



M

VISION FOR VESTERBRO METROSTATION

Placeringen af Vesterbro metrostation

Vi skal have mere metro i København. Der skal bygges en cityring, og det vil forhåbentlig reducere trængslen og forureningen fra bilerne. Der skal selvfølgelig også være en station på Vesterbro, men spørgsmålet er hvor den skal ligge. Den oprindelige plan var at lægge stationen på Tove Ditlevsens Plads, men så skete der noget. Uvist af hvilke årsager ville man undersøge muligheden for andre placeringer på Vesterbro. Ørestadsselskabet foreslog i januar 2006, at kommunen skulle arrangere en borgerhøring. En sådan inddragelse af offentligheden skulle være en del af beslutningsgrundlaget for stationens placering. Det blev der dog ikke noget af. I juni 2006 besluttede Københavns Kommune uden videre debat at lægge Vesterbros metrostation på Enghave Plads i stedet for på Tove Ditlevsens Plads.

På Vesterbro blev det modtaget med vantrø og protest. Enghave Plads-initiativet blev dannet, der var underskriftsindsamling, der var protester i pressen, der var aktiviteter på pladsen – og endnu en sommer viste, hvor meget pladsen bliver brugt til fritid, til café og til samvær for alle slags mennesker.

Enghave Plads-initiativet vil gerne opfordre til, at placeringen af Vesterbros metrostationen bliver revurderet. Vi vil i den forbindelse gerne præsentere en vision for en metrostation på Tove Ditlevsens Plads. En konstruktiv vision for et sammenhængende plads- og strøgområde på Tove Ditlevsens Plads, Haderslevgade og Enghave Plads.

Enghave Plads kan alt det som Byrumsplanen efterlyser

Københavns Kommune har mange gode ambitioner for udviklingen i byens byrum. Dem kan man læse om i den Handlingsplan for Københavns Byrum som blev vedtaget i 2005 og udgivet i juni 2006. Vi mener, at Enghave Plads allerede på eksemplarisk vis opfylder de gode ambitioner i planen.



Planen gør en dyd ud af at skelne mellem steder til længerevarende ophold på pladser og i parker og pladser der mere fungerer som gennemfartssteder (se s. 20). Det mener vi er rigtigt set. Der vil kunne opstå en fin dynamik mellem en metroforplads og en opholdsplads, der er lidt forskudt i forhold til hinanden, altså hvis vi får metrostationen på Tove Ditlevsens Plads og lader Enghave Plads beholde den fine udformning, det grønne præg og det sociale liv den har i dag. Omvendt vil vi stå tilbage med to trafik- og gennemfartspladser og ingen opholdspladser, hvis metrostationen placeres på Enghave Plads.

I Klaus Bondams forord og i indledningen til byrumsplanen står der, at byen skal være en unik, europæisk metropol for mennesker og samtidig en boligby med høj livskvalitet og plads til at borgerne kan udvikle sig aktivt og mangfoldigt. Faktisk skal noget af det unikke ved Københavns måde at være metropol på netop være, at der er høj livskvalitet og masser af liv i og på byens pladser, parker og andre byrum.

Det er netop det Enghave Plads kan. Den er ramme og knudepunkt for bydelens liv og tiltrækker også andre af byens borgere. Pladsen er mødested for alle slags folk fra forældre med barnevogne og store skolebørn der hænger ud til cafégæster og fast food-spisere, øldrikkere på bænke samt skatere og boldspillere. Pladsen er god til at være på og god at passere, og den har en stemning der på én gang er cool og afslappet. Netop den blanding der gør den til et strålende eksempel på en metropol for mennesker – hvilket næppe kan overleve, hvis pladsen med en metrostation gøres til en gennemfarts- og trafikplads.

Byrumsplanen taler også om, at en særlig lokal identitet skal udvikles (s. 21) og at det er vigtigt at skabe og "brande" de lokale steders identitet (s. 7). Igen må man pege på Enghave Plads, som allerede kan alt det der efterspørges. Den har en meget markant identitet som passer til bydelen: Kastanjen som tyngdepunkt og vartegn for en plads hvor bydelens meget forskellige mennesker kan eksistere sammen; kombinationen af det åbne rum og den afskærmning som træerne giver; kombinationen af det cool og det afslappede. Det er om noget en Vesterbro-identitet. Pladsen har fundet sin form, og den form vil ikke kunne genskabes, hvis metrostationen placeres hér. Derimod vil den lokale identitet få tilføjet ny dynamik med en metrostation lige i nærheden på Tove Ditlevsens Plads. Der vil kunne etableres en smuk sammenhæng mellem de to pladser med hver deres funktioner.

