



## KP24 - Hørings svar fra Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg har haft udkast til KP24 i høring og har en række kommentarer hertil. Nogle af kommentarerne står uændret i forhold til vores svar ved den interne høring af KP24, men der er også kommet nye til.

Kommuneplan24 bør set med vores øjne svare på hovedparten af byens problemer – både dem, vi oplever allerede og dem, der ligger latent i prognoserne for vores by.

### Kommuneplanens ambitioner

Vi oplever, at der er sket et bemærkelsesværdigt dyk i ambitionsniveauet. Hvor KP19 meldte ud "Verdensby med ansvar", er det her blevet til "Fremtidens klimavenlige hovedstad", og klimaet er blevet henvist til kapitlet "En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid" – emner som i KP19 havde hvert sit kapitel. KP19 satte konkrete målsætninger for udviklingen af København på alle kommuneplanens hovedområder – det er væk i KP24. KP19 lagde ud med at sætte fokus på "En social og mangfoldig by" – en påtrængende problemstilling for en storby i rivende udvikling – også prismæssigt. Dette fokus er væk i KP24. Og det hed "En kulturel storby med kant" – nu hedder det bare "En levende by med kultur og fritid" – et afsnit man sikkert kan genfinde i mange kommuneplaner landet over.

Herudover ser vi indledningsvis minimum tre hovedproblemer i KP24-udkastet, som vi vil bede forvaltningen adressere overordnet.

- Københavns udvikling i forhold til sundhed og klima: KP24 synes langt mindre ambitiøs på klimadagsordenen end KP19 - i hvert fald er fokus langt fra så klart skrevet frem som man kunne forvente med tanke på de sundhedsudfordringer, vi står over for når befolkningstætheden, biltrafikken m.m. eksploderer i de næste år.

23. oktober 2024

Sagsnr.  
2024-0178528

Dokumentnr.  
2024-0178528-4

Sagsbehandler  
Rikke Stampé Wesch

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN nummer  
5798009800473

- Vi finder det betænkeligt at lave en udvikling for København UDEN at medtænke de omkringliggende kommuner: omegnskommunerne, Malmø og i særdeleshed Frederiksberg. Det giver ikke mening at tænke København separat og adskilt fra den geografiske og byudviklingsmæssige sammenhæng, byen indgår i.
- Vi finder at datagrundlaget bør skrives frem i udkast til KP24. Udkastet er fyldt med glade budskaber og optimistiske formuleringer, men vi savner et gennearbejdet og evidensbaseret datagrundlag, som sikkert findes. Men som mangler tilknytning til de mange ønsker og budskaber, KP24 indeholder.

Hvis denne indledning synes kritisk, er det blot fordi vi som Lokaludvalg gennem mange år har fulgt og i nogle sammenhænge begrædt byudviklingen på Carlsberg, Postbyen og den byudvikling, der allerede er i gang på havnen. Samtidig arbejder VLU målrettet for at optimere læringen af disse projekter ift. vores arbejde med byudvikling af Jernbanebyen.

Tydeligst ser man, hvordan mange gode ting, der blev garanteret de kommende indbyggere på Carlsberg, ikke entydigt er blevet til noget. Carlsberg er et nationalt industrikulturminde – på linje med Hovedbanen/Godsbaneterrænet og Kødbyen. Men de bevarede bygninger er i vid udstrækning i dag gemt væk bag den massive bebyggelse. Samtidig blev de nødvendige daginstitutioner m.m. ikke bygget og den nye "By"s børn må gå andre steder hen for at finde en lokal folkeskole. Højhusene rager op i bydelen – heraf endda et, som er i forfald allerede. Det valg kan der være varierende holdninger til. Og når man ser på hvordan kulturtilbud blev brugt som "brug-og-smid-væk" under transformeringen af området, for at "brande" området som noget det så ikke er i dag, så er det nok et slemt eksempel på misbrug af menneskelige ressourcer.

