



Center for Bydesign
Njalsgade 3, 2. + 3. sal
Postboks 447
1505 København v

Dato
19-09-2008

Hørings svar vedr. Carlsberg II

Efter gennemgang i Vesterbro Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg af hørings materialet, og med henvisning til hørings svar vedr. VVM for Carlsberg d. 20.02.08 og Startrede gørelsen d. 09.01.08, fremsender vi hermed yderligere kommentarer i forbindelse med lokalplanforslaget.

Først og fremmest ærgrer det Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg, at planen ikke reelt lægger op til det oprindelige mål om at skabe en bæredygtig bydel.

P-pladser:

Det er med beklagelse, at Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg noterer sig, at lokalplanforslaget stadig opererer med to forslag med et meget stort antal p-pladser. Forslag 1 opererer med 6.000 p-pladser og forslag 2 med 4.500. Begge forslag er efter Vesterbro Lokaludvalgs mening alt for voldsomme og vil medføre store trafikale problemer i samtlige tilstødende bydele. En så udstrakt hensyntagen til privatbilismen harmonerer ikke med Københavns ambitioner om at være foregangsby på klima- og miljøområdet, cykelby og en by med et velfungerende offentlig trafiksystem.

Derudover frygter vi for de meget voldsomme trafikbelastninger og støjgener, som vil komme i anlægsperioden. Alene kørslen fra p-anlægs udgravningerne vil afstedkomme 60 daglige kørsler ind og ud af byggeområdet (forslag 1) gennem 10 år med bortgravet jord, som miljøvurderingen viser. I dette tal er der ikke medregnet den almindelige til- og frakørsel af byggematerialer. De mange kørsler med tunge lastvogne vil nødvendigvis medføre øget luftforurening (vi frygter fortrinsvist partikelforureningen som allerede i dag dræber 400 københavnere om året), øgede støjgener i nabogaderne, hvilket er dokumenteret stress-belastende og sundhedsskadeligt, større risiko for ulykker samt eventuelle sætnings-skader i de 100 år gamle boligmasser i nabokvartererne.

Anlægsperioden finder sted sideløbende med etableringen af metrocityringen, hvilket også vil afstedkomme et enormt transportarbejde fra de mange byggepladser spredt ud over Vesterbro. Begge anlægsarbejder må nødvendigvis tage højde for det samlede transportarbejde, som Vesterbro påvirkes af i den periode.

Vesterbro Lokaludvalg
Valdemarsgade 4
1665 København V
rw@okf.kk.dk
Tlf.: 33 24 31 63

Formand:
Niels Vestergaard
nielsv@post11.tele.dk
Tlf.: 40 97 73 78

Vi skal således opfordre til, at alle kræfter sættes ind på at minimere den tunge trafik gennem de i forvejen trafikbelastede gader. Vi anbefaler at til og frakørsel af materialer sker via jernbane, idet vi henleder opmærksomheden på at Carlsberg tidligere benyttede jernbanen – det vil således umiddelbart være muligt at genetablere denne forbindelse, og derved mindske antallet af store lastbiler, der skal køre gennem Vesterbro/ København, og vi kan mindske risikoen for højresvingsulykker og reducere forureningen betydeligt.

Trængselsafgifter:

Vi har noteret os, at trængselsafgifter kan reducere mængden af trafik, det er således vores håb, at det vil blive muligt at indføre trængselsafgifter snarest, og vi skal opfordre til, at Københavns Kommune fortsat lægger pres på for at skaffe mulighed herfor.

Ny Enghave station:

Den påtænkte reovering af Enghave Station er nødvendig og påtrængt, hvilket vi hilser velkommen. Flytningen af stationen skal imidlertid gå hånd i hånd med forbedret busstrafik og bedre forbindelser mellem bus og tog. Det betyder, at det er nødvendigt at operere med flytninger af eksisterende busstoppesteder således, at nuværende kunder ikke oplever komfortforringelser og finder andre transportløsninger.

Vi ser desuden ingen grund til at åbne stationen før der er kundegrundlag for det og metroen er etableret, altså før Carlsbergs arealer selv huser et egentligt og solidt kundepotentiale.

Stationsforplads:

I forslaget åbnes op for byggeri i 5 etager i område VIII, hvilket vi opfatter som et løftebrud ift. planer der er stillet Vesterbros beboere i udsigt.

I starten af årtiet blev der fremsat lokalplanforslag om lignende byggeri, hvilket lokale beboere protesterede kraftigt imod. De lokale protester førte i 2003 til at forslaget blev trukket tilbage og i stedet stillede Københavns Kommune i udsigt at det samlede område (inkl. områder med nuværende byggeri) skulle udlægges som "Smuk Idrætspark". Forslaget blev drøftet i TMU d. 29. okt. 2003, men er siden ikke fulgt op af en egentlig plan.

Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe samt Vesterbro Lokaludvalg havde håbet på, at forslaget ville være indeholdt i den aktuelle lokalplan. I stedet ser vi i med det aktuelle lokalplanforslag et stort tilbageskridt.

Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg er af den overbevisning, at område VII og VIII (s. 52 i del 2) skal være ét fælles område med samme status og retningslinier, dvs. anvendelse som rekreativt område, til glæde for de beboere i naboområdet, som

vil blive påvirket af meget voldsomme byggegener i mange år fremover

Høj-/tårnhuse:

Der er delte meninger i Vesterbro Lokaludvalg omkring Københavns Kommunes højhusstrategi. Ikke desto mindre, er Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg stadig meget skeptiske over de mange planlagte højhusbyggerier på Carlsberg-grunden og noterer sig med undren, at der synes at være åbenbare modsætninger mellem beregningerne af vindturbulens på den ene side og de planlagte pladser på den anden side. Som eksempel kan nævnes plads F (s. 34) og plads O (s. 38), hvor man forestiller sig, at folk skal have ”længere ophold”. Disse pladser har andetsteds i lokalplanforslaget (s. 54) fået angivet såkaldt vindkomfortforhold B, hvilket vil sige, at der er vindforhold som højst tillader kortere ophold.

Vi vil henstille til at højhusene, deres placering og antal gentænkes, mht. opholdsmuligheder på de meget få udearealer, der påtænkes etableret på Carlsberg arealet.

Udvidelse af Ny Carlsberg Vej:

Brosten kan i mange tilfælde være et godt valg af gadebelægning. De kan sænke biltrafikkens hastighed, og de kan understrege et områdes historiske betydning. Men hvis biltrafikken øges markant på en brostensbelagt strækning, vil støjniveauet blive for højt, og brosten er meget generende for cyklister. Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe henstiller at der ikke lægges brosten på de strækninger som skal anvendes til cyklisme. Der findes udmærkede eksempler på at brosten kan kombineres med andre belægningsarter. Det tætteste eksempel er Tingstedet i Valby, hvor bil-kørearealet er belagt med toppede brosten, medens der er nedlagt slebne brosten i de to cykelbaner.

Sport

Det er med stor bekymring at vi noterer os, at der i forslaget ikke er tænkt på at etablere fodboldbaner. Vesterbros børn har p.t. tre fodboldbaner, placeret i Bavnehøj, til rådighed. Med de mange nye boliger i bydelen, både på havnen og på Carlsberg-området, vil der komme mange flere børn i bydelen. Befolkningsgrundlaget for de tre fodboldbaner i Bavnehøj, vil stige med ca. 50 %. Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe appellerer derfor til at der etableres yderligere tre fodboldbaner på området.

Cykelrute

Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe foreslår, at der etableres cykelrute ned langs Vestre fængsel mod Bavnehøj som forbinder Bryggebroen via baneterrænet til det nye Carlsberg-område.

Borgerinddragelsesproces.

Vesterbro Lokaludvalg har sammen med Kgs. Enghave Lokaludvalg og Valby Lokaludvalg været inddraget i Københavns Kommunes proces med afholdelse af borgermøde den 26. august 2008 samt to efterfølgende offentlige temamøder om henholdsvis ”miljø og trafik” og ”arkitektur, højhuse og kulturmiljø”. Endvidere har Vesterbro Lokaludvalgs Teknik- og Miljøudvalg sammen med Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe behandlet sagen ved 2 åbne møder den 18. august og 9. september og dette høringssvar er afslutningsvis behandlet i Vesterbro Lokaludvalg den 18. september 2009.

Vi ser frem til at blive inddraget i det fremtidige arbejde omkring udviklingen af Carlsberg-området.

Med venlig hilsen

Niels Vestergaard
Formand for Vesterbro Lokaludvalg