

Fra: Åge Staghøj

Sendt: 20. marts 2026 12:49

Til: Julie Nørløv; Christian Christensen; Jakob Steen Christensen

Emne: Fwd: [EKSTERN] Re: Planlægning af et offentligt kaffemøde om Kalvebod Brygge - status og næste skridt

Kære Julie, Christian og Jakob

Vedr. Kalvebod Brygge

Nærværende notater er fra de arbejds møder, jeg har deltaget i vedr. samarbejdet mellem lokalrådet på Vesterbro og Indre by.

Vedr. Borgermødet den 19. på Borups Højskole om vandarealerne

Det er min vurdering at det vellykkede borgermøde den 19. på Borups Højskole, var så principielt med hensyn til hvad der er muligt på land og vand, at det er det spor vi skal arbejde med de kommende måneder.

Derfor vil jeg opfordre dig Christian at tage de nærværende noter med som supplement til de forslag, der blev produceret den 19. på Borups Højskole.

Vedr. vandarealer, trafik og byplaner ved Kalvebod Brygge

Her er status efter min vurdering, at Jakobs analyser er grundlaget lige nu.

Jakob har snakket med bygherrerne og bolværksejerne ved Kalvebod Brygge.

Jeg har den 19. marts snakket med repræsentanter for 3 af de virksomheder, der holder til på "Bølgen".

Det er min vurdering at fokus her er trafik og byplanlægning med bolværksejerne på Kalvebod Brygge og grundejerne i Postbyen og grundejerne i Glyptotekskvarteret.

Spørgsmål

Jakob, du må hjælpe her, hvad er næste kloge skridt vedr. trafik og byplaner omkring Kalvebod Brygge?

Åge

Fra: Åge Staghøj

Sendt: 27. februar 2026 16:50

Til: Sofie Hougaard Nielsen

Cc: Bent Lohmann; Denis Bowers; Mathias Nordby; Thomas Egholm; Julie Nørløv

Emne: [EKSTERN] Re: Møde på mandag om Kalvebod Brygge

På opfordring deler jeg hermed gerne de 13 punkter.

Der er sikkert mange andre punkter af indvendinger, begrænsninger og forbindelser.

MEN på et nært forestående tidspunkt, skal vi også lave en afgrænsning.

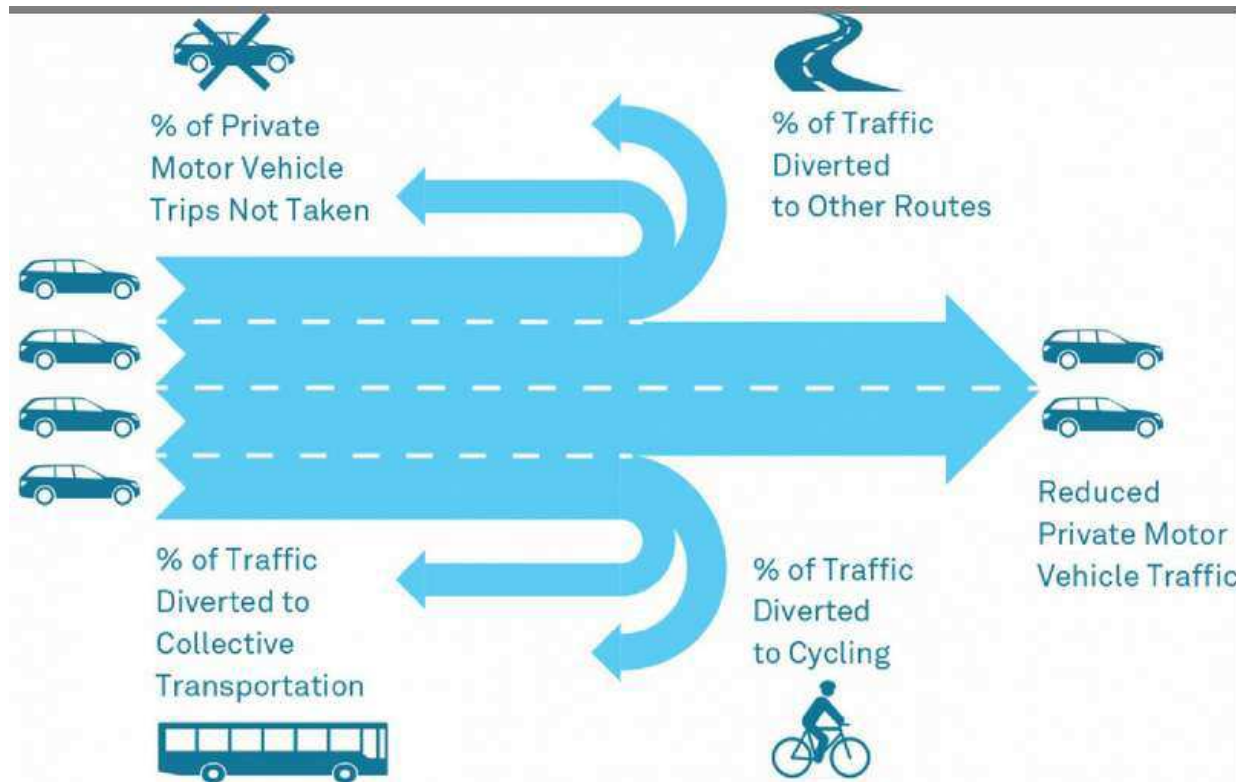
Og afgrænsningen har jeg forsøgt under punkt 1.

Ønsker til lokalplanen

1. Geografisk afgrænsningen af lokalplanområdet foretages af Langebro, Bryggen, Fisketorvet, jernbanenettet, Tietgensgade og HC Andersens Boulevard.
2. At Glyptotekets milliard store kommende renovering tænkes ind i lokalplanen eller lokalplanerne.
3. At der for gående etableres grønne og sikre forbindelser mellem Bryggen og Glyptoteket.
4. At der for gående etableres grønne og sikre forbindelser mellem Bryggen og Danske Bank.
5. At der for gående etableres grønne og sikre forbindelser mellem Danske Bank som en forlængelse af Bylivsgade projektet, der er bevilliget og planlagt til at blive etableret i 2027 på Niels Brocks Gade. Arbejdsgruppe er i gang sammen med forvaltningen.
6. At bølgens nuværende aktiviteter udvikles med flere sports- og motion forhold på vandet og ved bryggen i overensstemmelse med den blå ring rundt om Inderhavn med inspiration fra Nykøbing Falster løsning v/Dennis.
7. At stueetagen i bygningerne langs Bryggen åbnes op til bymæssige aktiviteter for borgere og turister.
8. At den gennemgående trafik i Glyptotekskvarteret minimeres.

9. At den gennemgående trafik på Kalvebod Brygge saneres med inspiration fra forvaltningens notat om oplæg fra Ja Ja Arkitekterne.
10. At frigjorte arealer fra saneringen af trafikken på Kalvebod Brygge tænkes som grønne bymæssige bebyggelser og friarealer.
11. At den fremtidige anvendelse af den Gamle Toldbod drøftes på ny. Den er ikke fredet. Ejeren er hvis DADES og Jyske Bank
12. At den fremtidige anvendelse af værkstederne under Langebro drøftes på ny. Hvem i forvaltningen er sagsbehandler. Det har jeg lige fundet ud af. Der er et vindue åbent, fordi der er ingen lejekontrakter på københavnersiden af Langebro.
13. At anvendelsen af parkeringskælderen under Langebro integreres i lokalplanen. Hvem i forvaltningen er sagsbehandler. Det har vi fundet ud af. En arbejdsgruppe under foreningen Glyptotekskvarteret arbejder med den opgave i øjeblikket.

Åge Staghøj, MBA



Fordampning af biler

Politisk er der på rådhuset endog meget bred enighed om at skabe bedre, grønnere byrum på overfladen — men der er langt mindre enighed om, hvilken pris der skal betales for det.

I dette tilfælde er der dog så meget der taler imod de to tunneler under byen, at det er helt oplagt at få belyst konsekvenserne af ikke at lave dem — og i stedet betale en anden pris for at skabe grønnere og rarere byrum på overfladen. Det er svært at se mening i at bruge milliarder af skattekroner på at lave to tunneler, der blot vil frigive 10% af vejarealet, som måske skal frasælges for at finansiere tunnelen — og som samtidig vil øge biltrafikken med 10%.

Bilen har naturligvis en vigtig funktion for mange dele af livet i byen — og de færreste ønsker at fjerne dem helt. Slet ikke overtegnede.

Men faktisk er, at kun 25% af de voksne beboere i Københavns Kommune ejer en bil. Langt størstedelen af den trafik der kommer ind ad Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard er ikke oprindeligt "københavnsk", men kommer fra omegnskommunerne.

København har ikke brug for at skabe induceret efterspørgsel ved at skyde milliarder af sine egne kroner efter ny infrastruktur til biler udefra. Det er en tanke der har mere hjemme i 1960'ernes bilmodernisme end i 2020'ernes fokus på byernes liveability.

I stedet bør byen — som Teknik- og Miljøforvaltningen foreslog det — arbejde henimod at få noget af biltrafikken til at fordampe.

