



Notat

Oversigt over Vesterbro Lokaludvalgs ønsker til TMU med Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger.

10. juni 2025

Sagsnummer
2025-0184903

Dokumentnummer
2025-0184903-3

Nedenstående budgetønsker er også meldt ind til Teknik- og Miljøudvalget d. 10. april 2025 i forbindelse med udvalgets særskilte behandling af Lokaludvalgenes ønsker til budget. Vesterbro Lokaludvalg modtog d. 21. maj 2025 forvaltningens bemærkninger til Lokaludvalgets ønsker.

Teknik- og Miljøforvaltningen oplyste den 4. juni 2025, at følgende ønsker fra Vesterbro Lokaludvalg, vil indgå i forhandlingerne om Budget 2026:

- Sikker cykelvej fra Dybbølsgade til Vesterbrogade (TM145 – henvist af TMU 26.05.25)
- Toiletplanen (TM001 – helårsåbning af toilet på Enghave Plads – henvist af TMU 24.02.25, TM147 – resterende del af ønsket – henvist af TMU 26.05.25).

Trafikplan

Borgerrepræsentationen besluttede på et møde den 27. marts 2025 under behandling af punkt 15: Københavnerforslag om helhedsplan for området omkring Bådehavnsgrøden, Vesterbro/Kgs. Enghave, at der skal udarbejdes en trafikplan for hele Vesterbro/Kgs. Enghave.

Vesterbro Lokaludvalg behandlede på sit møde den 23. april 2025, hvordan vi ser dette ske på den bedst mulige måde. Lokaludvalget besluttede, at gå videre med et fokus på en trafik- og byrumsplan for Vesterbro, Valby og Kgs. Enghave hvor fokus er på at løse de mere overordnede trafikproblemer. Se referat fra Lokaludvalgsmødet her:

<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Vesterbro%20Lokaludvalg/m%C3%B8de-23042025/referat/punkt-6>

Ligeledes vil vi også tage stilling til det, der fra Amagers to lokaludvalg findes af kritik af at processen ikke fra start har involveret den offentlige trafik. Vi håber, at vi kan komme med vores input til trafikplanen efter at have holdt det første ordinære møde i egen samling efter BR's beslutning. Ellers bliver det et svært samarbejde.

Sekretariatet for Vesterbro
Lokaludvalg
Ingerslevsgade 44
1705 København V

EAN-nummer
5798009800473

Forvaltningens bemærkning

På Vesterbro Lokaludvalgs møde den 23. april 2025 var der flertal for at ønske en trafik- og byrumsplan for Vesterbro, Valby og Kgs. Enghave, hvor fokus er på at løse de mere overordnede trafikproblemer.

Med en trafik- og byrumsplan for Vesterbro og evt. de to andre lokaludvalgsområder/bydele, kan der blive undersøgt og fundet løsningsforslag for trafiksikkerhed, cykel- og gangforhold, parkeringsforhold, trafiksanering af udvalgte områder herunder trafikøer, forbedrede byrumsog

opholdsmuligheder, grønne tiltag med mere på et niveau, der efterfølgende vil kræve detailplanlægning. Der vil også kunne foretages analyser og trafikmodelberegninger af de store overordnede veje i forhold til den fremtidige trafikbelastning.

Hvis der skal undersøges for konkrete trafikafviklingsforhold på de store veje, vil trafikplanen skulle suppleres af kapacitetsanalyser, hvor der kan undersøges for potentialer for forbedret fremkommelighed og trafikafvikling.

Lokaludvalget, borgere samt andre interessenter vil blive løbende inddraget i udviklingen af planen.

Forvaltningen bemærker, at der er begrænsninger for, hvad der kan planlægges for den kollektive trafik i en lokal trafikplan. Som udgangspunkt kan der kun undersøges for tiltag, der øger fremkommeligheden og kapaciteten for busserne. Men lokaludvalgene er altid velkomne til at rette henvendelse til Økonomiforvaltningen og Movia, hvis der er ønsker til fx nye busruter og ruteændringer, og der kan bestilles særskilte budgetnotater på analyser heraf.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker. Konsekvenser for parkeringspladser og træer

Trafikplanen har ikke i sig selv konsekvenser.

Økonomisk estimat

En trafik- og byrumsplan for Vesterbro, Valby og Kgs. Enghave vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 4,5-6,5 mio. kr. En trafik og byrumsplan inkl. kapacitetsanalyser vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 6-9,5 mio. kr.

