

Natur- og kulturpark - Mulighed for noget særligt

Godsbanearialet har i årtier ligget som et banearial med det tætbyggede Vesterbro nord for og med Sydhavnen som industriområde syd for og nu med Sydhavnen boligområde syd for i tre nybyggede og tætbyggede bydele, Sluseholmen, Tegllholmen og Enghave Brygge.

Vesterbro Lokaludvalg lavede i 2017 en plan for området som de kaldte Vester Remisepark og som Danmark Naturfredningsforening København tilsluttede sig. Planen havde som udgangspunkt, at Vesterbro er en tæt bydel, der mangler arealer til fælles funktioner og især til natur, rekreation og udfoldelse (idræt). Tilsvarende er de nye bydele i Sydhavnen også tætte og uden større arealer til disse funktioner.



Planen for Vester Remisepark (kortet til venstre) var derfor at tilbyde arealer til natur, rekreation og udfoldelse og andre fælles funktioner for boligområderne til disse tætte bydele omkring. Det finder Danmark Naturfredningsforening fortsat relevant og ser også gerne Vester Remisepark realiseret, og hvis ikke så principperne i den realiseret så meget som muligt – og på størst muligt areal.

DN finder stadig, at der som i planen for Vester Remisepark er brug for at prioritere grønne

arealer til rekreation og vild natur og arealer til idræt. Der bør udsøges arealer, så der kan blive større sammenhængende områder.

Det kan i dagens politiske miljø forekomme 'langt ude', men det er ikke desto mindre relevant. Der er brug for, at byen tager et spring væk fra den investordominerede byudvikling. Det vil kommende københavnere blive glade for. Vi kan tænke voldene i København. Da militæret fra midten af 1800-tallet ikke længere skulle bruge Københavns volde ville militæret sløjfe dem. Militæret foreslog da en komplet udstykning af arealet til spekulationsbyggeri. Indtægterne skulle bruges til at anskaffe krigsudstyr. En fremsynet Borgerrepræsentation med Arkitekt Ferdinand Meldahl i spidsen forhindrede dette, og kommunen købte arealet. I dag har vi i stedet voldparkerne. Herligt! Dem kunne vi i dag ikke være foruden? Det er altså ingen naturlov, at man skal bebygge enhver plet i byen, men det kræver politisk mod og fremsynethed at gøre noget andet.



Godsbanearealet rummer mulighed for at kunne blive et helt unikt område ikke kun for de omliggende bydele men for hele København. Det gælder især den nordlige del som angivet på kortet. Det kan blive en vigtig kulturel og rekreativ destination for hele København. Den rekreative destination ved at samle mest muligt af de mulige grønne arealer og herunder også ved hvor muligt at gendanne områder der er midlertidigt bebygget til grønne områder – og ved at lade vild

og biodivers natur trives. Den kulturelle ved at bruge mange af bygningerne til fælles funktioner som idræt, teater, cafeer, spisesteder, mødesteder m.m. Samlet kan det blive et sted, der kommer op i en verdensklasse.

Det kræver at der værnes om det historiske miljø som de gamle bygninger udgør og eventuelle tilbygninger respekterer det i stil og størrelse, og tilbygningers volumen også respekterer at området skal være et område til rekreation og natur.

Områderne IXa og IXb, der i planen afventer fastlæggelse af anvendelse til de bliver frigivet af DSB, bør nu fastlægges til grønne områder, når de frigives.

Boldbaner bør placeres ovenpå en over overdækning af CMC og ikke optage de sparsomme grønne områder i den nordlige del. Det bør etableres nye forbindelser til området og især fra Vesterbro.

At skabe en sådan natur- og kulturpark kræver et kommunalt engagement og især et engagement for at sikre sammenhængende områder med natur. Det kræver også at kommunen foretager nogle skridt i forhold til CMC, således at bygningen overdækkes så støjen fra CMC dæmpes, og at der etableres boldbaner på taget af CMC.

