Den universelle krop".
- Det handler om ligeværdighed.
- Der er ikke én løsning, men et katalog af løsninger.
- Tænk universel design ind i alle delelementer – hele vejen igennem projektet.
- Diversitet i kroppe kræver diversitet i løsninger.

Universelt design i forbindelse med lokalplanforslaget for Jernbanebyen

- Universelt design er ikke nævnt i lokalplanen, men bør tænkes ind i planen fra starten. Fx kan det måske være en dårlig idé at der peges på beplantning med Birketræer, da ca. 500.000 danskere lider af allergi over for birkepollen.

- Det handler også om, at der i lokalplanen ikke fra starten er barrierer i forhold til at udvikle Jernbanebyen hensigtsmæssigt med henblik på den universelle krop – blot fordi det ikke blev tænkt ind fra starten af.
- Der kan være mange dilemmaer. Eksempelvis dilemmaer mellem bevaring af kulturindustriarv overfor ønsket om at designe til den universelle krop (f.eks. Skydebroparken). Bliv inspireret af hvordan de gør i f.eks. Norge.
- Tænk universelt design ind som en værdi i lokalplanen for Jernbanebyen.
- Sørg for at formsproget taler sammen med kulturindustriarv etc.
- Husk inddragelse.
- Forslag om at søge fonde etc. til udvikling af universelle løsninger i Jernbanebyen.
- Spørgsmål til hvad kommunen kan stille af krav i forhold til universelt design i lokalplanen?
- Ideen om den bilfri by kan være et problem for borgere, der ikke kan komme rundt som gående eller på cykel.
- Der bør være ramper op til den planlagte broforbindelse over CMC-anlægget. Elevatorer er for ofte ude af drift.

Lokalplanboden

Der var mulighed for at stille spørgsmål til lokalplanforslaget i lokalplanboden, hvor model af Jernbanebyen var udgangspunkt for samtalerne. Projektleder i Københavns Kommune, Louise Overgaard Ploug samt repræsentanter bygherrer og for rådgiver, COBE var til stede. Boden var udgangspunkt for dagens børneaktiviteter; rundvisning, tegneworkshop og skattejagt. Der blev blandt andet talt om bebyggelsesprocenter i delområderne, tæthed og højder samt forbindelser og infrastruktur.

Børneaktiviteter

Rundvisning i bihaven ved Jakob Tomasen af to omgange: Deltagere ca. 30 børn
Tegneworkshop ved Peter Schulz Schovsbo, Naturstomt: Deltagere ca. 20 børn
Skattejagt i området: Deltagere ca. 20 børn.

Opsamling halvvejs

Thomas Egholm introducerer endnu en gang til dagens debatter, og opfordrer til at skrive høringssvar. Kort tale ved stadsarkitekt Lars Jensen, om de opmærksomhedspunkter han tager med sig fra de første sessions. Derefter endnu en performance ved Sydhavns Teater – forfatter Ida Marie Hede og medlem af Vesterbro Lokaludvalg Madeleine Schlawitz.

REFERAT FRA BORGERMØDE OM TRAFIK

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Dato 02. oktober 2024
Sted SPOR10, Vasbygade 10
Tid 16.30

Mødedeltagere

Politikerne: Niels E. Bjerrum (Socialdemokratiet), Christopher Røhl (Radikale Venstre), Astrid Aller (SF), Troels Christian Jakobsen (Alternativet).

Iben Lyck Nagel (ILN), Kim Florian Rahbek Kierkegaard (KFRK), Louise Overgaard Ploug, Peter Høiriis og Sandra Gonon, TMF – Klima og Byudvikling

Øystein Leonardsen – MKB

Filip Zibrandtsen (FZ) – Urban Creators

Goran Vuk (GV) – Fagspecialist trafikplanlægning

Repræsentanter fra Vesterbro Lokaludvalg, bl.a forperson Thomas Egholm (TE).

Repræsentanter fra bygherrer

Antal borgere

Ca. 25

Oplæg

Velkomst

Thomas Egholm introducerer til dagens møde, og opfordrer til at skrive hørings-svar.



