

Hørings svar – lokalplansforslag for Vejlands Kvarter

Vi takker for lejligheden til at blive hørt, og vil tilslutte os den lange række af hørings svar, der begræder og beklager det stærkt problematiske lokalplansforslag om et helt nyt byggeri på Amager Fælled i form af det foreslåede Vejlands Kvarter.

Det foreliggende lokalplansforslag vil desværre muliggøre en bydel på 219.000 m², heraf et direkte byggeområde på mindst 181.000 m², hvilket vil give et drastisk, uomgængeligt og potentielt irreversibelt indgreb i et af Københavns største sammenhængende naturområder. Indgrebet vil både reducere københavnernes tilgang til grønne områder, og dermed rekreativ udfoldelse i en storby med stigende befolkningstal. Byggeriet sætter endnu et stort spørgsmålstegn ved om Københavns status som såkaldt 'grøn' hovedstad er velfortjent; en titel, der ellers blev tildelt vor by i 2014 af Europa-Kommissionen.

Natur og miljø

Vi kan på ingen måde følge den konklusion, der tilsyneladende drages af SWECO, der i Miljørapporten hævder (Miljørapport, bilag 4, side 29), at lokalplanen tager hensyn til Københavns strategi om 'Bynatur i København' om bedre og mere kvalitativ bynatur. At reducere byens grønne områder og bebygge dem flere tusinde boliger, uanset hvilket materiale de fremstilles i, kan vanskeligt siges at give hverken *mere* eller *bedre* bynatur, uden at begrebet 'bynatur' taber al betydning.

Desværre indeholder de foreliggende miljøundersøgelser en lang række tvivlsomme vurderinger og påstande, som sætter spørgsmålstegn ved de generelle vurderinger i de miljøundersøgelser, der ligger til grund for VVM-rapporten, og dermed beslutningsgrundlaget for lokalplanen. VVM-undersøgelsen fastslår uden at dokumentere påstandene på tilstrækkelig vis, at "grønne vægge, fuglekasser og grønne tage tilbyder nye ynglesteder til nye fuglearter i området, så der vil kunne opbygges en mere alsidig fuglefauna i området" (VVM, side 41) og i "driftsfasen medfører de nye overflader og vegetation en øget variation der tillader indvandring af en række arter knyttet til de nye levesteder. Altså en øget biodiversitet" (VVM, side 39).

At påstå at et omfattende boligområde på nogen måde plausibelt vil give større biodiversitet end et uafbrudt grønt område, øger ikke tilliden til de foretagne miljøundersøgelser eller de foreliggende vurderinger, der konkluderer, at kvarteret, ikke vil "indebære væsentlig påvirkning af natur og rekreative interesser" (Miljørapport, bilag 4, side 97).

I forhold til de konkrete afværgeforanstaltninger for bilag IV-arter, og her tænkes især på stor vandsalamander, der også nævnes i lokalplansforslaget, vil vi understrege og betone det afgørende i, at de planlagte afværgeforanstaltninger også viser sig effektive og virkningsfulde, så byggeriet ikke afgørende reducerer den økologiske funktionalitet for stor vandsalamander. Som Miljørapporten (Miljørapport, bilag 4, side 13) også påpeger, er der ynglepladser både for

spidssnudet frø og stor vandsalamander i umiddelbar nærhed at byggeområdet. Vi vil understrege vigtigheden af at hverken driftsfasen eller byggefasen påvirker de beskyttede og sjældne arter.

Vor bekymring udstrækker sig også mere generelt til det tilhørende område i forhold til færdsel til og fra det planlagte kvarter, hvor den øgede menneskelige tilstedeværelse som Vejlandskvarteret vil udgøre, risikerer at nedslide den sårbare natur på den såkaldte Strandeng.

Visuelt udtryk og placering i landskabet

Vi vil også påpege det problematiske i, at lokalplansforslaget deklaratorisk tager sigte på at skabe en ny type kvarter med en 'afspejling af naturen' og skabe en naturlig overgang mellem landskab og bykvarter (Lokalplan, side 10). På den baggrund forekommer det mere end almindeligt selvmodsigende, at der planlægges bygninger i seks etager og indtil 24 meter i højde, der vil indebære en grundlæggende indgreb i områdets karakter set udefra, og skabe et markant, visuelt brud med det omgivende landskab, og slet ikke smelte ind med de omgivende grønne områder.