Havnen er ved at finde sin plads. Skolerne er på vej, og man er begyndt at indtænke daginstitutioner i byggeriet. Det er godt. Ærgerligt er det, at udvikleren på Enghave Brygge (NPV) desværre i mindre grad end på Havneholmen (Skanska Øresund) ville være med til at indtænke forbindelsen over havnen. Det er synd og skam.

Postbyen er ved at tage form. Her kommer der 7500 arbejdspladser og nogle tilhørende parkeringspladser. Det bliver interessant at se, hvordan det kommer til at påvirke trafikken på Vesterbro.

På den måde står Vesterbro midt i en rivende udvikling – og som en af de bydele, der kommer til at opleve den største befolkningsfremgang. Fra knap 33000 i januar 1995 til lige over 60000 i 2045. Vi håber, at vi kan bidrage med nogle perspektiver.

### **Manglende grønne områder**

Vi er i Vesterbro Lokaludvalg glade for, at der i Jernbanebyen kommer en ny park på 2,1 hektar. Vi havde dog gerne set, at antallet af hektarer havde ligget i den høje ende af skalaen for en mellemstor park. Som det er nu, sniger parken sig lige præcis over de 2 hektarer som er minimum. Vesterbroerne ønsker sig mere grønt – og at man indregner en efterhånden nedtrampet og slukøret midterrabat på Sønder Boulevard som bydelens store grønne område er ikke nok. Specielt jo ikke, når de 2 hektarer kun fremkommer ved at indregne vejarealer.

Vi er kede af overskriften "Ønske om ny park ved H C Ørstedsværket" til den park, der er planlagt ved H. C. Ørstedsværket. Her bør der holdes fast ved det, der er lovet de kommende og de allerede arriverede nye indbyggere på Enghave Brygge. Det er ikke nok at omtale det som et "ønske" i denne kommuneplan, når parken er indgået som en del af de seneste kommuneplaner og udviklingen gennem lokalplaner.

Vi ser frem til at indgå i udviklingen af H C Ørstedsværket og de mange større og mindre byrum omkring den. Vi bemærker at alle bygningerne samt Bolværket mod Belvederekanalen er fredede. Vi tror det på sigt kan blive et godt sted for Københavnerne.

Vi mener, at der er en sundhedsvinkel på udviklingen af vores by. Man bør læne sig op ad udviklingen i London, hvor man i dag måler på en række parametre, når byen skal udvikles. Her går det grønne, det aktive og sundhed op i en højere orden. Ordene fra "Tendensanalyse -Fremtidens Storbyudvikling" bør være i centrum for udviklingen af København:

"Borgere efterspørger en sund og indbydende by, som er rar at leve i, med rig mulighed for social interaktion og fysisk aktivitet. Fysisk og mental sundhed forventes i tiltagende grad at spille en hovedrolle i udviklingen af storbyer. Det vil blandt andet indebære fokus på støjreduktion, luftforurening, bynatur, grønne projekter for borgerne, fodgængerstrategier, cykelhandlingsplaner og generelt sundhedsfremmende bydesign. "

### **Demografiregulering Kultur**

Der er opstået et efterslæb på det kulturelle område, hvor der ikke afsættes ekstra midler til nye indbyggere. I en vis grad kan der samtænkes med skoler etc.; men det er væsentligt, at der også sker en reel udbygning af sports- og idrætsfaciliteter – og i øvrigt også øvrige faciliteter på KFFs område.

Vi er derfor glade for de mange tiltag, der er blevet vedtaget for den kommende Jernbaneby. Vi er især glade for de to idrætshaller, der er vedtaget. Og 11mandsbanen og de to 8mandsbaner til fodbold. Vi ser også frem til at der er indrettes et ungehus på Enghavevej. Og til at

skolen kombineres med et Kulturcenter, med borgerrettede værkstedsfaciliteter. Jernbanebyen sprudler og der er god mulighed for, at der her kan sikres det løft, der i KP19 blev omtalt således

”Udviklingen af Godsbaneterrænet skal sikre, at borgere på Vesterbro, i Carlsberg Byen, i Bavnehøj kvarteret og på Havneholmene får adgang til rekreative arealer, som boldbaner og grønne områder i samme omfang som borgere i resten af København.”

Det er vigtigt, at der også kommer de nødvendige driftsmidler til området. Her bør der ses på både stigningerne i indbyggertal og i antallet af reelle brugere – og de overnattende turister bør indtænkes. For eksempel er Skøjtebanen i Enghave Parken ikke kun skøjtebane for Vesterbroerne – men for hele byen og for de mange overnattende turister også. Det er vigtigt at det kulturbærende greb for Enghaveparkens samlingspunkt om vinteren fastholdes, bl.a. ift. samlingspunkter for unge i bydelene, som skal tilbydes muligheder uafhængig af økonomisk formåen. Samlingssteder skal styrkes.

### **Kultur- og idrætsfaciliteter**

Vi kan forstå, at der på det seneste er sået tvivl om den ekstra idrætshal, som der var politisk opbakning til i forbindelse med startredegerelsen for Jernbanebyen. Vi skal her henvise til KP24's udmelding om, at ”Når man ser på borgernes adgang i København til offentlige kulturtilbud, idrætsfaciliteter, tilbud til børn, unge og ældre, faciliteter til foreningslivet og rekreative arealer sammenlignet med andre kommuner, så er der i dag et markant efterslæb, som målrettet skal afhjælpes som en del af den samlede udvikling af byen”. Den ekstra idrætshal skal være med til at rette op på det yderligere efterslæb, der er opstået i forbindelse med byudviklingen i Carlsbergbyen og i de store nye boligområder i ved havnen med 25.000 (??) nye beboere.

### **Trafik - og Byudvikling**

Vesterbro Lokaludvalg har arbejdet med trafikken – og den store udvikling af biltrafik i bydelen. Vi har fået lavet vores egen trafikmodel for Vesterbro – baseret på kommunens Compass-model. Og vi er i arbejdet med Jernbanebyen stødt på statens trafikprognoser, baseret på OTM-modellen. Der er et stort sammenfald imellem de to prognoser, og begge viser, at vi ved 2035 står overfor et sammenbrud på det overordnede vejnet.

Det er derfor ærgerligt og uholdbart, at kommuneplan24 har så få reelle tiltag for at regulere trafikken. Vi synes det er væsentligt med den valgte målsætning:

- At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 20 pct. af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på

mindst 25 pct. gang, 25 pct. cykling og 25 pct. kollektiv transport.

Men det er svært at se, hvordan Københavns Kommune kan nå derhen med de relativt få midler der omtales. Fra kommuneplanens vedtagelse til 2030 åbnes der jo reelt ikke nogen nye linjer eller stop på Metroen – så hvilke andre midler påtænkes der taget i anvendelse?

Ydermere sker den store stigning i biltrafikken – i hvert fald på Vesterbro – som følge af den store byudvikling. Heriblandt de 5500 parkeringspladser, der ifølge deres egen hjemmeside er i gang med at åbne i Postbyen. Samt den store byudvikling, som også foregår på Enghave Brygge og på Carlsberg, hvor der også er gang i kontorbyggeriet. Med dertil hørende p-pladser. Det virker underligt, at der i Kommuneplanen argumenteres for, at der ved at bygge stationsnært sikres mulighed for højt byggeri og store bebyggelsesprocenter. Men at der alligevel konsekvent skal bygges p-pladser til biler, der så alligevel ikke er plads til på vejene.