Introduktion til temaet

Oplæg ved Goran Vuk med udgangspunkt i en analyse af trafikken på Vesterbro, som han har udarbejdet for lokaludvalget. Oplægget sætter rammen og konteksten for en debat om trafik i Jernbanebyen – og delvist bilfri bydele.

Debatter

Deltagere i panel: Niels E. Bjerrum (Socialdemokratiet), Christopher Røhl (Radikale Venstre), Astrid Aller (SF), Troels Christian Jakobsen (Alternativet). Iben Lyck Nagel (Forvaltningen), Filip Zibrandtsen (Rådgiver for bygherre), Thomas Egholm (Vesterbro Lokaludvalg).

Moderator: Øystein Leonardsen (Forvaltningen).

Første paneldebat: Den delvist bilfri by.

Anden paneldebat: Forbindelser og infrastruktur.

Efter hver debat får borgerne mulighed for at stille spørgsmål.

Drøftelser

Indledning

TE indleder med at byde velkommen. GV præsenterer undersøgelse af trafik på Vesterbro, udført for Vesterbro Lokaludvalg. Og stiller spørgsmål til om biltrafikken er underberegnet i 2035. Derudover stiller han spørgsmål til beregning af antal personbiler i de undersøgelser der er udarbejdet i forbindelse med lokalplanforslag Jernbanebyen, samt om mængden af cykler og fodgængere er underestimeret i OTM modelberegningen, bl.a. gennem tunnelen til Enghavevej og for broen og CMC anlægget. Han fremfører at begrebet bilfri bydel er uklart beskrevet, og derudover savner han beskrivelse af eksternt afledte effekter af biltrafikken i miljørapporten for lokalplanforslag Jernbanebyen.

ØL Modererer debat om delvis bilfri by og debat om forbindelser og infrastruktur.

Trafikmodeller

Der stilles spørgsmål til befolkningsudviklingen i København, hvilke tal for befolkningsstilvækst er der brugt i trafikberegningerne?

GV: OTM benytter befolkningsvækst-tal fra Danmarks Statistik. COMPASS arbejder yderligere med en befolkningssimulator. OTM vælger det primære transportmiddel ved kombinationsrejser, hvorimod COMPASS inkluderer alle transportformerne ved en kombinationsrejse.

I hvilket omfang er der forventet lastbiltrafik i forbindelse med byggeperioden for Jernbanebyen?

GV Der er bedre styr på varebiler end på lastbiler, det er svært at få statistik på lastbiler, det er derfor et skøn, hvor mange der kører på vejene. OTM og COMPASS tager ikke hensyn til anlægsfaser. Modelberegningerne tager udgangspunkt i gennemsnit af hverdagstrafik.

ILN forvaltningen er klar over forskellen mellem de to trafikmodeller, særligt i forhold til kombinationsrejser. Forvaltningen har endvidere i planens udarbejdelse

forsøgt at lægge en robusthed i form af øgede bredder f.eks. for tunnelen og for broen over CMC.

FZ I forbindelse med lokalplanforslag Jernbanebyen er der lavet beregninger i OTM-modellen, da COMPASS endnu ikke var klar på det tidspunkt.

Delvis bilfri by

Hvad er en delvist bilfri bydel?

FZ svarer at der er udarbejdet et administrationsgrundlag for kommunens retningslinjer for arbejdet med udvikling af delvis bilfrie byområder i Københavns Kommune.

Kommuneplan 2019 har ikke en tydelig definition af begrebet delvist bilfri by, men der ligger forslag til beskrivelse af den delvist bilfri by i forslaget til Kommuneplan 24.

Hvorfor arbejder Københavns Kommunen med delvis bilfrie byområder?

ILN svarer at i byudviklingsområder kan vi arbejde med delvis bilfrie byområder, hvis området ligger stationsnært og nærhed til funktioner, kan parkeringskravet reduceres og vej- og stinettet indrettes, så det mindsker biltrafikken, og trafikken er på de lette trafikanter præmisser, for eksempel med helt bilfri zoner eller gader.