Trafiksikkerhed på Vesterfælledvej

Vesterbro Lokaludvalg har igennem flere år ønsket cykelsti ud fra et ældre projekt – en videreførsel af cykelstien på Vesterfælledvej fra Carlsberg Station til Lyrskovgade, sådan at der også kom cykelsti på det sidste stykke fra Lyrskovgade til Vesterbrogade.

Det gør vi ikke længere.

Tiden er løbet fra den oprindelige plan med blot at sætte cykelsti på de resterende 400 meter, fordi det vil medføre at de to heller (ved Lyrskovgade og ved Carstensgade) bliver fjernet. Og det er der nu for mange

fodgængere til. Der er derfor nu brug for en analyse af, hvordan stykket mellem Kùchlersgade og Vesterbrogade optimeres for cyklende samtidig med at der tages hensyn til de krydsende fodgængeres sikkerhed.

Forvaltningens bemærkning

Forvaltningen anbefaler, at foranalysen inkluderer muligheden for, at Vesterfælledvej og Enghavevej helt eller delvist ensrettes i hver sin retning. Hermed vil der på de smalle steder – på begge ruter, blive plads til cykelstier – og krydsningspunkter. Desuden bør indeholdes en relativ simpel trafikal analyse af konsekvenserne

- særligt for busser, men også for biltrafik, cyklister og fodgængere.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker.

Konsekvenser for parkeringspladser og træer

Foranalysen vil i sig selv ikke have konsekvenser.

Økonomisk estimat

Foranalysen vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 1,0-1,5 mio. kr.

En sikker cykelvej fra Dybbølsbro til Vesterbrogade

Herunder at undersøge muligheder for en trafik-ø på Vesterbro. Der kommer stadig flere cykler på Vesterbro og i byen som sådan. En af de større cykelruter er turen fra Kingosgade (med cyklister fra Frederiksberg/Nørrebro) til Amager. Vi ønsker os en analyse af, hvordan man kan sikre de mange cyklister bedre. Enten ved at tage udgangspunkt i ruten, som den ligger i dag med hele Dybbølsgade som rute Fra Enghave Plads til Dybbølsbro. Eller ved at forbinde Frederiksberg Alle via Oehlenschlægersgade til Dybbølsgade. Hvilke muligheder er der? Hvor store reduktioner vil det koste i antallet af parkeringspladser i Oehlenschlægersgade og Dybbølsgade? Hvad vil det betyde for de mange grønne heller og små-pladser i Dybbølsgades øvre del? Og kan dette kombineres med en eller flere trafik-øer på Vesterbro? Alle disse spørgsmål er nødvendige at afklare, før vi kan forbedre vilkårene for cyklister på Vesterbro.

Forvaltningens bemærkning

Ønsket om at undersøge mulige trafikøer på Vesterbro, herunder en cykelforbindelse gennem Vesterbro mellem Frederiksberg og Amager, kan indeholdes i en trafikplan jf. punkt 11.1. Der kan også udarbejdes en selvstændig analyse af en cykelforbindelse mellem Vesterbro og Frederiksberg.

Der vil allerede nu kunne udarbejdes budgetnotat på et konkret anlægsprojekt til forbedringer på delstrækningerne Oehlenschlægersgade og Dybbølsgade. Oehlenschlægersgade løber mellem Dybbølsgade og Vesterbrogade. Gaden er oplagt som en mere direkte cykelforbindelse

fra Dybbølsbro via Dybbølsgade og videre til Frederiksberg og Nørrebro, da Oehlenschlägersgade ender i det signalregulerede kryds ved Vesterbrogade-Frederiksberg Allé. I dag er det dog ikke muligt at cykle mod Vesterbrogade langs Oehlenschlägersgade på stykket mellem Istedgade og Vesterbrogade, da gaden er ensrettet. For at tillade cykling mod ensretningen er det nødvendigt at nedlægge op til 75 bilparkeringspladser i Oehlenschlägersgade.

Foruden mulighed for modstrømscykling i Oehlenschlägersgade kan cykelforholdene i Dybbølsgade mellem Oehlenschlägersgade og krydset ved Ingerslevsgade forbedres ved at konvertere skråparkering til længdeparkering. Konverteringen kan også frigive plads til cykelparkering og yderligere begrønning i gaden.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker.

Konsekvenser for parkeringspladser og træer

Der vil som konsekvens af anlægsprojektet skulle nedlægges op til 75 bilparkeringspladser i Oehlenschlägersgade samt op til 20 parkeringspladser i Dybbølsgade. Konsekvenser for antallet af træer afdækkes i den indledende projektering, hvor antallet af nye træer, der kan plantes i de to gader, afdækkes.

