

31. oktober 2024  
J.nr. 2024-0348119

Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen

Bemærkninger fra Indre By Lokaludvalg til indholdet i lokalplanforslaget "Jernbanebyen" og forslaget til kommuneplantillæg, vedtaget den 10. oktober 2024:

I forbindelse med startredegørelsen for Jernbanebyen afgav Indre By Lokaludvalg høringssvar d. 22. oktober 2022 (vedlagt). Lokaludvalget er fortsat af den mening, som vi gav udtryk for i 2022.

Indre By Lokaludvalg har en særlig interesse i, at Jernbanebyen bliver en attraktiv bydel og ikke blot et nyt forstads kvarter. Vi er genstand for et stort turismepres, og boligpriserne i vores bydel er så høje, at borgere med almindelige indkomster ikke har råd til at bo i Indre By. Presset mod Indre By kan afhjælpes, ved at der skabes nye bydele, som har lige så gode byrum, som vi har. Det skete ikke i Ørestaden, og ej heller langs havnen. Det kan ske i Jernbanebyen, og det bør også ske andre steder.

Der bør være kanaler i Jernbanebyen, som der er i mange andre af de nye bydele. De to kanaler, som stopper ved Vasbygade, bør forlænges til at mødes i Jernbanebyen. Al erfaring viser, at vand/kanaler i beboelseskvarterer fremmer trivslen blandt beboerne og bylivet generelt.

Byggestilen bør være hyggelig og menneskevenlig. Det giver bedre trivsel for beboerne, og det vil være til gavn for Københavns borgere i almindelighed.

Meningsmålinger viser, at et flertal i befolkningen foretrækker traditionelt byggeri frem for "moderne". Og der kommer løbende eksempler fra andre lande på nye bydele med huse i en traditionel og menneskevenlig byggestil.

Til side 9, hvor der står: ”Planen muliggør en skole med kultur- og læringscenter og idrætshal, fem daginstitutioner, et plejehjem, et socialt botilbud, tre boldbaner, heraf en 11-mandsbane og 10 boliger til udsatte grupper.”

1. Er Indre Bys beboere blandt målgrupperne for idrætshallen, boldbanerne og fodboldbanen?

Spørgsmålet stilles, fordi der stort set ingen idrætsfaciliteter er i Indre By.

Til side 10, hvor der står: ”Transportfordelingen mellem trafikanterne kommer til at opfylde kommuneplanens målsætning om, at maksimalt 25 % af turene vil være i bil og mindst 75 % på cykel, til fods og med kollektiv transport.”

2. Gælder dette indenfor lokalplanområdet eller gælder det også for gaderne i nærområderne?

Spørgsmålet stilles, fordi det ikke står klart, hvordan den trafikale indretning af Jernbanebyen vil påvirke trafikken i nærområderne, herunder de nærmeste dele af Indre By.

3. Sætningen på side 10 i lokalplanforslaget om transportfordelingen skal opdateres, så der henvises til målsætningen i forslag til kommuneplan 2024.

Til side 31, hvor der står: ”Bydelscenteret skal betjene indbyggerne i Jernbanebyen, men forventes også at have kunder fra andre områder. Dagligvarebutikkerne kan få kunder fra områderne syd for Vasbygade og desuden fra nogle pendlere i bil. I den nordlige del af området kan der fx etableres større udvalgswarebutikker med kunder fra et større opland. Bydelscenteret skaber rammer for større butikskoncepter inden for både dagligvarer og udvalgsvarer i Jernbanebyen.”

4. Det bør belyses, hvordan de nævnte butikker belaster Indre By trafikalt.
5. Det bør belyses, hvordan de nævnte butikker vil påvirke butikslivet i Indre By indenfor de tre kategorier udvalgswarebutikker, specialbutikker og dagligvarebutikker.

Til side 33, hvor der står: ”Den trafikale påvirkning i driftsfasen vurderes at være middel/moderat. Byudviklingen vil i alt generere ca. 50.000 ture dagligt. 23 % vil være i bil, 32 % på cykel, 19 % gang og 26 % kollektive ture. Den største påvirkning vil ske på Vasbygade, hvor biltrafik fra byudviklingen vil udgøre 17 % af trafikken på et i forvejen stærkt trafikeret vejnet.”

