Center for Stab
Økonomiforvaltningen

Svar fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. dispensationssag om opførelse af en bygning mellem Gasværksvej 14 og 16

28. oktober 2026

Sagsnr.
2026-0389273

Dokumentnr.
2026-0389273-3

Sagsbehandler
Katrine Dilling Holst

Vesterbro Lokaludvalg takker for høringsmaterialet om planerne om en dispensation til at bygge på Gasværksvej 16, der blev drøftet på lokaludvalgsmøde den 20. oktober 2026.

Indledningsvis vil vi påpege, at den meget korte høringsfrist i denne sag vanskeliggør en grundig behandling og en reel inddragelse af områdets borgere. Vi ved, forvaltningen har mange dispensationsansøgninger, og vi sætter pris på arbejdet. Vi opfordrer dog alligevel til, at forvaltningen fremover tilstræber væsentligt længere høringsfrister, så sager ikke forhastes, men at der i stedet sikres tilstrækkelig tid til dialog og kvalificerede input. En tidlig og bred inddragelse af både borgere og erhvervsdrivende er afgørende for at skabe en velfungerende og sammenhængende by – ikke alene arkitektonisk og visuelt, men også i forhold til borgernes hverdag, byliv og lokale fællesskaber.

Overordnet set mener Vesterbro Lokaludvalg, at de meget store dispensationer der lægges op til i høringsmaterialet ikke bør gives, men at der i stedet bør gennemføres en behandling gennem en ny lokalplan – et lokalplantillæg.

Hestestaldskarréen har en lokalplan 275 med en meget udførlig formålsparagraf. Formålsparagraffen kan der ikke dispenseres fra. Dette rejser spørgsmålet om lovligheden af det meget store antal dispensationer i materialet.

Formålsparagraffen lægger til grund, at

> "De nuværende friarealforhold ønskes forbedret med hensyn til størrelse, lysforhold og anlæg bl.a. ved nedrivning af dele af

Center for Stab
Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg

Ingerslevsgade 44
1705 København V

EAN nummer
5798009800473

> baghusbebyggelsen. Den del af baghusbebyggelsen, der bibeholdes efter byfornyelsen, vil delvis medvirke til en hensigtsmæssig opdeling af karréens indre, hvorved også historiske og arkitektoniske hensyn samt ønsket om at fastholde ikke-generende baggårdserhverv tilgodeses. Endvidere skal der kunne etableres mindre, byøkologiske anlæg i gårdrummene."

Også andre steder i lokalplanen er der henvisninger til det arbejde, der skal foregå under byfornyelsen. Alle steder handler det om at sikre friarealer – eventuelt ved at sikre kombinationen af friarealer og parkeringspladser. Undervejs siden byfornyelsen blev gennemført, og igennem årene har ejerne af præcis denne matrikel modvirket det at kombinere friarealer og parkeringspladser. Og det er i den optik og med den baggrundshistorie, at ønsket om yderligere at mindske friarealerne bør behandles.
Dels at det er i modstrid med formålsparagraffen i lokalplanen, der ønsker at sikre friarealer. Dels at det i sig selv er uønskeligt yderligere at fortætte en allerede overbebygget karré.

Bebyggelsesprocent
Karréen fremstår fuldt udbygget. Det virker som om, der ikke tages højde for den meget store bebyggelsesprocent, der allerede er realiseret. Bebyggelsesprocenten er det styrende princip for, hvor meget der bygges i karréen og på de enkelte matrikler.
Det er ved at regulere bebyggelsesprocenten, at der reguleres for det tryk af brugere, som lægges på bygningerne, matriklen og omgivelserne. Og ved at give dispensationer – herunder til Gasværksvej 16 i 2005 – og ved en meget stor kommunal institution i Eskildsgade – er der allerede lagt et betydeligt pres på matriklerne og omgivelserne. Dette giver andre behov, som kun undertrykkes yderligere ved at give denne stribe af dispensationer. Behov for eksempelvis mere cykelparkering og for friarealer.

Den store mangel på boliger generelt i København løses ikke ved at give dispensation til at udfylde huller i gamle bygninger og dermed overskride bebyggelsesprocenter og øge presset på omgivelserne.

Parkeringspladser for cykler og biler
Da lokalplan 275 blev lavet, blev det vedtaget, at de to parkeringspladser i porten Gasværksvej 16 skulle have dual-use: om dagen som parkeringspladser til Gasværksvej 16 og i nattetimerne som udeareal til beboerne. Ved dispensationsprocessen i 2005 (hvor der blev bygget uden foregående ansøgninger, og papirarbejdet blev gennemført som lovliggørelsessag og med politianmeldelse) blev

lovligheden om dette princip om dual-use draget i tvivl fra grundejers side. I dag fremstår de to parkeringspladser ud mod Gasværksvej som cykelparkering døgnet rundt til fitnesscenterets mange brugere (se vedlagte billede på sidste side i brevet taget 27. oktober 2026).

At give dispensation til dette byggeri vil kun medføre et meget større pres på friarealerne og gøre cykelparkeringen hjemløs. De indregnede cykelparkeringspladser er ikke tilstrækkelige for de erhverv og beboere, der er i de eksisterende bygninger, og der er stor grund til at tro, at cyklerne fra fremtidens brugere af erhvervene vil medføre store problemer på de omkringliggende matrikler og Gasværksvej.

Friarealer
Endelig gør byggeriet af den store daginstitution i Eskildsgade, at der i forvejen er lagt et massivt pres på friarealerne i karréen. Det store areal ud mod Eskildsgade, der i dag er reserveret til parkeringspladser, fremstår – sammen med den aflåste legeplads – som en kampplads om friarealerne.

Ved at give denne perlerække af dispensationer manifesterer man blot, at denne karré vil blive endnu mere overbebygget. Hestestaldskarréen er et godt bud på den mest bebyggede karré på Vesterbro – og dermed den karré, der har den største bebyggelsesprocent og de færreste friarealer.

Der bør i stedet for at bygge mere arbejdes i den modsatte retning. For eksempel ved at inddrage arealer til fælles legepladser og grønne arealer. Dette var også intentionen i formålsparagraffen i lokalplan 275.

Bygningens arkitektonisk udtryk harmonerer ikke med det øvrige udtryk
Gasværksvej er en statelig og mondæn gade præget af de gamle huse med handel i stueetagen og øvrige etager i en klassisk københavnerstil. Desværre er der med denne byggeansøgning lagt op til langt mere moderne materialer.

Væk er sidehængte vinduer, og på de øvre etager vil der ikke være tale om normal tegl – men derimod om trækassetter med beklædningstegl. Særligt vinduespartierne harmonerer ikke med det øvrige udtryk i gaden, ej heller vinduespartierne mod vest harmonerer med de øvrige altaner i karréen.

Hvis dette skal gennemføres, bør der være tale om en politisk beslutning. Det bør det jo al den stund, at lokalplanen i sin formålsparagraf fastslår, at

> "Gadebilledet i kvarteret er karakteristisk ved korte facadelængder, markante gesimser, tætsiddende, sprossedelte vinduer i højformat og variation i detaljer. Eventuelt nybyggeri skal indpasses i gadebilledet og skal ved proportionering af facader, herunder vinduer, og ved valg af materialer, farver og lignende harmonere med omgivelserne."

Det er svært at se, hvordan de moderne materialer passer ind i denne beslutning.

Manglende hensyn til øvrige beboere i området og børnene daginstitutionen

Forældre til børn i daginstitutionen rejser bekymring om etablering af et skraldeområde med almindeligt beboelsesaffald op ad børnehaven. De nævner også, at flere familier bruger passagen fra Eskildsgade til Gasværksvej som en sikker passage for de større børn i børnehaven, når de skal cykle til og fra børnehave og krydse Istedgade. Forældrene er også bekymrede for, om lysindfaldet på en i forvejen mørk legeplads vil mindskes yderligere. De nævner også bekymring om støj og vibrationsgener for børn og medarbejdere i institutionen under byggeriet og efterspørger en handlingsplan med inddragelse af institutionen, så børnenes og pædagogernes hverdag påvirkes mindst muligt. Der er også frygt for, at en inddragelse af cykel- og bilparkering i området vil påvirke både Gasværksvej og Eskildsgade, så forældre ikke længere kan finde cykel- og bilparkering, når de henter og bringer deres børn.

Hertil har beboere på Gasværksvej givet udtryk for, at beregningerne af påvirkning af lysindfaldet er mangelfulde og beder om nye undersøgelser.

Vesterbro Lokaludvalg mener

På baggrund af ovenstående overvejelser mener Vesterbro Lokaludvalg, at de meget store dispensationer, der lægges op til i høringsmaterialet, ikke bør gives. I stedet bør der sikres en grundig politisk behandling gennem udarbejdelsen af en ny lokalplan eller et lokalplantillæg, hvor ovenstående forhold inddrages.

Det vil give mulighed for at udvikle Hestestaldskarréen og det omkringliggende område med respekt for områdets særlige arkitektoniske kvaliteter og samtidig undgå overbebyggelse og et øget parkeringspres på de omkringliggende gader. Hestestaldskarréen bør bevares som den arkitektoniske perle, den er: et historisk vidnesbyrd om det gamle Vesterbro, der ikke blot fastholder kvarterets særlige

identitet, men også bidrager til et smukkere og mere levende bymiljø til glæde for områdets borgere og erhvervsdrivende.

Såfremt forvaltningen vælger at meddele dispensation fra den gældende lokalplan på trods af ovenstående indsigelser fra Vesterbro Lokaludvalg og områdets borgere, anmoder Vesterbro Lokaludvalg om, at følgende forhold indarbejdes som vilkår i dispensationen:

- De valgte materialer, facader og vinduespartier samt altaner afviger markant fra det eksisterende, og vi beder om, at der findes en løsning, der bedre harmonerer med udtrykket både mod gaden og gården.

- At passage gennem området fra Eskildsgade mod Gasværksvej holdes åben som nu, så byens mindste borgere har en sikker vej at cykle til og fra deres børnehave.

- At skraldeområdet placeres så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til institutionen og ikke mindst dens legeplads, så institutionen ikke udsættes for de lugt- og rottegener, der uundgåeligt følger med et skraldeområde fra almindelig beboelse.

- At der udarbejdes en byggeplan i samarbejde med institutionen på Eskildsgade, så de støj- og vibrationsgener, der uundgåeligt opstår under et så stort byggeri, påvirker børnenes og medarbejdernes dagligdag mindst muligt.

- At lysindfaldet på institutionens legeplads ikke forringes yderligere.

- At der udarbejdes nye og grundigere beregninger for skyggevirkning og lysindfald på samtlige berørte bygninger.

- At der findes en løsning på den cykel- og bilparkering, der fjernes ved byggeriet. Der er i forvejen et stort pres på parkeringspladser på både Gasværksvej, Eskildsgade og andre nærliggende gader. Flere beboere betyder også behov for flere cykel- og bilparkeringspladser. Vesterbro Lokaludvalg foreslår et bindende modkrav, f.eks.

    - At bygherren forpligtes til at indbetale det fulde beløb til den kommunale P-fond for de manglende pladser samt for de 2 pladser, der nedlægges. Midlerne skal øremærkes til hurtigst muligt at etablere eller

medfinansiere erstatningspladser i offentlige eller private parkeringsanlæg/p-huse i det umiddelbare nærområde på Vesterbro.

- At der stilles krav om frikøb/langtidsleje af eksisterende parkeringspladser, hvor bygherren forpligtes til at sikre et tilsvarende antal faste parkeringspladser i eksisterende p-huse eller underjordiske anlæg i nærområdet (f.eks. Kødbyen eller DGI-byen) inden for en radius af max 300 meter fra ejendommen. Disse pladser skal tildeles de nye boliger som en fast del af råderetten over boligerne.

- At bygherre forpligtes til at etablere mere cykelparkering, end hvad der lægges op til i ansøgningen. Se vedlagte billeder på sidste side i brevet af den massive mængde af cykler, der dagligt parkeres på matriklen (billeder er taget kl. 16:00 en tirsdag eftermiddag). Fra kl. 7-9 og igen fra kl. 17-19 er der endnu flere cykler. Der skal findes parkering til disse cykler, så de ikke ender på fortovet på Gasværksvej til gene og fare for beboere og forbipasserende.

Ovenstående modkrav sikrer, at bygherren betaler for de eksterne omkostninger, som deres projekt påfører Vesterbros infrastruktur og trafiksikkerhed, i stedet for at vælte aben videre over på de eksisterende beboere i kvarteret.

Venlig hilsen
Lone Billehøj
forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Billeder af cykelparkering

Billeder er taget kl. 16 en tirsdag eftermiddag (den 27. oktober). Om morgenen (fra kl. 7-9) og sen eftermiddag/aften (fra kl. 17-19) er der endnu flere cykler.