Økonomisk estimat

En foranalyse af en cykelforbindelse mellem Frederiksberg og Amager vil koste mellem 1,5 – 2,0 mio. kr.

Anlægsprojektet på Oehlenschlägersgade vil have estimerede anlægsomkostninger

på ca. 2-3 mio. kr., og anlægsprojektet på Dybbølsgade

vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 10-14 mio. kr.

Krydset Værnedamsvej/Frederiksberg Allé/Vesterbrogade: en optimering af flowet?

Vi ønsker os, at der ses på hvordan Vesterbrogade møder Værnedamsvej (Københavns Kommune) og Frederiksberg Allé (Frederiksberg Kommune). Den nuværende løsning fremstår med i hvert fald to problemer:

- For det første er krydset ikke særligt godt til at afvikle de mange cyklister fra Frederiksberg Allé, der skal ad Oehlenschlägersgade videre igennem byen.
- For det andet er udkørslen fra Værnedamsvej til Vesterbrogade ikke videre logisk.

Ønsket skal ses i sammenhæng med vores ønske nummer to – der bør derfor også ses på, hvordan en eventuel fremtidig løsning med cykeltrafik i begge retninger af Oehlenschlägersgade kan betjenes i krydset Vesterbrogade/Frederiksberg Allé.

Forvaltningens bemærkning

Forvaltningen har ingen bemærkninger til ønsket.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker.

Konsekvenser for parkeringspladser og træer

Foranalysen vil i sig selv ikke have konsekvenser.

Økonomisk estimat

Foranalysen vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 0,5-1,5 mio. kr.

Bedre cykelrute på Halmtorvet

Vi har tidligere ønsket os forbedringer på Halmtorvet. Det har vi, fordi der hver dag er rigtig mange københavnere generelt og vesterbroere specifikt, der cykler over Halmtorvet. Imidlertid er cykelforholdene ikke særlig gode og Lokaludvalget ønsker, at der afsættes midler til at øge cykelfremkommeligheden på Halmtorvet. Konkret ved at anlægge cykelstierne med bordursten langs med ruten (som på arealet ned til havnen på Islands Brygge). Dette kan måske ske i samarbejde med HOFOR, der står over for opgaven med at renovere/genanlægge brostenene på Halmtorvet efter at have brugt Halmtorvet som transportvej under anlæg af Skybrudstunnellen. Det drejer sig om stykket fra Halmtorvet 9 til Halmtorvet 15.

Forvaltningens bemærkning

Bordursten bruges eller associeres ikke med cykelstier, og forvaltningen vil derfor ikke anbefale, at det bliver brugt som belægning på cykelstier. Bordursten bruges til gengæld som tilgængelighed for kørestolsbrugere eller dårligt gående for at få en jævn belægning.

For at imødekomme ønsket om en jævn belægning anbefaler forvaltningen i stedet, at man udskifter de eksisterende chaussesten med cykelvenlige brosten, hvilket vil øge komforten. Det vil være muligt at udskifte 1,5 meter i hver side af vejen, som svarer til det eksisterende område, hvor cyklerne i dag har areal til at cykle.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker.

Konsekvenser for parkeringspladser og træer

Anlægsprojektet vurderes ikke at have konsekvenser for parkeringspladser eller træer.

Økonomisk estimat

Anlægsprojektet vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 10-15 mio. kr.

Øget vedligehold af grønne arealer

De grønne arealer på Vesterbro fremstår slidte af mange menneskers brug. Særligt på dele af Sønder Boulevard, Litauens Plads og Otto Krabbes Plads er der brug for ekstra vedligehold af græsplænerne. På Litauens Plads kan der være brug for en egentlig genopretning med udlæg-

ning af nyt rullegræs. De mange besøgende på Vesterbro dels fra andre bydele og dels fra de mange hoteller slider på de grønne arealer, og de grønne arealer mangler derfor det ekstra vedligehold, som Fælledparken, Havneparken på Islands Brygge med mere har. Arealerne fremstår nu meget slidte, og der er brug for en langsigtet plan for vedligehold, der kan sikre, at både mange besøgende og forskellige events kan være her i årene fremover. Vi lægger til grund, at der fortsat vil være et stadigt stigende antal besøgende på Vesterbro. Den gældende lokalplan for Fisketorvet indeholder hotelværelser, ligesom der på byggegrunden ved siden af Ikea planlægges ekstra hotelkapacitet. Der er derfor kun udsigt til et stadigt stigende antal brugere af de grønne arealer og dermed også et øget slid

Forvaltningens bemærkning

Sønder Boulevard og Otto Krabbes Plads

Genetablering af græs ved topdressing, genudsåning samt vertikalskæring har været gjort enkelte gange på udvalgte steder af Sønder Boulevard – og med succes for en kort periode. Genetablering af græs på Sønder Boulevard og på Otto Krabbes Plads vil kræve fuld afspærring af de respektive områder i minimum fire uger, indtil græsset er veletableret, og indgrebet må forventes at skulle gentages med års mellemrum, da græsarealerne på Sønder Boulevard og Otto Krabbes Plads er små og derfor mere udsat for slid end store sammenhængende græsflader. Under træerne vil det generelt være svært at etablere græs på grund af skygge og rødder, ligesom græs har sværere kår langs med betonkanter, hvor der er bagstøbning.

Litauens Plads

Forvaltningen bemærker, at græsset på Litauens Plads blev forsøgt genetableret for ca. 10 år siden ved udlægning af færdigt rullegræs. Indsatsen kostede over 100.000 kr. og lykkedes ikke, da græsset ikke kunne etablere sig. Endnu et sådant forsøg med genetablering af græs på Litauens Plads vil kræve fuld afspærring af arealet i minimum fire uger, og det må forventes, at det slides af lige så hurtigt igen, idet Litauens Plads i høj grad fungerer som uformel skolegård til Oehlenschlägersgades Skole foruden anden øvrig brug såsom fast grøntmarkedsplads og generel rekreativ brug, herunder hyppig hundeluftning. Forvaltningen foreslår i stedet, at græsset på Litauens Plads helt omlægges til grusflade, som på Enghave Plads, og at der evt. indtænkes begrønning på anden vis, fx i form af træer og robuste busketter.

Forvaltningen bemærker, at projektet bør foregå i etaper for at undgå afspærring af samtlige græsarealer på én gang.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker.

Konsekvenser for parkeringspladser og træer

Ingen.

Økonomisk estimat

En genopretning af græsareal på hele Sønder Boulevard samt Otto Krabbes Plads har estimerede serviceomkostninger på ca. 1,7 mio. kr. og estimerede varige driftsomkostninger på ca. 0,4 mio. kr. årligt til øget vedligehold.

En genopretning med nyt rullegræs på Litauens Plads har estimerede serviceomkostninger på ca. 0,1 mio. kr. samt varige driftsomkostninger på ca. 0,1 mio. kr. årligt til øget vedligehold. Hvis der er ønske om en omlæggelse til grusflade samt begrønning med træer og buske, som forvaltningen anbefaler, vil det have estimerede serviceomkostninger på ca. 0,8 mio. kr. samt ca. 0,01 mio. kr. årligt til øget vedligehold.

Toiletplanen

Litauens Plads

Vi ønsker os et offentligt toilet på Litauens Plads. Der foregår på Vesterbro et meget stort udeliv, hvor Vesterbros gader og pladser lægger plads til et meget stort antal besøgende - både lokale og fra andre dele af København, Danmark og verden. Der bør findes midler til et større antal toiletter til byens mange brugere. Og her vil vi gerne henvise til Litauens Plads, som de senere år er blevet et særdeles populært sted at opholde sig.

Midler til helårsåbning af toilettet i Enghaveparken

Der har tidligere været arbejdet med helårsåbning af toilettet i Enghaveparken. Det undrer os, hvorfor dette ikke fungerer. Men vi kan konstatere, at det gør det ikke, på trods af, at der tidligere er sat midler af til og truffet beslutning om dette projekt. Vi ønsker nu, at der findes midler til at gennemføre beslutningen om at åbne toilettet for brugere hele året igennem. Renoveringen af parken har - specielt med skøjtebanen i de tre vintermåneder - betydet at den tidligere utryghed i parken er forsvundet. Og parken bruges derfor året rundt af løbende motionister, aften-gåture, børne- og hundeluftning, boldspil, skøjteløbere og meget mere. På den måde er der nu en kritisk masse af øjne, der følger med, og borgere der efterspørger faciliteterne. Det ønsker vi at understøtte ved at sikre toilettets åbning året rundt.