### **Overordnet Trafikplan**

I første omgang kalder det kommende sammenbrud af biltrafikken på en overordnet trafikplan for hele kommunen. Og for de enkelte bydele. Trafikken forplanter sig i hele kommunen- og byggeri i en bydel påvirker trafikstrømmene i andre bydele. Det er derfor nødvendigt at se på, hvor meget biltrafik der reelt er plads til, når der bygges kontorhuse (og p-pladser). Dette bør ske i det udviklingsperspektiv som kommuneplanen er kommuneplan for – nemlig de næste 12 år. Og det bør ske i et klimaperspektiv, hvor andre trafikformer end bilen er i fokus.

### **Trafik**

Det udestår hvordan man vil nå de opsatte mål omkring, at max 20% af alle ture der foretages i København, er bilture. Vi vil i den her sammenhæng udbygge vores allerede fremsatte kommentarer med forslaget om, at man i større udstrækning forsøger sig med trafikører.

Cyklisme: Vi ønsker os, at der tilføjes noget markant og ambitiøst i forhold til kapaciteten omkring cykelinfrastrukturen og sammenhængene med byen. Mange steder er kapaciteten allerede opbrugt. Hvad er de nye tiltag til at udbygge mulighederne for cyklisme? Hvad er planerne på længere sigt? Kunne man være mere på forkant? Især hvis man vil nå målsætningerne ift. trafik.

Sundhedsydelse: Vi ønsker os, at der samarbejdes på tværs af sektorer, f.eks. den almene boligsektor - også med henblik på de mere udsatte beboere på Vesterbro. Her bør der fokuseres en indsats for gadens brugere på det indre Vesterbro.

I forhold til de nye bydele bør der findes lægehus eller sundhedshus. Det er efterhånden mange år siden, at Vesterbro, Valby og Sydhavnen fik et Sundhedshus. Med de mange nye indbyggere på havnen bør der ses på, om det kunne være muligt at finde plads til et sundhedshus med læger.

### **Manglende detaljeringsgrad i de enkelte bydele**

Vi stiller os uforstående overfor det manglende detaljeringsniveau i afsnittet om de enkelte bydele. En ting er at slå vores bydel sammen med Kgs. Enghave og Amager Vest i det afsnit, der handler om de enkelte bydele. Noget andet er, at der i Anlægsplan 2033 findes tal for Vesterbro og Kgs. Enghave samlet.

Vi savner tal for daginstitutionspladserne i de nye bydele – hver for sig. Her er det interessant hvad der egentligt er prognosen for Jernbanebyens mange nye boliger.

Ligeledes er det interessant hvad det generelt betyder for behovet for daginstitutionspladser, når der i så stor grad bygges privat udlejning. Det er svært at gennemskue, i hvilken udstrækning vi får de sports- og fritidsfaciliteter, der hidtil er blevet stillet bydelens beboere i udsigt, når tallene slås sammen med Kgs. Enghave. Men vi vil gerne gentage, at vi er glade for, at der i Jernbanebyen indtænkes 2 idrætshaller som en del af skolen. Samt 1 stk. 11 mandsfodboldbane og 2 stk. 8mandsfodboldbaner.

### **Skæve boliger**

Med beslutningen om anlæggelse af 10 skæve boliger i Jernbanebyen, er Københavns Kommune kommet et skridt nærmere at skaffe de godt 110 boliger kommunen selv anslår at der mangler. Det ser vi positivt på fra Vesterbro Lokaludvalgs side. Derimod ærgrer det os, at man har valgt reducere fra 12 til 10, samt at bygge boligerne i to plan, med to beboere i hver. Herunder i direkte modstrid med den viden, kommunen selv tidligere har indhentet på området, hvor netop fysisk adskilte boliger, med en beboer i hver, blev anbefalet for at imødekomme hensynet og behovet hos den borgergruppe, tilbuddet om skæve boliger er tiltænkt. Anbefalinger Vesterbro Lokaludvalg selv har fået bekræftet i forbindelse med lokaludvalgets og KKs sekretariat for Jernbanebyens fælles rapport om skæve boliger, udarbejdet af den uafhængige boligsociale konsulentvirksomhed Carlberg. Vi frygter at den planlagte udformning af de skæve boliger i Jernbanebyen, vil reducere anvendeligheden for de udsatte borgere, der skal særligt visiteres til denne boligkonfiguration, på et tidspunkt hvor behovet aldrig har været større. Og hvor Københavns Kommune samtidig har forpligtiget sig til at sikre boliger til alle borgere, gennem tilslutningen til Homeless Bill of Rights.