Selvom det lyder positivt med 'naturlige' farver, er lokalplansforslaget ydermere uklart og ukonkret, når det gælder nærmere oplysninger om valg af byggematerialer og nøjere kriterier herfor. Det vil vi opfordre til at konkretiseres og uddybes, da det ellers fremstår som intet andet end uforpligtende og potentielt vildledende hensigtserklæringer. Her er det efter vor mening ikke nok at henvise til generelle krav om bæredygtigheds certificering, som DGNB-certificeringsordningen.

Trafik

Vi er særdeles bekymrede for den potentielt forøgede trafikbelastning, hvilket også påpeges i miljørapporten. Når det gælder trafikbelastningen: som lokalplansforslaget også bemærker, så er der allerede i dag trængsel på strækningen Vejlands Allé, og dette er et trafikfølsomt område, hvor selv små stigninger i biltrafikken vil forværre mobiliteten for trafikken på den pågældende strækning (Lokalplan, side 5).

Det er mere end svært at se hvordan et helt nyt kvarter på Amager Fælled med den foreslåede placering, vil give andet end forøgede trafikale udfordringer på Vejlands Allé og Center Boulevard, med en større tilførsel af mere biltrafik til og fra Vejlandskvarteret. Vi vil derfor foreslå, at parkeringsnormen for kvarteret reduceres, da dette er et af de få redskaber som Københavns Kommune kan tage i anvendelse for at reducere biltrafikken som et incitament til mindre bilejerskab i Vejlandskvarteret.

Lokalplanen foreslår standardnormering for antal parkeringspladser som beskrevet i Kommuneplan 2019. Vi ønsker dog at påpege at samme Kommuneplan også taler om helt eller delvis bilfri bydele: "*Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås et område med ingen eller færre parkeringspladser Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et*

område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm." (Kommuneplan 2019, redegørelsestekst til retningslinjer for parkering, <https://kp19.kk.dk/artikel/parkering-0>).

Vi vil også henlede opmærksomheden på, at Borgerrepræsentationen den 8. oktober 2020 besluttede, "at et byudviklingsområde kan gøres helt bilfrit, hvis 1/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor 600 meter cirkelslag til en station, og delvist bilfrit, hvis 1/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære område, dvs. indenfor 1000 meter cirkelslag."

På denne manér bør Vejlands Kvarter blive delvis bilfrit, og med denne definition på delvis bilfrit in mente, vil det svare til en lavere parkeringsnorm. Vi synes, at det er et positivt tegn, at 15% af parkeringspladserne vil blive reserveret til delebiler. Ifølge kommunens egen "Strategi for delebiler i København": "Erfaringen er, at én delebil kan erstatte mellem 5 og 10 privatejede biler". Ydermere viser erfaringen, at delebilister ofte er folk, der faktisk har råd til en bil, men bevidst fravælger den (Strategi for delebiler i København, side 6 og side 8).

Med andre ord, ved at reservere parkeringspladser til delebiler, bør det være muligt at reducere det samlede antal parkeringspladser, mens man på samme tid bibeholder adgang til motorkøretøjer, for de mennesker, der har brug for dem. Vi vil konkret foreslå at flytte parkeringspladserne, der er planlagt til den indre del af Vejlands Kvarter (underområde 1B and 1C), tættere mod indgangen, nær ved Vejlands Allé (underområde 1A).

Plads til at prioritere cykler, leg og ophold i selve Vejlands Kvarter

Rent fysisk bør man indrette de lokale veje i kvarteret, der er tiltænkt områder for leg og ophold, så de reducerer trafikshastigheden. For eksempel ved at indrette cykelparkering, korttidsparkering, buske og krat som en del af gadebilledet for at give kurver og sving i vejen. Herudover kunne man indgå aftaler med bygherren for at reservere plads til delecycler, for eksempel Donkey Bike, Bicykel (el), Cargoroo (el-ladcykler) og derigennem give mere mobilitet til områdets beboere. Formålet med tiltagene vil være at hjælpe med sikre byliv, sikkerhed og tryghed, luftkvalitet osv. og at skabe en mere levedygtig by tilpasset beboerne.

Direkte cykelforbindelse mellem Vejlands Kvarter og Bella Kvarter

Vi foreslår også, at man gentænker krydset mellem Vejlands Allé og Center Boulevard for at give en direkte cykelforbindelse mellem Vejlands Kvarter og Bella Kvarter i begge retninger. Som det er lige nu, er der ingen direkte cykelforbindelse for dem, der ønsker at cykle fra Vejlandskvarteret til Bella Kvarter. Den eneste mulighed er at tage en omvej via krydset ved C.F. Møllers Allé, krydse Center Boulevard og så vende tilbage til Bellakvarteret. Udfordringen er, at det gør cykling mindre attraktivt, og det betyder, at cyklister tvinges til at benytte større veje som Center Boulevard, snarere end mindre befærdede veje med mindre forurening, som den, der går igennem Bellakvarteret.