Bebyggelse

Hvis der skal bygges i den nordlige del bør det være i højder der passer til den gamle bygningsmasse, dvs. normalt ikke over 3-4 etager. I den sydlige del 4-5 etager. Det arkitektoniske udtryk bør spille godt sammen med det historiske bygningsmiljø og ikke blot være en in-tetsigende kopi af den gængse arkitektur, der ellers bygges med i København.

Der er i planen lavet en række "markører" – som høje punkthuse. Det bryder alvorligt med den eksisterende bygningskultur og passer heller ikke ind i de grønne områder i den nordlige del. Høje huse må ikke kaste skygge og skabe uheldige vindforhold i de fine grønne opholdsarealer. Skal de være der bør de placeres, hvor de skygger ned over uendelige tagarealer i stedet. hvor de også vil være skyggegivende.

Den foreslåede lange bebyggelse på sydsiden af alléen Otto Busses Vej reduceres i højde til en skala der er mere tilpasset området med den fine gule bebyggelse og værkstederne. Den virker som en skyggegivende mur i det fine grønne byrum.

Boldbaner over CMC

Boldbaner, der bliver kunstgræsbaner, er presset ind i sydvest i den nordlige del. Det tager dermed af de sparsomme grønne områder i den nordlige del af området. De bør i stedet placeres på en overdækning af CMC og kan passende laves sammen med den støjmur der skal laves omkring CMC.

Fundamentet er jo allerede støbt mange steder og noget af arealet er allerede overdækket. Når de planlagte støjmure er opført, så mangler stort set kun taget! Der kan så skabes plads til ikke bare 3 men betydeligt flere baner.

I tilgift bliver støjen fra området effektivt indkapslet. Og så kan der skabes en ordentlig forbindelse, der binder nord- og sydområdet sammen uden at det bliver en forkølet bro!

Træer

Selvom der flere steder passes på træerne, så bør kommunen som udgangspunkt have at træer fældes ikke, men er det udgangspunkt for en plan som denne.

Den fine trægruppe ud mod Vasbygade fjernes ifølge planen og erstattes af klassiske vejtræer langs Vasbygade. Det der fint ud på papir, men i virkelighedens verden har disse nye træer svært ved af overleve med dårlige rodforhold pga. ledninger, komprimeret jord og saltning fra snebekæmpelse. Bevar i stedet trægrupper med sunde træer, som allerede har etableret sig i det hårde miljø og planlæg rundt om den. Det vil efter DN været mere robust planlægningsmetode, der sikrer grønne værdier fra starten og i længden. Og hvis ikke så lad anlægget stå så længe som muligt indtil anden beplantning har etableret sig.

DN foreslår, at den planlagte hovedfærdselsåre i lokalplanområdet flyttes mod syd til nordsiden af CMC-arealet. Det gør vi, fordi den allerede er etableret her og at der her er plads og luft nok til at afvikle dobbeltrettet trafik samt gode og centrale afsætningsforhold for de busser, der skal servicere hele området. Vejen er etableret, bevar den, det er sund økonomisk tænkning.

Tunnelen igennem banelegemet munder ud i den allébeplantede Otto Busses Vej. Det bør fremover være den vigtigste forbindelse for cykler og gående. Vi opfordrer derfor til, at den allé beplantede Otto Busses Vej belastes mindst muligt for tung trafik og reserveres for lokal varekørsel, afsætning og blød trafik, herunder cykelrute under smukke grønne træer! Kan det gøres smukkere? Den gamle allé behandles stedmoderligt i planen, når man planlægger tung trafik og fældning af gamle træer!

Gamle træer bør være hellige for vores kommune, da de er øer af utrolig biodiversitet og umulige at erstatte! Alléen skal i stedet suppleres med nye store allé træer, så den kan genskabes i fordums pragt.

Forbindelser

Der er brug for forbindelser til og fra området og især etablering af forbindelse over banen til Vesterbro. DN vil således beklage, at området trods udbygningsaftale, ikke sikres de essentielle gode forbindelser hverken internt på området eller til nærmeste omkringliggende byområder som Vesterbro og Kgs. Enghave. De bør være etableret INDEN bebyggelse starter, ligesom man gjorde med metroen, ellers ender man i samme situation som den aktuelle penible sag om en broforbindelse over havnen til fælled, som rammes massivt af NIMBY

Trafikken

DN foreslår, at den planlagte hovedfærdselsåre i lokalplanområdet føres på nordsiden af CMC-arealet. Den er allerede etableret her og der er her er plads og luft nok til at afvikle dobbeltrettet trafik med gode og centrale afsætningsforhold for de busser, der nu skal servicere hele området. Vejen er etableret, bevar den, det er sund økonomisk tænkning.

Tunnelen igennem banelegemet munder ud i den allébeplantede Otto Busses Vej. Den bør fremover være den vigtigste forbindelse for cykler og gående i det nordlige område.

Den gamle allé behandles stedmoderligt i planen, når man her planlægger tung trafik og fældning af gamle træer for at kunne anlægge stoppesteder mm! Vi opfordrer derfor til, at den smukke allébeplantede Otto Busses Vej belastes mindst muligt for tung trafik og reserveres for lokalvarekørsel, afsætning og blød trafik, herunder cykelrute under smukke grønne træer! Kan det være smukkere?

Trafikken til og fra området vil tilføre en yderligere belastning af den i forvejen trængselstunge Vasbygade, men også videre ud til Holbæk Motorvejen via Borgmester Christiansens Gade og Folehaven og Amager Motorvejen igennem områder, der i forvejen er støjplagede, ja det er endda blevet spået et snarligt kollaps af trafikken her især i myldretiden. Af den grund vil vi anbefale kommunen slækker kraftigt på, at Banebyen ikke bliver et mål for bil- og lastbiltrafik:

1. Parkeringskravet for området, især for erhvervskørsel bør minimeres, fordi vi ikke ser grund til, at man også pendler til området med bil med så god en offentlig trafikforsyning.
2. De fine mobilitetshuse skal vise verden vejen frem med bredt udvalg af delebiler, delevarebiler, lånecykler, cykel- og bilværksteder og nedtoning af privatbilisme.
3. Transport af byggematerialer og jordtransport til og fra området i byggeperioden bør ske via jernbane. Det gør jo ikke noget at DSB, som grundejer her får en ekstrairdtægt samt publicity.

Til naturens pleje

DN anbefaler:

- at nye træer sikres gode og rummelige plantehuller uden komprimeret jord, i grupper og blandet hjemmehørende typer, som ikke generes af rørledninger herunder især fjernvarme fremfor solitære plantninger.
- at der også sikres plads til store træer, samt at dem vi allerede har på bedst muligt sikres i byggefasen og beskyttes i hele kronens omfang.
- at der gives plads til buske og kratbeplantning.
- at der anvises lokale komposteringspladser for gren- og haveaffald.
- at der udarbejdes en manual til biodiversitet i bygninger og grønne anlæg, således at der sikres optimale leve- og redepladser til fugle og insekter tilpasset byen i etablerings- og drift.
- at der planlægges mange blå elementer, som kan få vand fra et udbygget net af åbne vandingskanaler fra tagafvanding.

DN sætter i lokalplanforslaget pris på

- man har skabt en fantastisk kulturel destination i København med Spor 10, Banegaarden og Lokomotivværkstedet!
- man har anvist billige midlertidige lokaler til små erhverv, udøvende kunstnere mm. som ellers har det svært i en dyr by.
- udpræget fokus på bygningsbevaring og genanvendelse!
- fokus på at etablere støjsvage bymiljøer
- fokus på social blanding af boliger
- fokus på erhvervsintegration i boligområde
- fokus på bilfri by uden gennemkørende trafik
- gentænkning af p-huse som mobilitetshuse som letter omstilling mellem trafikformer.
- fokus på grønne byrum og gadestrøg i byrum der ellers ville have været domineret af biltrafik.
- fokus på begrønning af lodrette flader.
- fokus på bevaring, men også styrkelse af eksisterende grønne områder
- udpegning og beskyttelse af eksisterende beplantning.
- stor blanding af lejlighedsstørrelser samt mulighed for bofællesskaber.