

**Beboerne i ejendommen**  
**Vigerslev Allé 5A**  
**2500 Valby**

## **Høringssvar vedr. Lokalplan for "NY Hotel- og Restaurantskole", 2500 Valby**

### **Man ønsker "Færre biler i byen", -men dette projekt vil betyde flere biler i hele kvarteret.**

Det er planlagt, at der på Hotel- og Restaurantskolens grund skal bygges ca. 430 nye boliger, fordelt på ca. 300 ungdomsboliger og ca. 130 familieboliger.

Den nye plan rummer mange positive ting, f.eks:

- \*De nye beboere, hvoraf hovedparten vil være helt unge, vil kunne give kvarteret et solidt tilskud af ungdommelig energi.
- \*Planen for det nye byggeri indeholder mange gode og bæredygtige idéer.
- \*Hotel- og Restaurantskolen får økonomisk mulighed for at indfri en vision om at etablere langt bedre, nutidige og faglige faciliteter, som vil kunne tiltrække folk langvejs fra.

Og der er flere andre, glimrende ting i planen, som vi naboer nemt kan bakke op om.

Dét, der fylder på den negative side, er planen vedrørende biler og et alt for begrænset antal interne P-pladser til disse. På dette punkt er planen problematisk, hvilket bør tages alvorligt.

Til de kommende beboere vil der på grunden blive etableret en parkeringskælder, som kan rumme max. 120 biler. På Kjeldsgårdsvej nedlægges samtidig 28 P-pladser, fordi der på hele strækningen skal gøres plads til et forretningsstrøg med butikker, caféer osv. i Hotel- og Restaurantskolens stueetage. Når de 28 nedlagte P-pladser trækkes fra de 120, som etableres i P-kælderen, bliver slutresultatet **92** P-pladser, som skal dække behovet i hele **430** nye boliger, en ombygget Hotel- og Restaurantskole og et handelsstrøg ud til Kjeldsgårdsvej.

Antallet af P-pladser matcher ikke byggeriets omfang, og dette vil blive et problem, -både for de kommende tilflyttere og deres gæster, de nye forretningsdrivende og deres kunder, biler med ærinde på Hotel- og Restaurantskolen - plus alle andre beboere i hele kvarteret. Trafikmæssigt er det en sort plet på Valbykortet, der hermed er lagt op til.

Til de fleste af nutidens familieboliger hører der mindst én bil, og i mange familier har man to biler. Dermed vil alene de 130 familieboliger lægge beslag på mere end 92 P-pladser, -også selv om der vil være et antal familieboliger, som ikke har bil.

Med hensyn til de 300 ungdomsboliger er det ved borgermøde om lokalplanen blevet oplyst, at man regner med et tidsforløb på 4-5 år pr. beboer, -hvorefter nye vil komme til. De unge, som flytter ind, må formodes at være mindst 16 år gamle. Så i de 300 ungdomsboliger vil der til enhver tid være et flertal, som har passeret dén 18 årsgrænse, som giver mulighed for at tage kørekort og købe bil. Og dette gøres ofte, når det drejer sig om folk, der er erhvervsaktive i en tidlig alder. Det er også tænkeligt, at nogle, eller mange, ender med at blive boende i deres ungdomsbolig i en længere årrække, end man ved projekteringen har kalkuleret med. Dette er en mulighed, som må tænkes ind. For med en højere alder og højere indtægt stiger sandsynligheden for at de vil anskaffe en bil.

Ifølge planen er der på grunden afsat pladser til 1.500 cykler. Så dén side af sagen er der tydeligvis blevet tænkt over. Men antallet af P-pladser til biler, som de 300 ungdomsboliger vil kunne tænkes at lægge beslag på, siger planen ikke noget om, selv om en vurdering af dette også ville have været relevant.

De 430 boliger er endnu ikke opført, men allerede i dag er det stort set umuligt at finde ledige P-pladser på både Kjeldsgårdsvej og Lyshøjgårdsvej, hvilket flere beboere på disse veje allerede har gjort rede for i deres høringssvar.

Situationen vil blive den samme i resten af kvarteret, når nye indbyggere må lede efter P-plads længere ude i området, fordi deres nye boligkompleks ikke er dimensioneret til så mange menneskers behov for at kunne parkere. Og det vil i øvrigt blive i kapløb med andre beboere fra Kjeldsgårdsvej, -herunder håndværkere, som ikke længere kan benytte de 28 P-pladser, som man har planlagt at nedlægge på deres vej.

Hos os, der bor på Vigerslev Allé overfor Hotel- og Restaurantskolen, ligger kapaciteten pt. lige på grænsen. Antallet af hjemmehørende biler er større, -omend ikke voldsomt meget større, end antallet af P-pladser. Og ved spidsbelastning kan man stadig finde en plads et stykke herfra, -på strækningen ind mod Carlsberg. Men balancen er hårfin. For behovet skal ikke vokse ret meget, før disse pladser også vil være overbelastet.