Vi forestiller os flere måder at løse dette på, enten ved at bygge en dobbeltrettet cykelsti på den østlige side af Center Boulevard, der starter ved krydset med Vejlands Allé, og fortsætter

i cirka 400 meter, indtil den når stien der leder direkte ind i Bella Kvarter. Dette kunne være en fordel for skolebørn på vej hjem fra skole i Vejlands Kvarter. Et mere ambitiøst forslag ville være at løse problemet ved at installere en ophøjet rundkørsel over Vejlands Allé for fodgængere og cyklister, med adgang via ramper, der minder om en der er bygget i Eindhoven, Holland. Dette kunne i tillæg gå langt mod at løse trafikproblemerne ved dette kryds, da biltrafikken samtidig ville glide lettere.

Byliv – multifunktionelt parkeringshus, fortove og cykelparkering

Vi foreslår at bygge taget på det store parkeringshus, så det kan bruges til aktiviteter, og at inddrage dette rum i bydelen. For eksempel til en tagfarm, legeplads, café, plads til lokale foreninger, og dermed gøre parkeringshuset multifunktionelt. Dette kunne også inkludere eksempelvis en nærgenbrugsstation i underetagen, som ville kunne blive et centrum for aktiviteter i nabolaget.

Et andet forslag vil være bredere fortove, som gør fortovene brede nok til at blive brugt, snarere end til kun at spadseres på. Vi vil godt rose forslaget om at fortove ved ringvejen (vejtype a) skal være min. 2 meter. Derudover foreslår vi at indsnævre ringvejen fra to til én vejbane på udvalgte steder, ikke kun hvor den krydser den planlagte sti. Det vil muliggøre at fortovene bliver bredere, og give mere plads til byliv.

Veje og vendepladser – plads til byliv

Når det gælder lokale veje og vendeplads, vil vi foreslå, at de designes bedre for et bedre byliv. Blindvejene og planerne for ophold og legeaktiviteter indeholder et godt potentiale for et levedygtigt byliv. For at indfri dette potentiale, bør disse veje specifikt og konkret designes med henblik på ophold og lege aktiviteter.

For eksempel nævner forslaget: "hvor vendepladsen har et midterareal, skal dette udformes med mulighed for lege- og opholdsaktiviteter. Halvdelen af midterarealerne skal være indrettet med minimum 70% beplantning" (Lokalplan, side 39).

Vi mener, at potentialet her er betydeligt større. Derfor anbefaler vi utvetydigt, at hver vendeplads får et eget tema, eksempelvis ophold eller leg, og bliver bygget til at understøtte disse aktiviteter. Der er flere muligheder, en kunne være med basketball-net; en anden med en form og overflade, som er god til skateboard eller rullehockey; kombineret med et design, der tillader en meget lav hastighed for gennemkørende trafik, og vil sikre en mulighed for at lege i lokalområdet. Risikoen er ellers, at disse kvadratmeter vil forblive ubrugte, som også ses i Ørestad nu.

Allerede nu kunne kommunen beslutte at lægge til side midler til senere brug for at give disse vendepladser form til reelle pladser for leg og ophold, når området en gang står færdigt, i dialog med de første beboere og grundejerforening, og efter at have rådført sig med dem.

Vi vil også foreslå at øge kantzonerne, og bemærker at det er godt tænkt, at der er kantzoner langs hver vej for at give plads mellem matrikel og fortov. Dette giver mere plads til byliv. Kantzone A, langs ringvejen er en af de vigtigste. Ifølge forslaget, vil den også være en af de smalleste med en størrelse på kun 1,2 m. Her vil vi anbefale, at denne kantzone gøres bredere for at afspejle al trafik og aktiviteter, der vil finde sted rundt ringvejen. Vi anbefaler, at cykelparkering på gadeplan bliver inkluderet i hver blok, enten i flexzonerne på vejen, eller i husklyngerne, mellem bygningen og kantzonen. At placere cykelparkeringen på denne måde i stedet for inde i gårdene osv. vil reducere cykelparkering i kantzonen og give folk plads til at opholde sig der.

Med venlig hilsen

Nick Vikander og Andreas Petersen,

2300 København S