De delvis bilfrie byområder er et af de værktøjer kommunen har, til at få antal biler på vejene, og antallet af kørte kilometer i kommunen reduceret i henhold til kommunens planer for at sikre en fremtidig trafikafvikling og reducere kommunens CO2 udslip i henhold til Klimahandleplanen. FZ svarer at Jernbanebyen ligger i nærheden af seks stationer (mindre end 600 m. distance), og er dermed godt forbundet med offentlig transport.

Hvad skal der ske med erhvervstrafikken og privatbilismen i Jernbanebyen?

FZ svarer at Jernbanebyen er indrettet med et væv af stier og bygader, som tillader servicekørsel, varekørsel, renovationskørsel samt brand- og redningskørsel i bydelen. Bydelen er tænkt kompakt og smart, for at give de bedste rammer for et liv uden egen bil.

Politisk debat om den delvis bilfri by.

Der debatteres hvilke muligheder delvist bilfrie byområder giver for at skabe en grøn by med gode levevilkår, samt hvilke muligheder der er for at imødekomme fremtidens udfordringer med øget trafik fra flere borgere. Det er en udfordring at bygge til fremtid vi gerne vil have, men ikke helt selv kender. Bilen som vane diskuteres, samt hvordan vi kan give gode muligheder for at ændre vaner, og finde en god balance for bilejerskab. Der udtrykkes ønske om at der skal der være bedre forhold for sikker varetransport og for at håndværkere kan parkere i byen. En stor del af trafikken i København kommer ude fra, og det er også noget man kan overveje at arbejde med. Der tales om at parkeringshuse i fremtiden skal kunne bruges til andet, så bygningerne stadig kan få anvendelse, hvis der kommer lavere bilejerskab, og mindre behov for parkering.

Forbindelser og infrastruktur

ILN viser hvordan interne og eksterne forbindelser er planlagt for området, og beskriver de planlagte forbindelser ud af området. Hun fortæller at der er afsat penge til en udvidelse af tunnelen til Enghavevej, og at der i Budget 2025 er afsat penge til en forundersøgelse for en forbindelse til Ingerslevsgade. Derudover indgår der i Den Trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro en forbindelse fra Jernbanebyens Grønne Sti til Dybbølsbro, der er dog ikke afsat midler til realiseringen.

Politisk debat om infrastruktur, og forbindelser ind til og ud af området.

Der kom forslag om at lave to separate tunneler til Enghavevej, så fodgængere og cyklister separeres, og der kan sikres en bedre afvikling af cykeltrafikken ved udgangene fra en ny tunnel. Ligeledes diskuteres muligheden for bedre forbindelser over Vasbygade, og om trafikforhold på Vasbygade kan forbedres for de bløde trafikanter, ved fx lavere hastighedsgrænser. Der er planlagt en cykelsti gennem Jernbanebyen, så man på sigt ikke behøves cykle langs Vasbygade. Placering af buslinjer diskuteres. Der er planlagt for en mulig busrute på Otto Busses Vej, men de fleste busser vil også i fremtiden køre på Vasbygade, hvor busstoppesteder og de kommende mobilitetshuse vil ligge i nærheden af hinanden. Stibroen over CMC-anlægget diskuteres, og der er enighed i panelet om at en stibro med ramper er at foretrække frem for en stibro med elevatorer. Der er forberedt for ramper i lokalplanforslaget. Det er ligeledes sikret at stibroen får en bredde, så fodgængere og cykeltrafik kan separeres.

Parkering

Hvordan bliver mulighederne for Handicap parkering, og får mobilitetshuse stor nok frihøjde til at handicapbusser kan køre ind?

FZ svarer at handicapparkering laves inde i området på terræn i vævet og følger vejledningerne for handicap parkeringspladser. Der skal både være handicapparkeringspladser til biler og busser.

Opsamling og afslutning

Hvis man ønsker at give sin mening til kende, skal man indgive et skriftligt høringsvar via Københavns Kommunes høringsportal, Bliv Hørt.

REFERAT FRA BORGERMØDE OM VARMEØ-EFFEKT

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Dato 09. oktober 2024
Sted SPOR10, Vasbygade 10
Tid 19.00

Mødedeltagere

Politiker: Mikkel Skovgaard (Enhedslisten).

Sandra Gonon, TMF – Klima og Byudvikling

Marina Bergen Jensen (MBJ) – Fagspecialist trafikplanlægning

Repræsentanter fra Vesterbro Lokaludvalg, bl.a. forperson Thomas Egholm (TE).

