

# Vesterbro Lokaludvalg

- bemærkninger til lokalplanudspillet for Jernbanebyen

## Indhold

1: Indledning .....	3
Inddragelse .....	4
Udvidet høring .....	5
Inddragelse i høringsperioden.....	5
En særlig stemme til børn og unge .....	6
Overordnede bemærkninger .....	7
2: Bemærkninger til formålparagraffen.....	10
3: Bemærkninger til bestemmelserne vedr. anvendelser (§3) .....	11
Generelt vedr. anvendelsesbestemmelserne .....	11
Bemærkninger til stk. 1 - 4 (områderne I-VII) og stk. 5 - 6.....	11
Boliger .....	11
Inkluderende (Jernbane)by.....	12
Fremkommelighed .....	12
Skæve boliger.....	12
Placering af socialt botilbud .....	13
Bemærkninger til stk. 7. Boligstørrelser .....	13
Bemærkninger til stk. 8: Fællesarealer .....	14
Bemærkninger til stk. 11-14: Erhverv og butikker.....	14
Større dagligvarebutikker .....	14
Det indre liv i byggefelt V.....	14
4: Bemærkninger til bestemmelser vedr. veje samt bil- og cykelparkering (§4 og §5) .....	16
Fremtidige trafikforhold.....	16

Bemærkninger om veje (§4).....	20
Bemærkninger om bil- og cykelparkering (§5) .....	20
5: Bemærkninger til bestemmelser vedr. bebyggelsens omfang og placering (§6) .....	22
Generel bemærkning .....	22
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 1.....	22
Område I og II .....	22
Område VII .....	22
Spør 10.....	23
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3 - Bebyggelsens højde .....	23
Tegning 5b1-3.....	23
6: Bemærkninger til bevaringsværdier (§6 stk. 7 og §7 stk. 35-89) .....	24
Særlige emner.....	24
7: Bemærkninger vedr. varmeø-forhold .....	26
Konkrete ændringsforslag.....	26
8: Bemærkninger til bestemmelser vedr. ubebyggede arealer (§8) .....	28
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3: Bevaringsværdige træer .....	28
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 7 (jf. også tegning 7a) - Indretning af byrum og gårdrum .....	29
Byrum A + G .....	29
Inventar i byrummene .....	32
Natur .....	32
9: Bemærkninger til bestemmelser vedr. støj og anden forurening (§9) .....	33

## 1: Indledning

Vores arbejde i Vesterbro Lokaludvalg i forbindelse med udviklingen af Jernbanebyen går helt tilbage til 2010, hvor vi forud for vores bydelsplan konstaterede, at mange borgere ønskede, at man her kunne komme et efterslæb i hu på det rekreative område ved at udvikle og etablere faciliteter som københavnerne i omkringliggende områder i årevis havde sukket efter.

Vi satte gang i en inddragelsesproces for at lytte til københavnernes ønsker og behov og for sammen at drøfte og udvikle visioner for udviklingen af Jernbanebyen. Temamøder, bydelsfester m.v. gav input til en model, hvor en high-line skulle skabe forbindelse fra den gamle stenbro hen over banen til områdets grønne rekreative områder og videre til havnen. Vi døbte projektet Vester Remisepark.

Med Vester Remisepark drømte vi om at den unikke centrale placering kunne sammenbinde nye og ældre byområder, at det nye kvarter skulle være indbydende og inkluderende - en urban fælled, at området kunne udgøre stenbro-borgernes grønne baghave og samtidigt være en levende værkstedsby med platform for samarbejde mellem håndværksmæssige og kreative virksomheder og institutioner.

Den dialog vi havde skabt i bydelen, og som mundede ud i visionen for Vester Remisepark præsenterede vi for politikerne op til vedtagelsen af Kommuneplan 2019, som bl.a. skulle lægge rammerne for udviklingen af Jernbanebyen.

I Kommuneplan 2019 står der bl.a. at *"Københavns Kommune ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 9-12 hektar. Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares."*

Ligeledes står der at *"I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. De mange bevaringsværdige ejendomme er en unik kvalitet i området, som med byudviklingen kan få nyt liv til f.eks. offentlige og kulturelle formål, erhvervsliv, detailhandel og restaurationer."*

Flere af punkterne fra vores vision blev medtaget i Kommuneplan 2019, og vi er glade for det aftryk, den lokale dialog medførte.

Forud for COBES vinderforslag til en helhedsplan for området, stod vi for afviklingen af et dialogmøde med ca. 80 centrale aktører. De ideer, der kom frem på mødet, vidner om stærke ønsker til større sammenhængende grønne områder, at bygge fleksibelt og transformativt, at området skal udvikles med fællesskaber som drivkraft, nænsomt at videreføre den industrielle arv og om at gøre plads til eksperimenter og alternative udviklingsmodeller.

I november 2022 var vi i lokaludvalget værter for et dialogmøde om håndværk og kreative virksomheder som bærende element i Jernbanebyens identitet. Mødet satte fokus på områdets egenart og kulturarv, herunder at give rum til, at områdets eksisterende

udøvere af håndværk og kreative virksomheder også i fremtiden skal have en naturlig plads i området.

I januar 2023 tog vi initiativ til dialogmøde om byrum og livet mellem husene i Jernbanebyen. Mødet byggede videre på blandt andet et hørings svar, som vi i Vesterbro Lokaludvalg afgav den 28. august.2021. Her påpegede vi at byrummene bør programmeres i sammenhæng med tilstødende bygningsfunktioner og bør udformes med en sådan fleksibilitet, at nye beboere og brugere selv har mulighed for over tid at tilpasse rummene, så de kan imødekomme nye ønsker og behov. Sådanne lokale 'kvarterpladser' har potentiale til at skabe identitet for kvarteret og blive samlingssted for omkringliggende beboelse.

Vi har de senere år været i tæt og løbende dialog med grundejerne, udviklerne, forvaltningerne og andre relevante aktører for hele tiden at holde os ajour og spørge ind til kardinalpunkterne for den kommende byudvikling.

Og nu ligger den her så. Lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Resultatet af utallige analyser og forhandlinger og med københavnernes mulighed for at komme med deres respektive input. Men tager den i tilstrækkelig grad højde for påtrængende behov og ønsker i bydelen? Det er den røde tråd i de bemærkninger vi bringer til bords i dette hørings svar, for vores bemærkninger hviler på de drøftelser, debatter og indspil der har været i inddragelsesperioden før og under den offentlige høring af lokalplanudspillet.

## Inddragelse

Det har gennem årene ligget Vesterbro Lokaludvalg på sinde, at planen ikke alene skulle udvikle sig på baggrund af lukkede forhandlingsmøder mellem Rådhuset og grundejerkredsen. Jernbanebyen kommer københavnernes ved, da tusindvis af menneskers liv og hverdag skal udspille sig der i fremtiden.

Men det har ikke været en let opgave at inddrage københavnernes. Det er svært, at få folk til at interesse sig for at område, hvor der bor ganske få, og som ligger afsondret fra dets nabokvarterer. Alligevel er det lykket os at etablere et netværk bestående af mere end 100 interesserede følgere, som vi har forsøgt løbende at opdatere og engagere. Og folk er kommet fra nær og fjern, når vi har annonceret og rakt ud for at drøfte mange spændende vinkler på Jernbanebyens udvikling. Vi nævner her et udpluk af de arrangementer, der har fundet sted:

- August 2020: Dialogmøde om byudviklingen af området ved Otto Busses Vej: <https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2021-10/Rapport%20fra%20dialogm%C3%B8det%2031.%20august%202020.pdf>
- November 2022: Dialogmøde om håndværk og kreative virksomheder i Jernbanebyen / på Godsbaneterrænet: [https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-01/Rapport\\_Dialogm%C3%B8de%20om%20h%C3%A5ndv%C3%A6rk%20og%20kreative%20erhverv\\_low.pdf](https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-01/Rapport_Dialogm%C3%B8de%20om%20h%C3%A5ndv%C3%A6rk%20og%20kreative%20erhverv_low.pdf)

- Januar 2023: Dialogmøde om byrum og livet mellem husene i Jernbanebyen / på Godsbaneterrænet: [https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-03/Rapport\\_Dialogm%C3%B8de\\_Byrum\\_Livet\\_mellem\\_husene.pdf](https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-03/Rapport_Dialogm%C3%B8de_Byrum_Livet_mellem_husene.pdf)
- Juni 2023: Københavnerpicnic (sikke en dejlig dag): <https://www.facebook.com/profile/100054354955290/search/?q=k%C3%B8benhavnerpicnic>
- November 2023: Offentligt dialogmøde med den tidligere Stadsarkitekt Camilla van Deurs: [https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Opsamling%20p%C3%A5%20m%C3%B8de%20d.%208.%20nov.%202023\\_0.pdf](https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Opsamling%20p%C3%A5%20m%C3%B8de%20d.%208.%20nov.%202023_0.pdf)

## Udvidet høring

Med Budget23 blev der på Vesterbro Lokaludvalgs foranledning afsat 1,5 mio. kr. til en udvidet høringsproces. Teknik- og Miljøforvaltningen har i tæt samarbejde med Vesterbro Lokaludvalg haft til opgave i første fase at sætte Jernbanebyen på Københavnerkortet, skabe engagement og inddragelse blandt lokale og bredt i byen, samt teste nye former for inddragelse med fokus på at inddrage en bred målgruppe.

Der har i den forbindelse været afviklet en række meget forskellige aktiviteter med fokus på temaer som sundhed, generationsboliger, den grønne dagsorden og fritidsaktiviteter.

Der findes en god og fyldestgørende afrapportering af den udvidede høringsperiodes første fase i bilag 17 til Borgerrepræsentationens behandling af Lokalplanforslaget d. 22. august 2024, under dagsordenspunkt nr. 6. Direkte link til afrapporteringen er: [https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17_0.pdf)

Det er meget svært at få øje på, at den udvidede høring har sat sit præg på det foreliggende lokalplanudkast. Vi opfordrer til, at I politikere aktivt inddrager perspektiver fra den udvidede høring i den endelige behandling af lokalplanforslaget, og vi beder om, at få eftersendt dokumentation for de steder i planen, hvor den udvidede høring har medført konkrete aftryk.

## Inddragelse i høringsperioden

Den offentlige høring af Lokalplanforslaget har været annonceret på portalerne Bliv Hørt og København Taler, på vores hjemmeside og vores sociale medier og på fysiske plakatstandere på Vesterbro. Der har i perioden været følgende aktiviteter:

- Indledningsvis blev der af Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt et digitalt og et fysisk "klassisk" borgermøde.
- Lørdag d. 14. september inviterede Lokaludvalget offentligt til tre guidede ture i Jernbanebyen. Ca. 50 borgere deltog.
- Lørdag d. 28. september inviterede Lokaludvalget og Teknik- og Miljøforvaltningen til debatter og oplæg på BaneGaarden og ved Living Places om bl.a. bynatur, biodiversitet, den inkluderende by samt kulturarv og arkitektur. Vi vurderer, at op mod 100-150 deltog.

- Onsdag d. 2. oktober inviterede Lokaludvalget til paneldebatmøde om trafik og forbindelser i Jernbanebyen.
- Onsdag den 9. oktober inviterede Lokaludvalget til debatmøde om klima og varmeø-forhold i Jernbanebyen. Mødet tog udgangspunkt i et notat udarbejdet specifikt til formålet af professor Marina Bergen Jensen. Notatet findes her: [https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-10/Notat%20om%20Jernbanebyens%20varme\\_07.08.2024\\_opdateret%202.10.2024\\_0.pdf](https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-10/Notat%20om%20Jernbanebyens%20varme_07.08.2024_opdateret%202.10.2024_0.pdf).
- Onsdag d. 16. oktober inviterede Lokaludvalget til åbent arbejdsmøde om kvarteret, fritiden og værkstedet. Indledningsvis var var Christian Pagh med på mødet med et indspil om lokalplanforslaget i forhold til bystruktur, nabolagskvalitet og programmering.

[Link til samlet referat fra inddragelsesprocessen indsættes efter udsendelse til Lokaludvalget.]

### En særlig stemme til børn og unge

Vi har gjort en dyd ud af at give en særlig stemme til børn og unge i inddragelsesprocessen. Det er jo ret beset dem, som byudviklingen på sigt er til for, og som Lokaludvalg ligger det os meget på sinde, at børn og unge finder det trygt og naturligt, at deltage i det lokale demokrati. Nedenfor listes fire konkrete nedslag vedr. børne- og ungeinddragelsen:

- I nov. 2020 arrangerede Vesterbro Lokaludvalg en workshop for 14 unge i bydelen med formålet om at gøre Jernbanebyen til en ny bydel, hvor der også er plads til unge. Læs afrapporteringen her: <https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-09/Opsamling%20af%20Ungeworkshop%20i%20Jernbanebyen%2024.nov%20%283%29.pdf>
- I forbindelse med den udvidede hørings første fase, arbejde unge fra området omkring Jernbanebyen over seks heldagsworkshops, faciliteret af TMF og Hørt Ungdom med anbefalinger til Jernbanebyens udvikling som de præsenterede til en bydelspicnic den 11. juni 2023. Afrapporteringen findes her: [https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17_0.pdf)
- Lørdag d. 28. september arrangerede vi et dialogmøde med unge om drømme og visioner for fremtidens måde at bo og leve i en storby. Mødet blev afholdt som et frokostmøde i CPH Village, Vesterbro. Opsamling fra mødet ligger i den samlede opsamling fra inddragelsesprocessen i høringsperioden.
- I ugen op mod efterårsferien deltog vi i undervisningen på Byens Steinerskole, da de i denne uge havde tema om netop lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Undervisningen mandede ud i et høringssvar, som eleverne fra Stenerskolens udskoling har indsendt på Bliv Hørt-portalens.

Vi opfordrer til at I politikere læser børn- og unges input grundigt og at I sikrer, at deres gode og relevante input får et direkte aftryk i lokalplanforslaget for Jernbanebyen.

## Overordnede bemærkninger

Vi er opmærksomme på, at mange vigtige forhold i byens udvikling ikke kan nedfældes i bestemmelserne i en lokalplan. Derfor rummer vores indledende bemærkninger både konkrete forslag og mere generelle appeller til politikere og grundejere.

I vores indledende bemærkninger til grundejerne beder vi om, at der indføres hensigtserklæringer, der omfatter:

- At arbejdet med udviklingen af den sociale struktur sker tidsbevidst. Vi ved, at det tager tid at skabe kvalitet i nye bykvarterer. Den tid skal bruges bevidst. I en tidsbevidst byudvikling, tester og kvalificerer man den fremtidige bys muligheder. Spor10 er et herligt eksempel og en god begyndelse for dette. Men hvordan bliver Spor10 og andre sociale infrastrukturinitiativer organiseret og videreudviklet?
- At boliger som opføres, udover almene boliger, også bliver betalbare for lav- og mellemindkomstgrupper.

Til politikerne skal vores forslag og appeller lyde:

- Skru op for de grønne ambitioner og få Vesterbro på niveau! Kommunen har selv lagt op til at Jernbanebyen skal være et grønt fyrtårn. Der er gode takter i lokalplanforslaget, men det er langt fra nok. Vi foreslår at bebyggelsens omfang sættes til 230.000 m<sup>2</sup> i Syd, så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 170. Det vil skabe bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver. Det vil gøre det muligt at etablere reelle uderum i terræn til institutioner og en evt. friskole. Dette uddybes i vores bemærkninger til §6.
- Selvfølgelig ingen lokalplan uden plads til skolen - men hvad er løsningen for beboerne i syd de første 5 år? Vi foreslår at der skitseres en konkret løsning for et skoletilbud i perioden frem til at den permanente skole står klar - evt. ved brug af bestemmelserne skitseret i §3, stk. 14 vedrørende mulighed for midlertidig anvendelse i område IV.
- Vi mener, at det er en absolut nødvendighed at forhandlingerne om ramper til stibroen over CMS-anlægget er på plads. Ingen lokalplan uden ramper til stien over CMC-anlægget!
- Vi kan forstå, at der på det seneste er sået tvivl om den ekstra idrætshal, som der var politisk opbakning til i forbindelse med startredegørelsen 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.
- Endelig finder vi det i Vesterbro Lokaludvalg overordentligt klogt, at det er vedtaget, at der skal indgå en nærgenbrugsstation i anlægget af Jernbanebyen. Vi synes det er værd at overveje den løsning, der er implementeret i et parkeringshus i Nordhavn. Her er der både mulighed for genbrugsplads, byttestation med videre.



Og der ville være adgang for helt lokale beboere, men også fra de øvrige kvarterer på havnen.

Til både politikere og grundejere:

- Lad os gå sammen om at sikre, at håndværk og kreative erhverv ikke bare *kan* blive en realitet, men faktisk *bliver* en realitet i Jernbanebyen.
- Sørg for at finde plads til en friskole i Jernbanebyen. Og sørg for at finde plads til et ordentligt friareal til friskolen.
- Jernbanebyen er fra starten udtænkt som en inkluderende bydel der til dels opvejer nogle af de mangler der pt. eksisterer på Vesterbro med hensyn til almene/betalbare boliger og grønne/rekreative områder. Derudover er det tanken at området skal blive delvist bilfri, i forlængelse af ønsket om at skabe verdens sundeste bydel, som annonceret af Novo Nordisk. I Vesterbro Lokaludvalg ser vi dog gerne at der derudover også kommer ekstra fokus på fysisk og psykisk udfordrede borgere i lokalplansfasen. Hensynet til disse to borgergrupper mener vi derfor allerede nu skal indtænkes i langt højere grad, med konkret anvisning i lokalplanen af de institutioner, faciliteter, løsningsmodeller og byrum der tilgodeser disse grupper. Dertil bør der indsættes hensigtserklæringer vedr. dialog med relevante aktører i det fremadrettede arbejde med at gøre Jernbanebyen til en inkluderende bydel. Ovennævnte uddybes i kap. 3 under afsnittet: Inkluderende (Jernbane)by.
- Og endelig en opfordring til begge parter om den videre proces, for skal ambitionerne om Jernbanebyen som en socialt mangfoldig og bæredygtig bydel realiseres, så skal der en tænkning frem efterfulgt af handling, som bestræber sig på at involvere naboer, kommende beboere, interessenter og lokale aktører i programmeringen af de funktioner, der styrker de lokale fællesskaber i området. Skærp derfor fokus på udviklingen af nye organisations- og forretningsmodeller, der kan understøtte et mangfoldigt og karakterfuldt byområde, så man undgår endnu en generisk bydel. Og fortsæt med en åben og engagerende udviklingsproces.

Alt i alt står vi i Vesterbro Lokaludvalg med dette hørings svar på en solid og årelang inddragelse om en lang række tematikker, der alle vedrør den kommende byudvikling af Jernbanebyen. Vi har givet københavnerne mulighed for, på et oplyst grundlag, at drøfte byudviklingen og lokalplanforslaget, og det vi har hørt, diskuteret og blevet klogere af, danner grundlag for input i dette hørings svar.

Men vi må også blankt erkende, at vi oplever at det er ganske svært for os i Lokaludvalget og for menig mand, at visualisere en udviklingsplan - f.eks. bestemmelserne i §7, som vedrører bebyggelsens ydre fremtræden. Vi håber, at andre hørings svar adresserer emner, som kan have overset i det omfattende materiale.

Det er svært at afgøre, om det er en fordel eller ulempe, at en så stor og langtidsvarende plan er byggeretsgivende. Men vi håber på, at en åben og fleksibel plan som denne, forhåbentlig kan åbne op for de skæve tiltag.



Vi ønsker at kvittere for, at der fra både forvaltningerne og grundejerne har været stor vilje til dialog igennem hele lokalplanens tilblivelsesproces.

Vi vil også gerne kvittere for selve udarbejdelsen af planen. Det er en stor plan – på en og samme tid en udviklingsplan og en bevaringsplan. Og en meget gennemarbejdet plan – også set i forhold til den kompleksitet planen omfatter. Det vil vi gerne kvittere for.

Sluttelig ønsker vi at give en stor tak til alle de vesterbroere og københavnere, der igennem den langstrakte periode har givet os input til planerne for Jernbanebyen. For der skal mange gode kræfter til at gøre drømmene til virkelighed – og med lokalplanen er vi jo egentlig kun lige begyndt.

## 2: Bemærkninger til formålsparagraffen

En lokalplans formålsparagraf er vigtig, fordi den giver et indtryk af og overblik over, hvad de politiske beslutningstagere ønsker at opnå med de bestemmelser, der fastsættes i lokalplanen.

Vi så derfor frem til at læse lokalplanforslaget formålsparagraf og den politiske markering af de kardinalpunkter, der skal transformere området til et attraktivt byområde med en særegen identitetsmarkør.

Der er afgjort gode takter i formålsparagraffen hvor det slås fast, at der skal sikres adgang og sammenhæng med omkringliggende områder, og hvor der gives mulighed for, at kantzoner indrettes med plads til bynatur m.m. Men helt overordnet mener vi, at teksten er generisk og ikke tilstrækkelig retningsgivende. Vi foreslår derfor, at formålsparagraffen omformuleret med tilføjelser angivet i kursiv:

Formålet med lokalplanen er:

- at fastlægge områdets anvendelse til boliger og serviceerhverv samt tekniske anlæg,
- at sikre adgang gennem området med et system af offentligt tilgængelige veje og stier, så der opnås gode adgangsforhold og sammenhæng med det omgivende område,
- *at begrønning i området som minimum ligger på niveau med gennemsnittet for København som helhed, og at der tilstræbes plantearter m.v., som understøtter forøgelse af biodiversitet,*
- *at sikre fremkomsten af vild natur i alle delområder og sikre sammenhængende større områder med vild natur med henblik på at fremme biodiversitet i området,*
- *at sikre fastholdelse af bevaringsværdige træer,*
- at bebyggelsesstrukturen forholder sig til stedets egenart *som nationalt industriminde og dermed forholder sig til bevaringsplanen i forhold til bygninger og spor fra DSB's centralværksted, og at det samlede lokalplanområde udnyttes optimalt i forhold til de anvendelser, der ønskes indpasset i området,*
- *at bebyggelse og ubebyggede arealer forholder sig til de fem principper i helhedsplanen,*
- *at kravet om etablering af 25% almene boliger fastholdes, og at almene boliger som minimum opføres i samme takt som øvrige bebyggelser.*
- at nybyggeri og ændringer af eksisterende bebyggelse udformes, så de passer til Københavns og stedets egenart
- at de ubebyggede arealer og byrum indrettes med mulighed for adgang, ophold (hvis det er muligt af hensyn til støj) og rekreation. Kantzoner indrettes i samspil med stueetagerne (1. etagerne) anvendelse og med mulighed for adgang, ophold (hvis det er muligt af hensyn til støj) og rekreation. Ubebyggede arealer, byrum og kantzoner indrettes med plads til bynatur,
- at sikre området mod oversvømmelse fra regnvand,
- *at sikre at området ikke er særskilt varmere, end andre bykvarterer i København.*

### 3: Bemærkninger til bestemmelserne vedr. anvendelser (§3)

#### Generelt vedr. anvendelsesbestemmelserne

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at anvendelsesbestemmelserne er så bredt formuleret, så alle funktioner kan finde plads i alle de 6 kvarterer. Dette giver fleksibilitet i forhold til udviklingen af det store område over en 10-15-årig periode. Vi har oplevet særlig interesse omkring værkstedsfunktioner og værkstedsby-strategi på vores høringsmøder. Dialogerne har kredset om to forhold, som vi her har bemærkninger til:

- Stk. 10 omhandler et for lokaludvalget meget centralt spørgsmål i forhold til at skabe et byliv med blandede funktioner, ikke mindst håndværksbetonede og kreative erhverv, som også kan falde i miljøklasse 3. Lokalplanen åbner op for, at sådanne erhverv kan etableres, når det "skønnes forenelig med boliganvendelsen". Lokaludvalget frygter, at denne åbning har svært ved at sikre, at der kan komme sådanne værkstedsfunktioner i Centralen, hvor der er 'proppet' boliger ind mellem de gamle værkstedsbygninger. Lokaludvalget lægger derfor stor vægt på, at der fra grundejernes og kommunens side efter lokalplanens vedtagelse iværksættes konkrete undersøgelser af, hvordan dette i praksis kan lade sig gøre.
- I forhold til helhedsplanens "Værkstedsby"-strategi er det vigtigt at sikre plads til forskellige typer værksteder. Udover ovennævnte særlige håndværk, kunne der i forbindelse med parkeringshusene ved Vasbygade være plads til håndværk som elektriker, VVS, tømrer og smed, som vil blive efterspurgt af både beboere og virksomheder. Vi forestiller os også Makerspaces, socialøkonomiske værkstedsmiljøer og kunstnerværksteder.

#### Bemærkninger til stk. 1 - 4 (områderne I-VII) og stk. 5 - 6.

##### Boliger

Vesterbro Lokaludvalg ser med tilfredshed, at boliger skal være helårsboliger, hvilket modvirker at lejligheder bliver investeringsobjekter. Egentlig bopælspligt, hvor ejer skal have folkeregistertilmelding på adressen, kan dog ikke kræves, så ejer vil til hver en tid kunne opfylde sine forpligtelser ved at udleje lejligheder. Mere konkret for disse afsnit bemærker og foreslår vi:

- At der er stor frihed for grundejerne til at disponere boligandel fra 40 (50) - 75 % af etagearealet, og vi foreslår derfor, at der angives en mere klar målsætning for området, for fordeling mellem erhverv/service og boliger.
- At det er formålstjenligt at der er krav om at boliger kun er for studieaktive eller uddannelsessøgende.
- At hvis Jernbanebyen skal tilbyde betalbare boliger til "skolelærer- og sygeplejerskesegmentet", så skal almene boliger prioriteres. Sådanne "almindelige indkomster" uden stor opsparing har ellers ikke mulighed for at tage bopæl i

Jernbanebyen. Almene boliger bør opføres samtidigt med andet boligbyggeri i de enkelte byggefeltet i Jernbanebyen.

## Inkluderende (Jernbane)by

### Fremkommelighed

Efter konsultation med Dansk Handicap Forbund er vi blevet opmærksomme på de mangler og løsninger man frygter, bliver overset i planen. Særligt bemærkes:

- Hensynet til fremkommeligheden og muligheden for lige deltagelse i byens liv for personer med bevægelsesudfordringer, gennem implementeringen af universelt design. Her tænkes bl.a. på tilstrækkelig højde ved indkørsel/udkørsel til parkeringshusene langs Vasbygade for høje køretøjer (3,3 m.), samt handicapparkering i stueetagen for at lette tilgængeligheden for borgere der er afhængige af handicaptransport.
- Derudover er ramper frem for elevatorer nødvendige, både ved broen over CMC og den ønskede bro over selve banelegemet mellem Ingerslevsgade og Remiseparken. En elevator der er ude af drift, kan medføre en uacceptabel hindring for kørestols- og elscooterbrugere, og mærkbart kompromittere gruppens mulighed for at leve og færdes i Jernbanebyen. En udvidelse af tunnelen fra Enghavevej til Otto Busses Vej er i forlængelse heraf også ønskværdig.
- Placeringen af serviceerhverv er også afgørende for muligheden for at leve og færdes på lige fod med andre borgere i Jernbanebyen. Adgange til detail og andre liberale erhverv håber vi således bliver indrettet med mulighed for lige anvendelse, både for borgere der har behov for særlige fysiske hjælpemidler som ramper, automatiske skydedøre, plads til kørsel med kørestole/elscootere, mv. Samt fysiske placeringer der tilgodeser borgere med psykiske/sociale handicap, der ofte kan medføre besvær med at bevæge sig langt fra egen bolig, eller udfordringer med at interagere med de andre borgere, der også bor og benytter Jernbanebyen.

### Skæve boliger

Vesterbro Lokaludvalg har tidligere indsendt høringssvar om vores håb og ønske for flere skæve boliger i Jernbanebyen som en del af Vesterbro, der er hjemsted for mange i den tiltænkte borgergruppe. 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 teknik- og Miljøforvaltningens 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. Derfor foreslår vi:

- At de oprindelige antal – altså 12 skæve boliger i ét plan som minimum fastholdes, og at opførelsen og placeringen af disse, er i overensstemmelse med fagkundskabens anbefalinger.

### Placering af socialt botilbud

Der har været tale om placering af et socialt botilbud i Jernbanebyen. Det kan lokaludvalget kun støtte, da Jernbanebyen ligesom det øvrige Vesterbro netop skal være en rummelig og inkluderende bydel. Vi kan dog ikke støtte, at botilbuddet allerede nu forudsættes placeret i det lille område 3 ved Sydhavnens Station, således som det angives på tegning 2a-c. Som vi forstår de nuværende planer, er lokationen i Byggefelt I dog allerede udset til kulturelle formål. Vi havde håbet på at man havde indtænkt flere og også mere centralt beliggende lokationer for institutioner målrettet udsatte borgere. Placeringen af et tilbud rettet mod udsatte borgere på Byggefelt III kolliderer samtidig med det forhold, at der pt. påtænkes at bygges tre botilbud til udsatte borgere i den øvrige del af Sydhavnen (Det nærmeste kun ca. 500 m. væk ved Sjælør St. i form af et E-hus). Det må afhænge af en konkret vurdering – også af, om det vil være hensigtsmæssigt i forhold til det tilstødende område i Sydhavnen. Dette indebærer, at der flere steder på tegningerne 2a-c må angives mulighed for anvendelsen "Bolig/Serviceerhverv/Institution, kulturelle- og idrætsformål". Vi opfordrer derfor til:

- At man i kredsen af beslutningstagere for lokalplanen, overvejer om man ikke kunne finde flere lokationer i den nordlige og nordøstlige del af området målrettet udsatte borgeres behov. Det væres sig i form af både boliger/botilbud og institutioner som sundheds- og misbrugsbehandling, mv.

### Bemærkninger til stk. 7. Boligstørrelser

Vi konstaterer, at beregninger følger den gældende kommuneplan, og har følgende bemærkninger:

- Bofællesskaber bør prioriteres, ud fra forventet beboersammensætning, hvis denne tilnærmelsesvist følger det øvrige Vesterbro.
- Mere end 40% af alle boliger på Vesterbro bebos af kun én person. Sammen med erkendte problemer med ensomhed, samt efterspørgsel, taler det for en større andel af bofællesskaber. Grundejerne opfordres derfor til at indføre en hensigtserklæring i lokalplanforslaget vedr. oprettelse af bofællesskaber i boligområderne.

## Bemærkninger til stk. 8: Fællesarealer

Vi bemærker med tilfredshed, at det i anvendelsesbestemmelsernes stk. 8 angives at fællesarealer til beboerne (som skal udgøre 1% af etagearealet) kan samles og være fælles for flere bebyggelser. Der er tale om ca. 2.500 m<sup>2</sup> i både nord og syd, og disse lokaler kan være med til at skabe fællesskaber på tværs og understøtte beboernes organisering.

Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til:

- At der skabes en åben proces i planlægningsprocessen, så kommende beboere, det lokale 'midlertidige' foreningsliv og evt. samarbejdspartnere kan involveres og være med til at finde ud af, hvordan fællesarealerne bedst disponeres, og hvilke faciliteter de skal indeholde.

## Bemærkninger til stk. 11-14: Erhverv og butikker

### Større dagligvarebutikker

Vi har kigget på planlægningen af de store indkøbsbutikker i området. Det virker underligt, at der planlægges med så store indkøbsmuligheder i Byggefelt I - men ikke i de andre områder.

For det første er der gang i en udbygning af Fisketorvet - der er langt mindre end det, de oprindeligt havde planlagt. Det nye lokalplanstillæg for Fisketorvet giver ikke længere mulighed for at lægge ekstra 140% til det oprindelige Fisketorv - nu nøjes de med 90%. Man bør derfor gå ud fra, at behovet for store indkøbsmuligheder i dette lyskryds er udtømt.

Fra borgermøder ved vi, at der er beboere i Sydhavnen der mangler muligheder i området ved Sydhavnen station. Det er vi dog ikke i stand til at anvise. Men det bør undersøges i samarbejde med Kgs. Enghave Lokaludvalg. Vi foreslår derfor:

- At nedbringe muligheden for at placere et større indkøbscenter i byggefelt I. §3, stk. 11 "Størrelsen af dagligvarebutikker" (s. 69). Sætningen ændres til "I det på tegning 2a viste område i delområde I gælder dog, at de enkelte dagligvare- og udsalgsvarebutikker ikke må overstige 2000 m<sup>2</sup>." Det vil sige de 3500 m<sup>2</sup> udgår.

### Det indre liv i byggefelt V

Vi ønsker at forbedre muligheden for det indre liv i byggefelt V ved at tilføje ekstra krav til publikumsorienterede erhverv. Vi mener det er vigtigt at der i området findes et indre strøg, der leder op til pladsen ved Lokomotivværkstedet. Vi vil derfor indstille

- At der indføres et krav på minimum 50% af butiksarealet til publikumsorienterede serviceerhverv. §3, stk 12-14 Udvidelse af kravet til publikumsorienterede serviceerhverv.70/133. Rettelse på tegning 2a side 133. Ekstra streg ind med 50%, som skitseret her:





## 4: Bemærkninger til bestemmelser vedr. veje samt bil- og cykelparkering (§4 og §5)

### Fremtidige trafikforhold

Vesterbro Lokaludvalg har en række bemærkninger til afsnittet Fremtidige Trafikforhold på side 10 og følgende, samt mere specifikt i forhold til § 4.

Indledningsvis vedr. trafik, ønsker vi i Vesterbro Lokaludvalg at komme med bemærkninger til byudviklingens påvirkning af den øvrige trafik i området. Her er det særligt Vasbygade, der jo skal optage det meste biltrafik, der bør være i fokus. Men det bør dog bemærkes, at også Enghavevej vil blive påvirket.

I den 15 år gamle eksisterende lokalplan 433 med tillæg 1 hedder det:

*"Trafikken på Vasbygade forventes at stige i takt med den planlagte byudvikling i Sydhavnen til et niveau, hvor kapaciteten er brugt op. En bymæssig udvikling, ud over etablering af det planlagte CMC, vil derfor betyde, at der vil opstå store problemer med at afvikle trafikken. Der skal derfor, i forbindelse med den videre udvikling af området, gøres særligt rede for, hvordan den yderligere trafik kan afvikles."*

Vi har i Vesterbro Lokaludvalg fået udviklet vores egen prognosemodel for Vesterbro. Denne model – udviklet på den kommunale Compass-model – ender med de samme prognoser som den kommunale Compass-model – dog selvfølgelig mere specifikt. Og den ender med de samme forudskrivninger som de beregninger, der nu er gennemført i OTM-modellen som en del af byudviklingen. Alle peger de på, at biltrafikken på Vasbygade ender med at bryde sammen omkring år 2035 – cirka når byudviklingen på Engholmene og Jernbanebyen står færdigt.

Spørgsmålet er så, i hvor stor udstrækning der tages hånd om den øgede biltrafik som kommer fra den nye udvikling på arealet. Her synes hovedgrebet at være, at man ændrer vejkrydsene af hensyn til den biltrafik, der skal ud og ind fra området. Men ellers lader man det overordnede perspektiv stå for sig selv – biltrafikken vil i fremtiden stadig blive besværliggjort i en myldretid, der vil strække sig over stadig større dele af dagen. Der vil blive større problemer med at komme ud på Vasbygade i bil fra andre dele af byen – specielt fra Havneholmen. Og biltrafikanter fra for eksempel Indre By vil enten skulle finde andre veje, blive hjemme eller finde andre rejseformer.

Således ender byudviklingen ikke med at tilføre ekstra biltrafik til Vasbygade, da kapaciteten i forvejen er brugt op. Men man løser heller ikke byen Københavns problemer. F.eks. kunne man have forestillet sig en udbygning af antallet af vejbaner. Man kunne have forestillet sig, at biltrafikanterne kunne have været skubbet ind langs CMC-arealet, og på dette sted have været bygget hen over. Således at biltransporten kunne have foregået i en tunnel. Eller man kunne have givet plads til letbane. Eller brugt CMC til en Metrostation, der kunne have været forlænget ud under Vigerslev Allé til Toftegårds plads. Eller noget helt syvende.

Da man må forudsætte at både den københavnske befolkning samt de nye indbyggere stadig skal på arbejde, til studie og på andre måder igennem og ud fra området – bør der fokuseres på hvilke muligheder der med denne byudvikling så gives lokale beboere og københavnere for anden transport. Dette ud over at interessere sig for det perspektiv om "delvis bilfri by" der er vedtaget i Borgerrepræsentationen, som det gældende paradigme for den lokale byudvikling. På den måde skal vi nu gennemgå trafikken fra begge disse perspektiver. Både hvad angår den interne biltrafik – men også det overordnede spørgsmål om, hvordan folk i fremtiden kan komme på arbejde.

I afsnittet Fremtidige Trafikforhold tales der meget om begrebet "delvis bilfri by" uden nærmere at gøre rede for, hvordan dette begreb skal præcis skal forstås. Der er parkeringsnormen, der er nedsat og vejstrukturen er tilrettelagt således, at der ikke er gennemgåede biltrafik og således at familierne skal kunne køre til deres boliger, sætte varer af og dernæst kører til det nærliggende parkeringshus. Dvs. en model, der skal tilskynde til at familien ikke kører bil. Dette taler op imod den erfaring, at efterhånden som familierne bliver mere velstående så anskaffer nogle sig bil. Det vil sige, at selvom intentionerne er der, så kan man komme ud for en væsentlig bilkørsel i alle sidegaderne og til og fra Jernbanebyen. Derfor er det vigtigt for dette greb, at stierne internt i Jernbanebyen bliver lavet til gående og cyklende.

Vesterbro Lokaludvalg hilser det meget velkommen at der er arbejdet grundigt med cykelvejene, både internt i Jernbanebyen og eksternt, så der bliver gode cykelmuligheder til og fra Jernbanebyen, herunder at der i lokalplansforslaget er muliggjort både en helt nødvendig bro over CMC, en bro hen over jernbaneterrænet til Ingerslevsgade, en bro hen over Carsten Niebuhrs Gade op til Dybbølsbro, samt en udvidelse af tunnelen over til Enghavevej.

Inden Vesterbro Lokaludvalg kommenterer på de enkelte projekter skal vi gøre opmærksom på en svaghed ved den trafikmodel, som Cowi har anvendt: Det er en kendt sag, at denne trafikmodel i væsentlig grad undervurderer fodgænger og cykeltrafikken i modsætning til den trafikmodel, Compass-modellen, Københavns Kommune normalt anvender. Denne undervurdering betyder, at cykel- og fodgængertrafikken må vurderes betydeligt større end Cowis beregninger, og det har den konsekvens bl.a. at de forslående broer, samt tunnelen til Enghavevej normalt vil være underdimensionerede. Ligesom Bryggebroen, Cykelslangen ved Fisketorvet og – på sigt - cykelforholdene på Dybbølsbro - jo også er underdimensionerede.

Særligt gælder det broen over CMC, som jo binder den nordlige del og den sydlige del sammen. Her skal alle skolebørn fra syd over, når den nye skole står færdig. Og her skal alle børn og voksne over, når de skal bruge faciliteterne ved henholdsvis Spor10 og idrætsfaciliteterne på nordsiden. Denne bro bør stå færdigt i en tidlig fase og dimensioneres til det pres, som den samlede by forudsætter.

Vi foreslår:

- *Ramper til broen over CMC*

Det bør være sådan, at kørestolsbrugere har nem og uhindret adgang til de fælles faciliteter. Der bør derfor tages en forhandling med grundejerne om etablering af

disse ramper. Det virker underligt, at det fremstår bedre for grundejerne at skulle drifte en dårligere bro med elevatorer. End en bedre bro med ramper.

Af udbygningsaftalen (bilag 10) fremgår det, at enten scenarie 1 betaler grundejerne for anlæg og drift af en bro med elevatorer. Hvorefter scenarie 2 bliver, at Københavns Kommune betaler for ramperne og overtager driften af ramper, elevatorer og bro.

Det bør være muligt at undersøge, hvorvidt grundejerne (eventuelt de kommende som pålæg gennem tinglysning) betaler for anlæg af bro med ramper. Hvorefter Københavns Kommune overtager drift af bro med ramper - men uden elevatorer. Det burde være den oplagte løsning, at der ikke skal stå elevatorer og flagre uden brugere - og med fuld adgang for hærværk. Det virker ikke gennemtænkt. Specielt ikke, fordi der jo kommer til at være brugere, der har stort behov for at kunne krydse broen. Både skolebørn med cykler og mennesker i kørestol til institutioner, p-huse med videre.

- *Tunnel til Enghavevej*

Mht. tunnelen over mod Enghavevej er den allerede en vigtig vej ind mod Jernbanebyen, især Banegården og de midlertidige skoler og er allerede i dag klart underdimensioneret især ved skolestart. Yderligere skal der tages højde for, at den nye skole i Jernbanebyen og Bavnehøj Skole skal indgå i en ny skolestruktur, samt at sportsklubberne ved Bavnehøj anlægget vil skulle bruge de nye idrætsanlæg i Jernbanebyen.

I Vesterbro Lokaludvalg glæder vi os over, at tunnelen skal udbygges, men vi vil pege på, at det bør undersøges om det - med den dimensionering, der reelt er brug for - ikke kan være fordelagtigt at bore eller udgrave endnu en tunnel parallelt med den nuværende, hvor den gamle tunnel kunne være for gående, og den nye tunnel kunne være for cyklende. Det vil dels betyde et mere sikkert system, dels betyde at den nuværende tunnel ikke skal lukkes i måske et års tid. Prisen for denne løsning bør undersøges. Trygheden bør spille ind, når der planlægges så lange tunneller. Og dette gælder også udgangsområderne, der i forbindelse med passage gennem tunnelen i dag fremstår meget mørke - og dette for passage i begge retninger.

- *Bro til Ingerslevsgade*

Broen til Ingerslevsgade bliver der brug for. Det er derfor godt, at der fortsat tænkes i disse baner. Ideen eksisterede allerede da den nuværende lokalplan blev formuleret; den indgår i kommuneplanen og kan findes i mange af de øvrige kommunale planer. Det er derfor ærgerligt at den ikke realiseres som en del af dette lokalplanforslag.

På side 12 i dette lokalplansforslag hedder det om broen "Den kan lande i et rampeanlæg i den nordlige del af området, fortsætte gennem den grønne park og forbinde videre via en bro over CMC for så at lande i det grønne areal syd for CMC." Det bør selvfølgelig sikres. Vi har derfor et forslag om, at dette også kan ske, selvom

det skulle vise sig, at det vil koste en eller flere af de tre dieseltønder for enden af Lokomotivskoven.

Konkret foreslår vi følgende ændring: §6, stk 7, litra c (s. 79). Det kursiverede tilføjes: "Endvidere kan der dispenseres til ændringer af bygning 25, vist på tegning 5a, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet. *Og bygning 25 kan helt eller delvist nedrives, hvis det er absolut nødvendigt for etablering af broforbindelse med Ingerslevsgade*".

Lokaludvalget finder, at det er vigtigt med den slags forbindelser for at binde sammen, og for ikke mindst at sikre Vesterbro adgang til idrætsfaciliteter og grønne områder.

- *Sti langs med CMC*

Mht. cykelstier er der en række gode tiltag. Især er der i den nordlige del af byen en tydelig cykelsti fra krydset Vasbygade/Otto Buses vej, som fører cyklisterne ned fra Dybbølsbro langs CMC og helt til Sydhavnens Station, hvor den kan få fat i stien langs banen til Sjælør Station og videre ud mod Valbyparken. Desværre må cykelstien på tegningen deles om pladsen med fordelingsvejen. Det bør undersøges om det ikke kan ændres.

Da der bliver markante støjvold langs CMCs anlæg bør denne cykelsti tilpasses og gerne integreres i støjvolden, hvis det kan ske hensigtsmæssigt.

Stien indgår i det overordnede cykelnet som en del af Valbyruten. Og for at sikre at den bliver gennemført så hurtigt som muligt, vil vi derfor bede om, at den etableres som en del af byggefelt IV og V – og dermed ikke som en del af byggefelt IV, V og VI. I det sidste tilfælde vil stien være noget af det sidste der står klart. Måske 30 eller 40 år efter denne del af Valbyruten blev udtænkt.

Og netop fordi den indgår i det overordnede cykelstinet – og på sigt vil være aflastning for Vasbygade – så er det vigtigt, at stien er bred nok til både at være lokal og overordnet. Her ville 8 meters bredde til cykelstier, løberuter og gangareal nok være bedre end de 6,5 meter, som stien skal udgøre i dag.

På den sydlige side er der ikke planlagt en gennemgående cykelsti, men der er en række fælles stier langs CMC. Det bør i forbindelse med anlægget af støjvolden undersøges, om der ikke kan etableres en sammenhængende cykelforbindelse på denne side også.

Ligeledes kan der med fordel etableres en cykelrute fra broen over CMC ud til krydset ved Belvedere-kanalen og videre ud til cykelnettet syd om H.C. Ørsted-værket. Det betyder, at krydset ved Vasbygade må udformes, så det er sikkert og hensigtsmæssig for en ikke ubetydelig cykeltrafik.

Der bør sikres løberuter gennem Jernbanebyen. Her bør der ses på, hvordan veje og stier kan give meningsfulde ruter. Stien (a) på den nordlige side af CMC er oplagt at kombinere med andre veje. Det kunne både være langs med CMC på den sydlige side. Eller langs med Otto Buses vej mod banearealet øverst. Her er det

vigtigt, at stierne og fortove udformes så der både er plads til gående, børn og motionister.

## Bemærkninger om veje (§4)

Vesterbro lokaludvalg har følgende bemærkninger: Vesterbro Lokaludvalg er meget tilfredse med, at de langsgående vejarealer, vist på tegning 3a2, i område I og II skal have befæstede arealer i samme materiale, som skal være i tegl, beton eller granit.

Græsarmeringsbelægnings skal være i samme materialer som vejens befæstelse. Det er en god løsning. Vi foreslår dog:

- at der indføres bemærkninger om handicapparkering og parkering af cykler og ikke mindst ladcyklers parkering på græsarmeringen. Det kunne overvejes at gøre nogle af disse gader ensrettet med en mindre vejprofil og dermed mere plads til udeareal.

Med hensyn til broen over CMC og de øvrige primære cykelstier er Vesterbro Lokaludvalg særdeles betænkelig ved, om bredden er tilstrækkelig som tidligere anført.

Vejnettet på den nordlige del af Jernbanebyen er præget af, at der her skal være adgangsveje og stiforbindelser til de forskellige institutioner som skolen, idrætsanlæg, Lokomotivværkstedet etc. Det ser overordnet fornuftigt ud. Og Lokaludvalget hilser med tilfredshed at Otto Busses Vej bliver med bump og forhindringer for gennemkørende trafik. Krydset ved tunnelen skal dog udformes, så der tages vidt muligt hensyn til gående og cyklende fra Enghavevej. Herunder en hensigtsmæssig belysning, så området bliver trygt at færdes i om aftenen og om natten.