Når dette sker, vil parkeringsmulighederne her i det yderste, sydøstlige hjørne af P-zone "Valby C" være udtømt. I zonen modsatte retning ligger det centrale Valby og Valby Station, hvor man slet ikke vil kunne finde P-pladser. Så hvis man kommer hjem ud på aftenen, vil afstanden til den nærmeste, ledige plads inden for P-zonen blive urimelig lang. Den vil skulle måles i kilometer snarere end i meter. Og store mængder af benzin vil blive brugt af bilister, som, -i jagten på en P-plads, vil være henvist til at køre op og ned ad gaderne i en fjern ende af P-zonen. Det vil være u hensigtsmæssigt for de berørte borgere og absolut ikke bæredygtigt.

Indtil nu har det ikke ligget i kortene, at vores parkeringsforhold ville kunne blive ændret i væsentlig grad. Vi er naboer til Vestre Kirkegård og til togskinnerne, som ikke vil blive bebygget. Og vi er genboer til Hotel- og Restaurantskolens bygning, som igennem en menneskealder kun har været befolket i dagtimerne. Dette har begrænset muligheden for en stigning i antallet af parkerede biler i vores område.

Med den nye lokalplan for Hotel- og Restaurantskolen vil denne situation ændre sig radikalt.

At opfylde et politisk mål om, at der skal være så få P-pladser som muligt, vil se fint ud på tegnebrættet og i statistikkerne. Men i virkelighedens verden kan alt for få P-pladser betyde, at hele det omkringliggende område bliver til et regulært trafikkaos præget af biler, der, -på Parisisk manér, skubber til andre biler for at få plads til selv at parkere.

Et inferno af biler, som er henvist til at parkere ulovligt, er ikke godt for færdselssikkerheden. Og generelt vil hele gadebilledet blive overfyldt med biler på en måde, som står i direkte modsætning til de ellers så fine, politiske målsætninger. Dette scenario er en meget realistisk konsekvens, som der ikke er taget højde for i en projektering, som i for høj grad har kigget indad, og derfor ikke rigtig forholdt sig til, hvordan projektet kan påvirke situationen i det omkringliggende område.

Det er dyrt at flytte ind i en by familiebolig. Rigtig mange af de nye indbyggere må forventes at have travlt på arbejdsmarkedet og være afhængige af at have biler. Men samtidig har man et skarpt politisk mål om at skære markant ned på antallet af biler. Problemet er, at strategien mht. biler ikke matcher dén kategori af kommende beboere, som man vil være afhængig af at kunne tiltrække. Heri ligger en selvmodsigelse, som nødvendigvis må løses. En god start vil være at erkende dette problem og forholde sig til det. En plan om 92 P-pladser til 430 nye boliger forekommer ikke at være realistisk beregnet.

Hvis man bygger tæt, men underprioriterer de interne P-forhold, så overholder man et politisk mål om at nedtone bilers rolle i planen og selve byggeprojektet. Hvilket man så kan sole sig i. Men til gengæld eksporterer man nogle alvorlige trafikproblemer til det omkringliggende område. Hvilket hverken vil være holdbart eller klædeligt.

I det nærmeste nabolag, er vi nogle stykker, som arbejdsmæssigt er afhængige af jævnligt at kunne komme rimeligt tæt på hjemadressen med vores biler.

Hvis tingene ændrer sig så meget, at parkering ender med at blive en umulighed, vil vi ganske enkelt være tvunget til at fraflytte det kvarter, som vi har beboet i mere end 20 år.

Ved borgermødet om lokalplanen blev der talt meget om bæredygtighed. Men det var intern byggeprojekt snak, der ikke handlede om projektets bæredygtighed i forhold til os, som udgør områdets øvrige beboere.

Naboernes vilkår bør inddrages i planerne. For hvis vores dagligliv bliver undergravet af trafikvilkår, som ikke er håndteret på realistisk vis, så vil der være en manglende bæredygtighed i projektet, når det handler om naboers mulighed for at blive boende på Vigerslev Allé.

Og vi stiller derfor krav om, at der tages behørigt hensyn til, at vi naboer også skal kunne være her.

Velmente intentioner om at etablere mange nye boliger er gode nok. Det samme gælder et ønske om færre biler i byen, -isoleret set. Men et projekt må nødvendigvis være afstemt, så tingene hænger sammen. I dette tilfælde ser det ud til, at nogle har ønsket et meget stort antal nye boliger, mens andre har ønsket et meget lille antal P-pladser. Og en alvorlig fejl ligger i, at begge dele er blevet anerkendt, selv om de to faktorer slet ikke spiller sammen! Her er der brug for en grundig revidering af planerne, så der kan komme en tiltrængt sammenhængskraft i projektet.

En løsning på det hele vil være at sørge for et rigeligt overskud af pladser i den projekterede P-kælder på Hotel- og Restaurantskolens grund.

Alternativt kan man justere hele projektet ind efter det antal P-pladser, som der er politisk vilje til at etablere. Det vil kunne betyde, at antallet af nye boliger må reduceres betragteligt, men til gengæld vil tingene på den måde kunne komme til at hænge sammen for alle de parter, som vil blive berørt af projektet.

At der er en fornuftig sammenhæng i så stort et projekt, må være et grundlæggende krav til det hele.

På vegne af beboerne i ejendommen Vigerslev Allé 5A:

Fie Salling, Michael Salling, Simone Nordqvist Graver Ahrensberg, Jonas Vedel Rehder, Louise Holmberg Degn, Lars Labansen Nielsen, Mathilde Pejtersen, Mads Østergaard & Øyvind Ougaard.



Øyvind Ougaard