Byrumsplanen nævner også, at det er vigtigt at byen bliver grønnere. Så er det jo dumt at udrydde et af byens flotteste træer, ødelægge en meget flot beplantning på langs ad pladsen og ovenikøbet gøre det særdeles vanskeligt at få nye store træer på pladsen, når der bliver placeret en betonkasse på 60x20 m kun 1 m under overfladen.

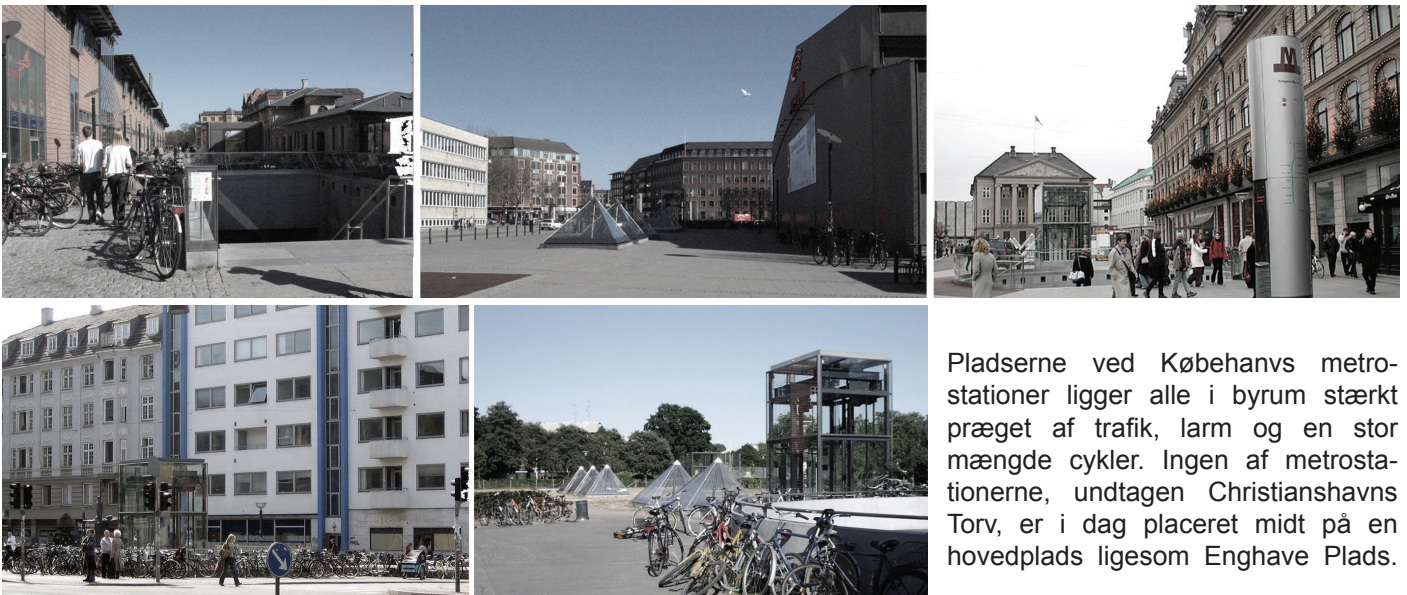
Endelig bliver det i planen understreget at borgerne skal inddrages i udviklingen af byens rum (forord og s. 17). Det er netop det der er foregået på en vellykket måde på Enghave Plads, og resultatet er lige præcis blevet et flot og velfungerende byrum og en inspiration for kommende borgerinddragelse. Så er det da mærkeligt, at man vil ødelægge resultatet af en vellykket borgerinddragelse, når der er godt alternativ, nemlig at placere metrostationen på Tove Ditlevsens Plads.

Svage argumenter for placeringen på Enghave Plads

Der er som sagt lavet studier af forskellige placeringer af Vesterbros metrostation, og de studier viser klart, at en placering på Tove Ditlevsens Plads er mulig. Herunder vil det også være muligt at gennemføre byggeriet uden at blokere trafikken på Enghavevej (ligesom det var muligt at gennemføre byggeriet af Forum metrostation uden at blokere trafikken på Rosenørns Allé). Placeringen på Enghave Plads bliver især begrundet med oplandets størrelse og med økonomien i projektet.