Med hensyn til vejen ud til Sydhavnen St. er den foreslåede vejtype A3 en ret traditionel vejforbindelse med cykelstier og fortove. Vi foreslår:

- at cykelstien føres helt ud i et separat spor. Hvis det ikke er muligt blandt andet af matrikulære årsager, bør der sikres en hensigtsmæssig overgang fra separat cykelsti til de foreslåede cykelstier langs vejen. Det kunne også overvejes at lave én dobbeltrettet cykelsti langs vejen på den sydlige side, som så kan lysreguleres i forbindelse med overgangen ved Enghavevej.

De forskellige tegninger af snit side 142-144 viser, at der skal ske en begrønning af vejene med mange træer og særligt tegning 3c3, snit c giver et godt indtryk af intentionerne, denne fremstilling bør bygherren tage meget alvorligt i det videre arbejde.

Og så har vi følgende helt konkrete ændringsforslag:

§11. Linjen: Område IV, V og VI: Den i §4, stk 2 og på tegning 3a fastlagte stitype a. Ændres til linjen: Område IV og V: Den i §4, stk 2 på tegning 3 a fastlagte stitype a.

## Bemærkninger om bil- og cykelparkering (§5)

I overensstemmelse med intentionerne om at Jernbanebyen skal være "delvis bilfri by" er parkeringsnormen for biler nedsat.

Udgangspunktet er antal kvadratmeter etageareal. Og heraf en fin dækning af delebiler, som alle skal være elbiler. Der er desuden taget fint højde for el-biler, ved at mindst 20 % af de øvrige pladser skal være reserveret til andre elbiler. Der skal være mindst 1 ladestander pr. 5 pladser. Alle andre pladser skal forberedes til ladeinfrastruktur. Det kan dog være, at de kommende år vil give en anden batterikapacitet, og hvor en lynladestruktur vil gøre denne bestemmelse overflødig. Men det er et godt udgangspunkt.

Cykelparkering vil ske både overdækket og i det fri. Lokaludvalget har ingen bemærkninger til det foreslåede antal cykelparkeringspladser, bortset fra at det bør nævnes, at op mod 10 % bør være forbeholdt ladcykler både i terræn og i cykelkældrene, netop når der lægges op til at familier kan undgå køb af bil, hvor de kan erstatte den med en ladcykel.

## 5: Bemærkninger til bestemmelser vedr. bebyggelsens omfang og placering (§6)

### Generel bemærkning

Kommuneplan 19 lagde vægt på, at Jernbanebyen bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. I startredegørelsen blev det bl.a. besluttet, at bebyggelsesprocenten på 175 mod syd hænger sammen med, om *"det er muligt at opnå visionen om en grøn bydel"*.

Det hed også i Kommuneplan 2019, at der arbejdes med *"grønne potentialeområder på Vesterbro. Først og fremmest vil et nyt stort eller mellemstort område kunne indtænkes i udviklingen af Godsbaneterrænet"* og at *"den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet, så vidt muligt bevares."*

Vesterbro Lokaludvalg udtrykker tilfredshed med, at der i lokalplanen arbejdes med et endog meget stort antal nye træer på området, herunder at der også stilles krav om, hvor mange der skal kunne opnå en væsentlig størrelse. Ad åre vil der være et betragteligt trædække, som vil være med til at karakterisere bydelen og give byen væsentlig viden om, hvordan det grønne element kan blive en vigtig del af den voksende metropol.

Men vi må pege på, at kommunens ambitionsniveau dalede i processen, da Lokomotivskoven med sine 2 hektar ikke er blevet et såkaldt *"stort grønt område"*, men endte med at ligge i den helt lave ende som *"et mellemstort grønt område"*, som i kommunens terminologi har en størrelse på mellem 2 og 10 hektar. Målet om flere store grønne områder i byens udvikling er vi derfor ikke kommet nærmere med Jernbanebyen.

Vi beklager, at det ser ud til, at meget af den oprindelige vilde natur forsvinder. En bebyggelsesprocent på 170 i syd ville give bedre plads til naturen.

### Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 1.

#### Område I og II

- Vi anbefaler, at bebyggelsens omfang sættes til 230.000 m<sup>2</sup>, så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 170, hvilket vil give plads til
  - Bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver
  - Reelle uderum i terræn til institutioner og en evt. friskole

#### Område VII

- Vesterbro Lokaludvalg støtter beboerforeningen i Den gule by i afvisningen af at etablere ny bygning i det gamle bevaringsværdige bymiljø.



## Spor 10

- Vesterbro Lokaludvalg må se det som en problematisk praksis, at det friareal, som skal etableres i et område med relativ høj bebyggelsesprocent på 175, indskrænkes, idet de store parkeringshuse, den overdækkede cykelparkering og nu også Spor 10 ikke regnes med i bebyggelsesprocenten.

## Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3 - Bebyggelsens højde

### Tegning 5b1-3

I området om Lokomotivskoven er der placeret 3 punkthuse på 40 meter. De vil være meget dominerende i forhold til oplevelsen af både skoven, Lokomotivværkstedet og Centralen. Vi kan ikke gennemskue, om der ligger æstetiske og arkitektoniske overvejelser bag dette valg, eller om det i princippet drejer sig om at nå bebyggelsesprocenten.

Vi bemærker i §8 om ubebyggede arealer, at kantzonerne til disse bebyggelser, som stort set står med foden indenfor i Lokomotivskoven, angives til 1-2,5 meter. Der er ingen flexzone for noget af bebyggelsen, som vender ud mod skoven. For alle ejendommene (eksklusive Lokomotivværkstedet og Vandtårnet) er der tale om beboelsesejendomme med mulighed for serviceerhverv i stueetagen – og Lokomotivskoven må således fungere som disse huses udeareal.

Vesterbro Lokaludvalg oplever, at der er uklare overgange mellem den private bebyggelse og den kommunale skov. Vi opfordrer til, at den kommende programmering bliver en åben proces, som også involverer Lokomotivværkstedet. I denne proces vil det også tydeligere kunne tages stilling til, om de 40 meter høje punkthuse vil passe ind i sammenhængen – eller om de skal nytænkes i en anden og mindre højde.

## 6: Bemærkninger til bevaringsværdier (§6 stk. 7 og §7 stk. 35-89)

(Jf. også tegning 5a, tegning 6d1-d2)

Vesterbro Lokaludvalg er yderst tilfreds med den omfattende bevaringsplan i forhold til bygninger og spor fra DSBs centralværksted som en del af det nationale industriminde. Vi er glade for, at også den markante facaderække med betonrammer i område VI bevares. Vi kan af den grundige gennemgang i lokalplanen se, at både kommunen og grundejerne har lagt vægt på betydningen af denne kulturarv for byens og bydelens identitet. Lokaludvalget er bevidst om, at opgaven har bestået i både at bevare og give plads til nyt indhold, og at fortætningen i "Centralen" med nye bygninger til beboelse og erhverv kan skabe attraktive og inspirerende rum, forløb og mødesteder.

Lokaludvalgets bekymring går i retning af, om man med den bygningsvolumen, som tilføres i område 5, kommer til at gemme kulturarven for meget væk og skabe helt ændrede skalaforhold. Det er lokaludvalgets opfattelse, at bebyggelsesplanen i Carlsbergbyen i alt for høj grad har gemt kulturarven væk, og dette må ikke gentage sig i Jernbanebyen. Illustrationerne i lokalplanen giver ikke svar på dette.

Vores største bekymring går på

- placeringen af de to punktbygninger på 40 meter nord og syd for Lokomotivværkstedet (tegning 5b3)
- byggefeltet syd for Centralen, som helt skærmer for indblikket til Jernbanebyens vigtigste attraktioner for både beboere og besøgende

Der gives i lokalplanen mulighed for at ombygge/transformere nogle af de bevaringsværdige værkstedsbygninger ved at tilføje yderligere etager. Der har ved flere af høringsmøderne været udtrykt bekymring over, hvordan dette vil påvirke oplevelsen af det gamle kulturmiljø. Vesterbro Lokaludvalg er ikke afvisende overfor, at det kan ske med enkelte af bygningerne – og kan henvise til et vellykket projekt med transformation af en bevaringsværdig rød lagerbygning i Carlsbergbyen, hvilket lokaludvalget i sin tid bakkede op om.

Lokaludvalget opfordrer til:

- at den konkrete programmering bliver en åben og inddragende proces, som kan give byen ny indsigt i, hvordan "*de bærende kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring og omdannelse, så identiteten i de nye bykvarterer bliver historisk forankret*" (Kommuneplan 24).

### Særlige emner

- *Lokomotivværkstedet*

Denne bygning bliver en væsentlig attraktion. På tegning 6d2 angives og i §7 stk 76c angives mulige døråbninger midt i bygningen mod øst og vest, men det er uklart, hvad der skal fungere som hovedindgang(e) til den næsten 10.000 m<sup>2</sup> store

bygning. Hvordan ankommer fx gæster til konferencer eller koncerter? Hvis udefrakommende besøgende ankommer i bil, er der så taget højde for det i parkeringskælderens på Otto Busses Vej i område VI.

- *Placering af bolig og erhverv i Centralen*

På tegning 2a-c kan det tydeligt aflæses, hvilke bygninger som primært er tænkt til beboelse og til erhvervsformål. Den nye bygning mellem Vognværkstedet og Blanketlageret er beregnet til boligformål og kommer til at ligge klos op ad den nye skole. Lyntogsløftehallen (§7 stk. 45-47) kan have serviceerhverv i stuen, men forudsættes derudover anvendt til beboelse. Den særegne bygning med den helt særlige tagkonstruktion med buede betonstræber ville måske bedst kunne komme til sin ret ved udnyttelse til erhvervsformål.