Repræsentanter fra bygherrer

Antal borgere

14 deraf ca. 5 borgere

Oplæg

Velkomst

Thomas Egholm introducerer til dagens møde, og opfordrer til at skrive hørings-svar. Vesterbro Lokaludvalg er bekymret for, at Jernbanebyen bliver en varme-ø, og har derfor bedt forskere på Københavns Universitet om at vurdere risikoen og give bud på hvordan risikoen kan minimeres. Notatet har til hensigt at inspirere diskussioner i Lokalplanforslagets høringsperiode.

Fremlæggelse af notat om Jernbanebyens varme-ø-forhold / Marina Bergen Jensen Ph.d. i jordbundsvidenskab og professor i naturbaseret klimatilpasning af byer.

Marina Bergen Jensen fremlægger: Notat om Jernbanebyens varme-ø-forhold - vurdering af de fremtidige temperaturforhold, navnlig høje temperaturer, herunder varme-ø-effekten, i Jernbanebyen jf. arkitektkonkurrencens vinderforslag. Marina giver også et bud på værktøjer, der kan reducere varmeøeffekten med hovedvægten på kølingsstrategier. Notat er udarbejdet af Marina Bergen Jensen og



Henrik Vejre, begge professorer ved Københavns Universitet, på opdrag af Vesterbro Lokaludvalg.

Notatet findes på Vesterbro Lokaludvalgs hjemmeside: https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-10/Notat%20om%20Jernbanebyens%20varme_07.08.2024_opdateret%202.10.2024_0.pdf

Fokus i Jernbanebyen for at mindske varme-ø-effekt:

- Minimer indstråling gennem høj albedo; Maksimer udstråling via stor skyview; Undgå varmeakkumulerende materialer

Positive aspekter, som det er vigtigt at fastholde

- Stor andel af grønt (24-32 % af byggefeltet)
- Mosaik af grønt mellem og op ad bygninger
- Fravær af trafik og porøse/grønne belægninger
- Største bygningstæthed tættest på havnen

Kritiske aspekter/forslag

- Hvordan sikres vand til vegetationen?
- Albedo: Lyse tage på høje bygninger; Grønne tage på lave.
- Maksimer fordampning og skab skygge:
 - Facadebegrønning kun op til 15-20 (30) m
 - Rodfaste lianer, buske, træer

Paneldebat og opsamling ved Journalist og borger på Vesterbro Bo Kousgaard

I panelet:

- Marina Bergen Jensen Ph.d. i jordbundsvidenskab og professor i naturbaseret klimatilpasning af byer
- Sandra Gonon, Arkitekt, Teknik- og Miljøforvaltningen, Klima og Byudvikling
- Thomas Egholm, forperson for Vesterbro Lokaludvalg
- Mikkel Skovgaard, medlem af Borgerrepræsentationen, Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomiudvalget for Enhedslisten.

Konkrete forslag og kommentarer på mødet

- Forslag om at opsætte vejrstationer i Jernbanebyen, så der kan foretages ordentlige målinger, til brug for gode løsninger.
- Forslag om at se på virkningen af tagryggenes hældninger.
- Forslag om at understrege vigtigheden af at det grønne skal holdes fugtigt for at man kan få den fulde effekt.
- Forslag om at stille krav om at grønne vækster er en del af løsningen.
- Forslag om at bruge vand i planen som en ressource. Tænk ikke kun i separation og udledning.
- Forslag om at udnytte de unikke muligheder der er i en lokalplan som den for Jernbanebyen for at dæmme op for varmeø-forhold. Muligheder som ikke nødvendigvis er til stede i andre mindre åbne lokalplanforslag.
- Bekymring: Et gennemgående element i lokalplanforslaget er begrønning. Ambitionen er så stor, at den kan være svær at efterleve i praksis på grund af f.eks. brandveje, rør m.v.
- Opmærksomhed på at lokalplaner ikke regulerer vandingsforhold.