## **Turisme**

Citat "Den markante stigning i antallet af turister har samtidig betydet, at beboere i nogle områder af byen oplever, at turismen også har negative konsekvenser for hverdagslivet. Der er primært tale om områder i Indre By. Det er derfor vigtigt, at udviklingen i turismen også tager hensyn til københavnernes hverdagsliv og de lokale bymiljøers identitet. "

Vi kan på Vesterbro se, hvordan de mange nye hoteller har medført en stærk stigning i antallet af brugere af vores byrum. Som i alle andre storbyer, så vil turister gerne opleve loppemarkeder, gadefester, livet på pladserne og alt det andet byliv. Og turisterne ønsker både at være grønne og bæredygtige - og leve og opleve det grønne. Mange er også vant til let adgang til grønne kvadratmetre i de storbyer de kommer fra. De skal være velkomne.

Det ændrer ikke på, at vi kan se, at det halter med driftsmidlerne - blandt andet til den skøjtebane, som er blevet bygget i Enghave Parken. Vi trænger til, at der tages udgangspunkt i det reelle antal brugere af de forskellige kulturelle tilbud i byen. Vi ved (som det også er beskrevet i Wonderful Copenhagens turismestrategi Localhood) at turister rejser til København for at møde de lokale. Hotelbyggeriet har nået nye højder - og der bygges stadigt.

Turisterne skal være velkomne. Men deres tilstedeværelse bør regnes i slitagen af vores byrum, som i høj grad øges med de måske 20- eller 30.000 ekstra brugere af vores lokale faciliteter; grønne arealer med mere. Antallet af overnattende er på Vesterbro langt større end antallet af indbyggere.

Når de grønne anlæg skal driftes, er det ikke nok med gennemsnitlige midler. Og det er heller ikke rimeligt; hverken for os, der bor her. Eller for de turister, der rejser hertil.

Dette gælder både renhold og vedligehold.

Vesterbro Lokaludvalg vil derfor bakke op bag Christianshavns Lokaludvalgs forslag om en turismeskat, som kan gå til at sikre de by-inventar i de bydele, som turisterne kommer for at besøge.

## **Links**

Man kan bruge københavnerkortet til at udregne det omtrentlige antal grønne kvadratmetre på Sdr Boulevard. Det ligner 1,5 hektar, hvis man ikke tager vejarealer med.

<https://kbhkort.kk.dk/spatialmap>

Christianshavns Lokaludvalg om turistskat

<https://christianshavnslokaludvalg.kk.dk/nyheder/turistskat-i-koebenhavn>

Tendensanalyse – Fremtidens Storbyudvikling

[https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/83fcb53e-5479-4c1a-ade8-b5b75c16cab3/d0089eb7-ceb2-465b-a4b3-92c7b80be19f-bilag-2\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/83fcb53e-5479-4c1a-ade8-b5b75c16cab3/d0089eb7-ceb2-465b-a4b3-92c7b80be19f-bilag-2_0.pdf)

Postbyen – de 5500 parkeringspladser

<https://postbyen.dk>

Rapport fra 2023 om skæve boliger i Jernbanebyen: [https://vesterbro-lokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-05/Principper%20for%20sk%C3%A6ve%20boliger\\_opdateret%2021.11.23.pdf](https://vesterbro-lokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-05/Principper%20for%20sk%C3%A6ve%20boliger_opdateret%2021.11.23.pdf)

Venlig hilsen

Thomas Egholm, forperson for Vesterbro Lokaludvalg