Lokaludvalget foreslår, at der i tegning 2 a-c gives mere fleksibilitet i forhold til, hvilke bygninger som om måske 7-8 år er bedst egnede til bolig eller erhvervsformål set i sammenhæng med, hvilket samspil der skal være med de kommende byrum. Desuden giver denne fleksibilitet bedre mulighed for at sikre, at håndværk og kreative erhverv kan finde plads i Centralen – med henvisning til §3 stk. 10 om erhverv i miljøklasse 3.

- *Kulturspor*

Lokalplanen afspejler, at det er småt med bevarelse af de kulturspor, som markerer den indbyrdes sammenhæng mellem værkstederne, som har været et af områdets helt særlige kendetegn. Lokaludvalget anbefaler, at der identificeres yderligere kulturspor, som kan understrege disse sammenhænge. Vi kan især pege på de rør, som stråler ud fra Kraftcentralen og de rør, som omkranser kogehuset.

## 7: Bemærkninger vedr. varmeø-forhold

Arealet der nu er under udbygning, er det varmeste sted i byen. Det fremgik af den rapport, som Københavns kommune fik lavet tilbage i 2010. Der bør derfor tages så store hensyn til varme-ø effekten som muligt.

Vi har derfor gennemgået forslaget til lokalplan med dette for øje. Dels har vi et forslag om at sikre en større mængde grønne arealer på taget. Dels ønsker vi os, at der i forbindelse med den foranstående meget omfattende planlægning af støjhegn sikres mulighed for at benytte erfaringer fra Folehaven, med det grønne støjhegn der her er opsat på 5 år.

Vi synes det er vigtigt, at hegnet rundt om CMC nu bliver genstand for en optimering – hvor det kommer til at indgå som en ressource. Som det er nu, fremstår det tarveligt – og egentligt er det svært at se, hvordan det passer ind i den eksisterende lokalplans tillægs bestemmelser om, at "Bebyggelsen skal fremstå med et enkelt og nutidigt arkitektonisk udtryk, der indgår i en arkitektonisk acceptabel helhed med omgivelserne." Og at "Bygningen udformes og placeres, så den naturligt kan optage den hegning, der skal etableres rundt om centret, og på en sådan måde, at hegn og bygning integreres."

Endnu værre bliver det dog, hvis man sammenligner med den oprindelige tekst i den oprindelige lokalplan, hvori det hedder, at "CMC skal udformes i en høj arkitektonisk standard, der signalerer bymæssighed." Og at "Områdets potentialer som byudviklingsområde på længere sigt skal forberedes."

Det er svært at se, hvordan det nuværende hegn med dets pigtråd løfter områdets potentialer som byudviklingsområde. Det skal der selvfølgelig gøres noget ved nu.

I stedet for den udformning med pigtråd på toppen af stålhegnet vi kender i dag, så ønsker vi os et grønt hegn – gerne med de ruder i, der allerede er stillet krav om. Men netop fordi de varme sommerdage kan være ekstra varme her på arealet, ønsker vi os, at der arbejdes videre med og åbnes for at der skal være levende og konstant grønt/vådt hegn rundt om CMC. Her er der gode erfaringer at hente andre steder – for eksempel i Valby, hvor der langs Folehaven findes et levende støjhegn, der holdes grønt af regnvand fra de omkringliggende bygninger. Der bør selvfølgelig ses på, i hvor stor udstrækning der kan være tale om en udbygning af det allerede etablerede hegn. (men helst uden pigtråd.)

Langs hegnet kan man også have legepladser, Udsmykninger/kunstværk, idrætsfaciliteter og drivhuse.

### Konkrete ændringsforslag

Vesterbro Lokaludvalg foreslår følgende konkrete ændringsforslag

- §6, stk. 4, teknik på tage. Ændring til litra a. Lån fra litra d "Der må ikke etableres teknik på taget bortset fra solenergianlæg og mindre, nødvendige afkast og

*indtag til ventilation. Det vil sige, at tekniske anlæg og installationer skal placeres inde i bygningen fx under taget."*

- §7, stk. 90, litra b se tilføjelse (side 104). Det kursiverede tilføjes: "Graden af gennemsigtighed kan være lavere, hvis det er nødvendigt for at dæmpe støjen *eller for at modvirke varme-ø effekten*. Skærmens lukkede partier skal være beklædt i træ *eller levende beplantning*."
- §9, stk.4. Det kursiverede tilføjes:  
Det er en betingelse for ibrugtagning af ny og omdannet eksisterende bebyggelse, hvis overholdelse af støjgrænser afhænger af en eller flere af de §7, stk. 90 nævnte støjafskærmninger, at denne støjafskærmning er etableret. *Senere udbygningsmuligheder i form af drivhuse, idrætsfaciliteter, udsmykning/kunstværker, legeplads med videre kan være forberedt.*

## 8: Bemærkninger til bestemmelser vedr. ubebyggede arealer (§8)

### Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3: Bevaringsværdige træer

(Herunder også bemærkninger vedr. beplantning §8 stk. 9 samt tegning 7d1-7d3)

Vesterbro Lokaludvalg er glad for, at antallet af nyplantede træer i Jernbanebyen i den grad er blevet forøget, så der skal plantes 1500 nye træer – efter en detaljeret beplantningsplan som angivet på tegning 7d1-d3. Her kan man f.eks. se, at der skal være mindst 110 træer i Vasbyparken – og i §8 stk. 9 kan man se krav til stammeomkreds, træarter og minimumshøjde.

På høringsmøderne er der dog også givet udtryk for en stor modstand mod, at planen samtidig indebærer, at halvdelen af de eksisterende træer skal fældes. Dette gælder ikke mindst området sydøst for Spor10 ud mod Vasbygade, hvor der er en hel lund med smukke granvoksne træer. Det er også bemærket, at nogle af de meget store træer, som blev integreret i CPH Village-bebyggelsen, nu skal lade livet.

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at det omfattende byggeri og etablering af en 'støjvold' af huse ud mod Vasbygade har konsekvenser for en del af de bevaringsværdige træer. Vi bemærker samtidig med glæde, at en række af de bevaringsværdige træer bliver passet ind i nybyggeriet i Centralen, så man også dér møder træer med alder og fylde. I områderne IX, III og IV fastholdes også bevaringsværdige træmiljøer – ligesom enkelte træer bevares i område VI.

Vi foreslår,

- at lokalplanen medtager en hensigtserklæring om, at der i den konkrete udformning af byggefeltene i område I og II kan blive plads til 3-4 bevaringsværdige træer. Som kan tilføre området karakter og historie – og som i de første mange år kan stå som signaler om den begrønning, som er på vej, men som tager tid.
- at man fastholder den fine træ-alle mod nord og bevarer 3 bevaringsværdige træer udfor Lyntogsløftehallen på Otto Busses Vej, som i henhold til træregistreringen i Miljøkonsekvensrapporten skal fældes.
- at man nærmere undersøger, om brugen af nogle af de træarter, som nævnes i §8 stk. 9, bør begrænses af hensyn til allergier.

## Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 7 (jf. også tegning 7a) – Indretning af byrum og gårdrum

Lokalplanen opererer med 30 byrum i Jernbanebyen, lige fra det store Lokomotivskoven på 2 hektar til Den gule Bys lille plads og legeareal.

Vesterbro Lokaludvalg er godt tilfredse med, at det fra starten er sikret, at der er reserveret plads til det rum for fællesskab, hverdag og fest, som er vigtig for det liv og naboskab, der skal udspille sig i Jernbanebyen. Vi ved godt, at den egentlige programmering først kommer senere – men lokalplanens bestemmelser er med til at definere noget af rummets karakter, vi finder det vigtigt allerede nu at se på, om der tegner sig et godt mangfoldigt byrumshierarki og en rollefordeling mellem dem.

### Byrum A + G

#### *Beplantningszone 6J, 1A og 1C*

Dette område ved drejeskiven i det nordvestlige hjørne ud mod Vasbygade, Fisketorvet og Dybbølsbro bliver det store velkomstområde, hvor der for alvor skal kæmpes for at skabe et spændende, inviterende og brugbart byrum midt mellem høje huse, intens trafik og stort indkøbscenter – og for at undgå at det bliver et ingenmandsland, som tegningen på side 16 i lokalplanen giver indtryk af.

- Vesterbro Lokaludvalg anbefaler, at de to byrum samtænkes for at skabe en fælles ankomst, og at Jernbanebyens grønne tema er tydeligt. Derfor foreslår vi også, at man her indarbejder i lokalplanen, at der i stedet for nogle af de nye træer i beplantningszone 6J, 1A og 1C sker træflytning f.eks. fra den store lund ved Vasbygade, så nogle af de truede bevaringsværdige træer på den måde får nyt liv. Samtidig vil træerne have en volumen, som kan spille op mod de høje bygninger og hjælpe med at bremse vinden, så vindforstærkninger undgås eller mildnes. Vi bemærker i øvrigt, at lokalplanens skyggediagrammer viser, at der er gode muligheder for her at nyde solen om eftermiddagen her helt fra forår til efterår.

#### *Nyt byrum ved Spor10*

Skal Spor10 både sommer og vinter spille den vigtige samlende rolle som omdrejningspunkt for den sociale infrastruktur i Jernbanebyen og specielt område I og II, så er det vigtigt med et større sammenhængende rum, der støder op til Spor10. Dette vil både være vigtigt i Jernbanebyens første leveår til 5-10-årsalderen, hvor livet i syd ikke endnu kan suppleres med attraktionerne og samlingsstederne mod nord – og fremover, når Spor10 for alvor fungerer som Jernbanebyens centrum for foreningsliv, aktivitet, bevægelse og socialt samvær. Også her er skyggediagrammerne gunstige, og en pladsdannelse med liv og aktivitet vil formentlig være interessant for det publikumsorienterede erhverv, som støder op til mod nord.



- Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at byggefeltet lige nordøst for Spor10 gøres mindre og flugter med sydsiden af parkeringshuset, som ligger lige syd for. Det foreslås, at der for at kompensere åbnes op for, at dette resterende byggefelt kan blive på 7 etager/25 meter, og at byggefeltet lige nord for kan blive på 8 etager/28 meter.

### *Vasbyhave byrum I*

Vasbyhaven er med sine 10.000 m<sup>2</sup> et vigtigt grønt område både for syd og nord. Det skal indeholde aktiviteter og funktioner, som spiller sammen med de nærliggende institutioner og plejehjemmet, og som gør det oplagt for beboere i nord at søge herover. Det kunne f.eks. ske ved sørge for, at legepladsen har tilstrækkeligt omfang og format, og at der her kan blive plads til en danse- og musikpavillon og derudover motion, yoga, fitness og petanque. Vi kan ikke overskue, om disse aktiviteter betyder, at der bør slækkes på kravet om "Mindst 70 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning.

- Vi anbefaler, at det i lokalplanen angives, at der skal være en legeplads på mindst 800 m<sup>2</sup>.

### *Byrum J og K*

Der er her tale om et af de små byrum – men det eneste, der er til beboerne og erhvervslivet i område II. Det angives i lokalplanen som byrum, men på tegningerne beskrives det som en "mulig udformning af servicevej og bebyggelse mod vævet i delområde II".

- Vi foreslår, at byrum J og K skal kunne noget mere – både for at kunne samtænkes med den institution, som antydes på tegning 2a-c, og for at levere udeareal til de bygninger, som ikke får gårdrum. Byrummet kan fungere som et lille samlingssted for beboerne med borde og bænke til fællesspisning, børnefødselsdage m.m.

### *Byrum E, F, S, R og Q – Baneparken*

Med den dominerende støjmur mod CMC-anlægget kan Baneparken opleves som et yderområde og ikke Jernbanebyens centrale grønne strøg fra nordøst til sydvest. Bebyggelsesplanen ser samtidig ud til at skabe en 'mur' mellem Centralens indre og Baneparken. Vi er bange for, at overgangen vil opleves uhyggelig og livløs. I helhedsplanen blev der lagt op til, at det i tillæg til fodboldbanerne kunne være et aktivitetsbånd med skaterbane, basketbane, fitness m.v. Dette kan være med til at skabe en overgang mellem det grønne og den urbanitet, Centralen udgør. Det er svært for Lokaludvalget at gennemskue, om dette fortsat er muligt i den videre programmering med de krav til bede med beplantning, som er angivet for specielt byrum S og E. Vi går i øvrigt ud fra, at bestemmelserne vedr. byrum Q (fodboldbanerne) ikke forhindrer, at banerne kan bruges til andet formål som f.eks. "byfest".

Lokaludvalget vil samtidig pege på, at der er få funktioner, som henvender sig til for eksempel Baneparken – og for den sags skyld også Lokomotivparken og Vasbyhave, og vi kan frygte, at urbaniteten kommer til at vende ryggen til de grønne områder.

### *Byrum O2*

I afsnittet omkring anvendelser stk. 11-14 påpeger Lokaludvalget behovet for at skabe et egentligt strøg midt gennem Centralen, som forbinder Lokomotivskoven og Lokomotivværkstedet med skole- og kulturcentret i Vognværkstedet og videre til Skydebroparken og BaneGaarden.

Dette er udset til at være den plads, som skal være samlingsstedet for hele Jernbanebyen – og dermed ligge øverst i byrumshierarkiet. Der er i lokalplanen fint lagt op til publikumsorienteret serviceerhverv ud mod pladsen – og livet der kan understøttes af det indhold i Kraftcentralen, Kølerværkstedet, Plade- og Kedelsmedjen og ikke mindst Lokomotivværkstedet, som spiller sammen med pladsen.

Lokalplanen taler om en plads på 1700 m<sup>2</sup>, mens der synes at være mindst en pladsmulighed på 2500 m<sup>2</sup>., som bør udnyttes fuldt ud.

Lokaludvalget vil desuden pege på den mulige konflikt, der kan være mellem liv og indimellem støjende aktivitet og det nybyggeri med altaner, som vender ud mod pladsen.

### *Byrum O1, O2 og O3*

Vesterbro Lokaludvalg vil pege på, at DSB's værkstedsbygninger giver en unik mulighed for at skabe et miljø omkring håndværk, der vil kunne give en stærk identitet til området. Ligesom det er sket med BaneGården og deres fokus på det gode mad-håndværk i de gamle trælader.

På det ovenfor omtalte strøg gennem Centralen bør man – i forlængelse af helhedsplanens strategi "Værkstedsbyen" og i samspil med skolen og de offentlige værkstedsfaciliteter i Vognværksteder kunne finde plads til værksteder med særlige og sjældne håndværk, detailhandel med mindre butikker der handler med håndlavede varer og varer af høj kvalitet, gallerier og udstillingssteder for bl.a. kunsthåndværk.

En sådan fokus i prioriteringen af brugen af de eksisterende bygninger vil give området en identitet, som folk ville komme rejsende langvejsfra for at opleve.

### *Byrum B*

Vesterbro Lokaludvalg har med glæde set, at den gamle skydebrohal i område VI bliver til et byrum inde bag de smukke facader – så Vesterbro både kommer til at have en skydebanehave og en skydebrohave. Den kunne blive en plads for blomster, stilhed og refleksion – hvilket har været efterspurgt i forbindelse med Lokaludvalgets aktiviteter i forbindelse med Jernbanebyen.

## Inventar i byrummene

Et klart ønske fra især de unge har været, at udearealerne i Jernbanebyen kommer til at have toiletter og vandposter. Vi vil gerne sikre os, at lokalplanens bestemmelser ikke forhindrer, at dette kan blive til virkelighed i Jernbanebyen.

## Natur

- Der bør sikres muligheder for den vilde natur.

Meget store dele af Jernbanebyen er park, strøg, bebyggelse. Men det er endog meget svært at få øje på, hvor den vilde natur kan boltre sig. Der planlægges endda med, at friarealerne til daginstitutioner med videre skal findes på kvarterets tage.

I Kommuneplanen blev det vedtaget, at *"Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares."*

Det er ikke rigtigt til at finde? Hvor der præcis gøres plads til den fredede orkide, er ikke til at se. Netop for at gøre plads til blot en smule vild natur – en udvikling i egen ret – bør der planlægges med grønne tage. Og grønne tage i en væsentligt større udstrækning end der er lagt op til. Også derfor har vi et forslag om at tagene skal være grønne som udgangspunkt. Og ikke tage til teknikskakter og andet. Man kan sagtens have grønne tage under solceller. Også våde sedumtage.

Konkret vil vi i Vesterbro Lokaludvalg gerne stille følgende ændringsforslag:

- Som også nævnt under afsnittet om varmeø-forhold: §6, stk 4, teknik på tage (s. 77/78). Ændring til litra a. lån fra litra d *"Der må ikke etableres teknik på taget bortset fra solenergianlæg og mindre, nødvendige afkast og indtag til ventilation. Det vil sige, at tekniske anlæg og installationer skal placeres inde i bygningen fx under taget."*

## 9. Bemærkninger til bestemmelser vedr. støj og anden forurening (§9)

Jernbanebyen ligger omgivet af store veje og jernbane. Det vil naturligvis give en del trafikstøj især fra Vasbygade, Sydhavns Plads og Enghavevej. Støjniveauet er op til 73 dB på dele af friarealet og op til 73 dB på dele af facaderne, hvilket overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB for boliger og hoteller og 63 dB for erhverv. Derfor skal det sikres i planlægningen, at grænseværdierne for støjniveauer for de fremtidige bygninger og på udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne kan overholdes. Det vurderes i lokalplansforslaget at der ikke er overskridelser af grænseværdierne for støj fra jernbanen.

Løsningen er at lave støjafskærmning af de udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne i form af støjskærme, der opsættes langs Vasbygade og ved Enghavevej og Sydhavns Plads. Det fremgår også at der skal være støjafskærmning ind mod CMC. Vesterbro Lokaludvalg foreslår:

- at disse støjafskærmninger må udformes således, at de bliver en del af det grønne areal, så der ikke opføres bastante mure, som vil skæmme helheden. Vesterbro Lokaludvalg forventer, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes for de forskellige anvendelser i Jernbanebyen, når byggeriet er færdigt. I MILJØRAPPORT FOR FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG/LOKALPLAN FOR JERNBANEBYEN vurderes at der vil være støj i anlægsfasen, når der skal fragtes affald, jord og byggematerialer, men da anlægsarbejderne vil strække sig over mere end ti år vurderes det, at lastbiler pr. dag være beskedent, og påvirkning af støj fra trafik vurderes at være lille. Det tillader Vesterbro Lokaludvalg sig at være skeptisk overfor. Da Carlsberg Byen blev realiseret, var der en meget stor støjgene for de omliggende beboere.

Mht. forurening er der et højt vidensniveau om forurening på grunden. Forureningen stammer fra dels opfyldning af området, dels de tidligere aktiviteter, hvor bl.a. DSB har sprøjtet mellem sporene. Vesterbro Lokaludvalg har tidligere udtrykt betænking ved jordforureningen.

Men det fremgår at den opgravede jord vil blive håndteret iht. Københavns Kommunes retningslinjer, anvisninger og den aftalte jordhåndteringsplan.

Miljøpåvirkningen vurderes på den baggrund at være lille. Vesterbro Lokaludvalg anbefaler dog:

- at der såvel i anlægsfasen, som når der senere skal udgraves, at der er særlig opmærksomhed mt. jordforureningen.