- Forslag om at se på muligheden for at øge vegetationsdækket og minimere befæstede områder.
- Opfordring til at bruge de naturlige vandressourcer. Køling kan kobles til afvanding. Lav derfor en god plan for håndtering af regnvandsstrømning – sørg for at nedbøren kommer i cirkulation tilbage til atmosfæren. Brug f.eks. tørresnorseffekten og lodret LAR, som anvendt ved grøn støjskærm i Folehaven.
- Forslag om at udnytte de mange støjskærme i lokalplanområdet som lodret LAR.
- Opmærksomhed på at støjskærms primære formål er at dæmme op for støj.
- Opfordring til at bestemmelserne lokalplanen omfatter lyse og grønne tage. Det vil alt andet lige mindske varmeø-effekten. Dog Opmærksomhed på at grønne tage kan være svære at holde fugtige.
- Forslag på mødet om overdækning af Metroklargøringsanlægget
- Forslag om at forlænge kanaler fra havnen ind i Jernbanebyen

REFERAT FRA BORGERMØDE OM KVARTERET FRITIDEN OG VÆRKSTEDET

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Dato 16. oktober 2024
Sted SPOR10, Vasbygade 10
Tid 16.00

Mødedeltagere

Christian Pagh – fagligt oplæg

Sandra Gonon, TMF – Klima og Byudvikling

Repræsentanter fra Vesterbro Lokaludvalg, bl.a forperson
Thomas Egholm og Jørgen Sprogøe.

Antal borgere

Ca. 15 deraf ca. 5 borgere

Oplæg

Debat om Jernbanebyens fremtidige kvarterer, fritidsliv og værksteder samt fremlæggelse af notat om kultur, fritid og værksteder i Jernbanebyen ved Christian Pagh, senior advisor, Oslo Architecture Triennale

Christian Pagh fremlægger Notat om kultur, fritid og værksteder i Jernbanebyen, derefter kort debat om temaet, og lokalplanen generelt.

Christian Pagh fremlagde fire hovedpointer: for det første en bekymring for placering af høje bygninger. Her især de to punkthuse syd for lokomotivværkstedet, som kommer til at skygge for facaden. Dernæst en bekymring om hvorvidt der bliver liv nok i centralen, med byliv og øjne på gaden. Dette gælder også området omkring boldbanerne. Der blev udtrykt usikkerhed om hvorvidt der er et godt, naturligt flow gennem det indre af centralen. For det tredje en bekymring for bylivet omkring spor 10, hvor der virker til at være for lidt plads til at trække ud af bygningen fx på vestsiden på varmen dage. Det fjerde bekymringspunkt angår værkstederne og hvorvidt der reelt vil blive værkstedsaktivitet i Jernbanebyen, når den er



færdigudbygget. Der var umiddelbart generelt opbakning til synspunkterne i plenum, og det blev blandt andet diskuteret, om Københavns Kommune har mulighed for at tage en mere aktiv rolle i at facilitere værkstedernes fortsatte tilstedeværelse i området, og facilitere værkstedsmuligheder for de lokale beboere fx i form af Maker Spaces i sammenhæng med genbrugsstation.

Derefter præsenterede Vesterbro Lokaludvalgs indsatsgruppe for Jernbanebyen, ved Jørgen Sprogø, en række bekymringer ift. de planlagte byrum, ift. aktiveringen af byrummene, om der er nok udadvendt aktivitet i stueetagerne samt om de kommer til at virke grønne og indbydende. Yderligere blev muligheden for at differentiere byrummene til forskellige anvendelser og brugergrupper – fx rum byrum med fokus på ro og refleksion og byrum for aktivt udeliv for både drenge og piger italesat.

Derudover blev der talt om vigtigheden af at Jernbanebyen bliver en blandet bydel, som også har billige boliger. I den forbindelse blev det problematiseret at bo-tilbuddet er placeret i det sydvestlige hjørne, tæt på Sydhavns Station, hvor der i forvejen er en stor andel billige boliger, og en del sociale udfordringer. Der udtryktes bekymring for at lokalplan Jernbanebyen forstærker en fortætning af udsatte borgere, i stedet for at være med til at skabe den blandede by.

Der blev opfordret til at skrive høringssvar, og talt om hvad Vesterbro Lokaludvalg vil skrive i deres høringssvar.