En forundersøgelsen påstår således, at oplandet vil være større for Enghave Plads end for Tove Ditlevsens Plads, hvis man regner med at oplandet svarer til en radius på 700 m (en gangafstand på ca. 10 min). Når man bor i området, og hvis man selv prøver at tegne nogle cirkler på et kort, så har man overordentlig svært ved at tro på den beregning, for Enghave Plads ligger tættere på banelegemet, hvor der ikke er nogen boliger, og Tove Ditlevsens Plads ligger tættere på gader med meget høj boligthed. Det bliver dog hurtigt meget teknisk, og den grundlæggende pointe er, at de to pladser ligger så tæt på hinanden at forskellen i praksis er ens. Når man kender til forholdene i området, så ved man at forskellen mellem at skulle til den ene eller den anden af de to pladser er ubetydelig, og at skelne mellem et opland til den ene eller den anden af de to pladser giver ikke meget mening.

Hvad angår prisen for byggeriet, så angiver forundersøgelsen at omkostninger ved placeringen på Tove Ditlevsens Plads kun vil være 3,5 % højere. Det er en ekstra omkostning der er værd at tage for at træffe den rigtige beslutning for Vesterbro.



Pladserne ved Københavns metrostationer ligger alle i byrum stærkt præget af trafik, larm og en stor mængde cykler. Ingen af metrostationerne, undtagen Christianshavns Torv, er i dag placeret midt på en hovedplads ligesom Enghave Plads.

Fordele ved Tove Ditlevsens Plads

Tove Ditlevsens Plads er en lille plads der er placeret klos op ad en heftig trafikåre. Den fungerer i dag langt overvejende som gennemfartsplads, og den kan dårligt komme til at fungere som opholdsplads i større omfang. Men den vil den kunne komme til at fungere væsentligt bedre end den gør i dag, hvis man i forbindelse med metrobyggeriet gør noget ud af pladsen. Den har de rigtige dimensioner til at kunne danne et fint byrum, som ikke bliver borte af at få tilføjet en metrostation, men tværtimod vil få mere liv på den gode måde. Dertil kommer, at når man stiger op fra undergrunden til Tove Ditlevsens Plads vil man have en stribe dagligvareforretninger lige for næsen. Ligeledes vil man kunne se direkte over på Vega (hvilket man ikke kan fra Enghave Plads), og pladsen er stadig central i forhold til store dele af Indre og Ydre Vesterbro. Hvis metrostationen derimod placeres på Enghave Plads vil vi stå tilbage med to trafik- og gennemfartspladser og ingen opholdspladser. Bydelen bliver fattigere.

Visionen

Hermed vil vi gerne præsentere vores vision. Hvis vi får metrostationen på Tove Ditlevsens Plads og lader Enghave Plads bevare sin nuværende form bliver bydelen rigere, og det levende opholdsmiljø på Enghave Plads bevares.

Enghave Plads og Istedgade forbindes med den nye metroplads på Tove Ditlevsens Plads gennem et grønt strøg langs Haderslevgade. Enghave Plads og metro-forpladsen bliver dermed forskudt i forhold til hinanden, og det skaber en fin dynamik og en god puls i hele området.



Situationsplan 1:2000



Situationsplan 1:1000



Belægningen på strøget – en fortolkning af facadebeklædningen på Vega – skaber sammen med træbeplantningen et nyt og markant grønt byrum. Cykelstativer i tilknytning til metrostationen bliver placeret under træerne i udkanten af Tove Ditlevsens Plads. Lige over metrostationen, hvor der ikke kan gro træer, placeres en mindre boldbane i bur med mål 13X 23 m.

De eksisterende træer ved krydset Matthæusgade / Enghavevej bevares. Legepladsen ved Broagergade bliver ligeledes bevaret og kommer til at indgå som en del af det nye byrum. Træbeplantningen langs Haderslevgade fortsætter også på den anden side af Enghave Plads for dermed at skabe en længere forbindelse fra Metropladsen på tværs af Enghave Plads og videre til den nyrenoverede Sønder Boulevard.





M