Pissoiret i lommeparken på Enghave Plads

I Teknik- og Miljøforvaltningens Toiletprioriteringsliste 2024 punkt 3.4 Udsatte borgers toiletbehov står der: Udsatte borgere opholder sig ofte udendørs store dele af døgnet og har derfor i højere grad end andre borgere brug for tilstrækkelig og ordentlig toiletkapacitet særligt ved lokationer, der bruges som mere eller mindre faste mødesteder og opholdsrum. Tilstrækkelig og ordentlig toiletkapacitet for udsatte borgere er med til at sikre en ren og lugtfri by for alle. På Enghave Plads er et opholdssted for udsatte borgere i 2023 blevet lettere renoveret. Der fin-

des et velfungerende og meget benyttet pissoir på pladsen, som der dog ikke er afsat driftsmidler til. Forvaltningen ønsker derfor driftsmidler til at kunne renholde og vedligeholde pissoiret på Enghave Plads.

Lokaludvalget bakker op om dette og mener, det er væsentligt, at der findes finansiering til driften af pissoiret i lommeparken på Enghave Plads. Maria Kirke Plads Det er ikke værdigt, at brugerne af Maria Kirke Plads er henvist til et åbent pissoir. Der ligger mennesker og sover de fleste nætter. Der er et rigt og varieret aften- og natteliv. Og der er brugere af begge køn. Der bør på eller i nærheden af pladsen findes en løsning for de mange brugere, der sikrer ordnede toiletforhold.

Forvaltningens bemærkning

Litauens Plads

Forvaltningen har fået meldinger om, at der kan være behov for toiletkapacitet på Litauens Plads i den varmere årstid. Derfor er det planlagt forsøgsvist at opsætte et midlertidigt toilet fra ca. maj-september 2025. Samtidigt gennemføres der tællinger over brugen af toilettet. Når der foreligger viden om, hvor meget toilettet bliver brugt, vil forvaltningen vurdere det evt. fremtidige toiletbehov og løsninger ud fra forvaltningens kommende administrationsgrundlag for nye toiletplaceringer, samt hvorvidt det skal indarbejdes i den årlige opdaterede version af forvaltningens toiletprioriteringsliste. Ønskes der opsat et permanent standardtoilet, skal der findes en egnet placering samt afsættes midler til indkøb, tilslutning til vand, el og kloakering samt til varig drift af toilettet.

Enghaveparken og Enghave Plads

Helårsåbningen af toilettet i Enghaveparken, Ejderstedgade 3 og pissoiret i lommeparken på Enghave Plads indgår i forvaltningens toiletprioriteringsliste.

Toilettet i Enghaveparken indgår allerede i det udvalgshenviste budgetnotat (TM001) til forhandlingerne om Budget 2026.

Maria Kirkeplads

På et møde med Socialforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har forpersonen for Maria Kirke Menighedsråd udtrykt ønske om en ombygning af kirkepladsen. Der foreligger dog ingen konkrete planer på nuværende tidspunkt. Erstatning af det nuværende vandfrie pissoir med et nyt, lukket toilet, kræver, udover en vurdering ud fra forvaltningens

administrationsgrundlag ift. stedets toiletbehov, også en afklaring om, hvorvidt det juridisk er muligt. Maria Kirkeplads er privat ejet, og opsætning af nye toiletter skal ifølge administrationsgrundlaget i udgangspunkt

ske på offentlige arealer. Hvis alle kriterier i administrationsgrundlaget er opfyldt, skal der desuden findes en egnet placering på pladsen, og der skal afsættes midler til indkøb, tilslutning til vand, el og

kloakering samt til varig drift af toilettet.

Budgetønsket indgår i udvalgets prioritering af lokaludvalgets budgetønsker.

Konsekvenser for parkeringspladser og træer

I forhold til en placering af et toilet på Litauens Plads og Maria Kirkeplads

skal det undersøges nærmere, hvilke konkrete placeringer der kan komme i spil, før det kan vurderes, om det vil få konsekvenser for antallet af træer og parkeringspladser.

Økonomisk estimat

Et standardtoilet (Litauens Plads) har estimerede anlægsomkostninger på ca. 1,6 mio. kr. samt varige driftsomkostninger på ca. 0,3 mio. kr. årligt.

Helårsåbning af toilettet i Enghaveparken vil have estimerede serviceomkostninger

på ca. 0,02 mio. kr. til frostsikring samt varige driftsomkostninger

på ca. 0,1 mio. kr. årligt. Drift af pissoiret i lommeparken på

Enghave Plads vil have estimerede varige driftsomkostninger på ca. 0,05 mio. kr. årligt.

En tilpasset toiletvogn (Maria Kirkeplads) har estimerede anlægsomkostninger

på ca. 0,9 mio. kr. samt varige driftsomkostninger på ca. 0,3 mio. kr. årligt.