6. Det bør belyses, hvordan den trafikale påvirkning i driftsfasen vil være i Indre By. Hvilke gader i Indre By vil blive yderligere trafikalt belastet af Jernbanebyen i driftsfasen?

Til side 33, hvor der står: ”Der vil gennem anlægsperioden komme et stort antal biler – herunder lastbiler - til og fra området. Antallet af lastbiler pr. dag vil variere betydeligt, men der kan i perioder være op til fire gange så mange lastbiler pr. dag ift. gennemsnittet.”

7. Hvilke ruter vil byggepladstrafikken til og fra Jernbanebyen få anvist?

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
forperson i Indre By Lokaludvalg

24. juni 2022  
J.nr. 2022-0181582

Økonomiforvaltningen

Indre By Lokaludvalg har den 9. juni 2022 drøftet kommuneplantillægget for Godsbaneterrænet (Jernbanebyen).

Indre By Lokaludvalg har en interesse i, at Jernbanebyen bliver en attraktiv bydel med atmosfære og bymiljø som det, man finder i Indre By og i brokvartererne. Begrundelsen er, at Jernbanebyen derved kunne lette det store party- og turismepres mod Indre By.

Dette pres retter sig mod de gode bymiljøer, og de findes i de ældre bykvarterer – ikke i de nyere forstadskvarterer. Dertil kommer naturligvis, at trivsel og trygheden for beboerne i Jernbanebyen bliver bedre.

Desværre beskriver COBEs foreliggende plan et forstadskvarter, som ikke vil aflaste Indre By i nævneværdig grad.

Derfor anbefaler Indre By Lokaludvalg, at Jernbanebyen bliver en rigtig by med karréer, torve, kanaler, bakker (med "Den danske Trappe" som foreslået af Arkitekturoprøret) og volde. Det vil være til gavn for hele København, og det vil tiltrække mange af dem, der nu valfarter til Indre By for at opsøge det gode bymiljø dér.

Vi bemærker særligt følgende:

- Der kan bygges lige så mange kvadratmeter med karrébyggeri i 3-4-5 etager, som med højhuse eller punkthuse. Studier har vist, at karré-byggeri giver den højeste tæthed og de bedste byrum. Høje huse giver blæst, skygge og dårlige byrum.
- Der er kanaler i mange af de nye bydele. Det bør der også være i Jernbanebyen. Kanaler er et særkende ved København. Hvis det er for dyrt at lave broer til Vasbygade, kan man nøjes med vandrør under gaden, så der kommer cirkulation fra de to eksisterende kanaler øst og syd for bydelen. Måske bliver der råd til broer på et senere tidspunkt. Hvis det sker, vil kanalrundfarterne utvivlsomt lægge vejen forbi Jernbanebyen, og måske kunne vandbusser også betjene bydelen.

- Det ville være spild af et værdifuldt areal og ødelæggende for sammenhængen i Jernbanebyen, hvis man ikke bygger hen over metroanlægget. Der er hårdt brug for de boliger, der kan bygges dér, måske i 3-4 etager. Bakken vil skabe et enestående bymiljø, og den foreslåede trappe vil blive et samlingspunkt ligesom forbilledet, Den spanske Trappe i Rom. Der skal ikke køre biler i gaderne over bakken, så selve konstruktionen kan ikke være mere omkostningskrævende end f.x. højhusbyggeri.
- Indre By Lokaludvalg foreslår en jordvold langs Vasbygade, som kan være både støjvold og grønt område med kælkebakker mod nord, mens man kan grave parkeringsanlæg ned i volden på sydsiden mod Vasbygade. Der er i forvejen volde mod jernbanen. Københavns volde var engang det vigtigste rekreative område for byens borgere, og en spadseresti på toppen af volden vil være et stort aktiv. For børn er et grønt område på en bakke mere spændende end på et fladt område.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand