

# VANLØSE GRUNDEJERSAMMENSLUTNING



**VGS**

www.vgs.dk

Sophus August Jakobsen Bojesen  
Københavns Kommune  
Kommuneplanstrategi 2023

28. september 2023

Hermed vil Vanløse Grundejersammenslutning (VGS) komme med nogle kommentarer til høringen

## **Fremtidens klimavenlige hovedstad (KK).**

Da dette også er en Kommuneplanstrategi er det med forbløffelse vi igen, igen må konstatere at KK design endnu ikke har opdaget at bag Frederiksberg Kommune, ligger en udkantsbydel med ca. 40.000 indbyggere, og som heller ikke kan ses fra Rådhusårnet.

Det må igen konstateres at fotograferne/redaktøren ikke har kunnet finde vej uden for Københavns Volde, så derfor vil VGS gerne byde på en rundtur i bil i Vanløse Bydel.

Mødested Metrostationen i Vanløse -metroen kan godt finde vej til Vanløse.

Der behøves ikke pas, da Vanløse er indlemmet i Københavns Kommune 1. januar 1901.

Vi undrer os også over, hvorfor planen er trykt med så små bogstaver – der er plads nok på siderne, så borgerne kan have svært ved at læse teksten.

KK har haft en undersøgelse om dette på nettet, som endnu ikke har været offentligt.

Med venlig hilsen

Charlotte Tørngren

Formand

---

### **Formand:**

Charlotte Tørngren  
th.

Tlf. 2857 0086  
2720vgs@gmail.com

---

### **Kasserer:**

Willy Sejr Dierks  
Slotsherrensvej 143, kld.  
2720 Vanløse

Tlf. 2720 3879  
formand@abshusene.dk

---

### **Næstformand:**

Flemming Bak Jensen  
Nordbyvej 28  
2720 Vanløse

Tlf. 6162 1921  
fletting@gmail.com

---

### **Sekretær:**

Erik Jønsson  
Egelykkevej 15 B  
2720 Vanløse

Tlf. 4028 2020  
erikjoensson29@gmail.com

---

### **Bestyrelsesmedlem:**

Charlotte Friis  
Tryggevej 18  
2720 Vanløse

Tlf. 35373957  
chfr@globeaccounting.com

---

### **Bestyrelsessuppleant:**

Jan Mørch  
Ådalsvej 27  
2720 Vanløse

Tlf. 3871 5846  
janm@email.dk

---

### **Tilsluttet:**

Grundejeren.dk

## **Vanløse Bydel skal ikke være "skraldespand" for andre bydele !**

I forordet skriver overborgmester Sophie Hæstrup Andersen at udviklingen af København skal ske i tæt dialog med Københavnerne, så det vil VGS glæde sig til at høre mere om.

Vanløses borgere oplever gang på gang at man flytter problemerne længere ud fra bymidten og til udkantsbydelene.

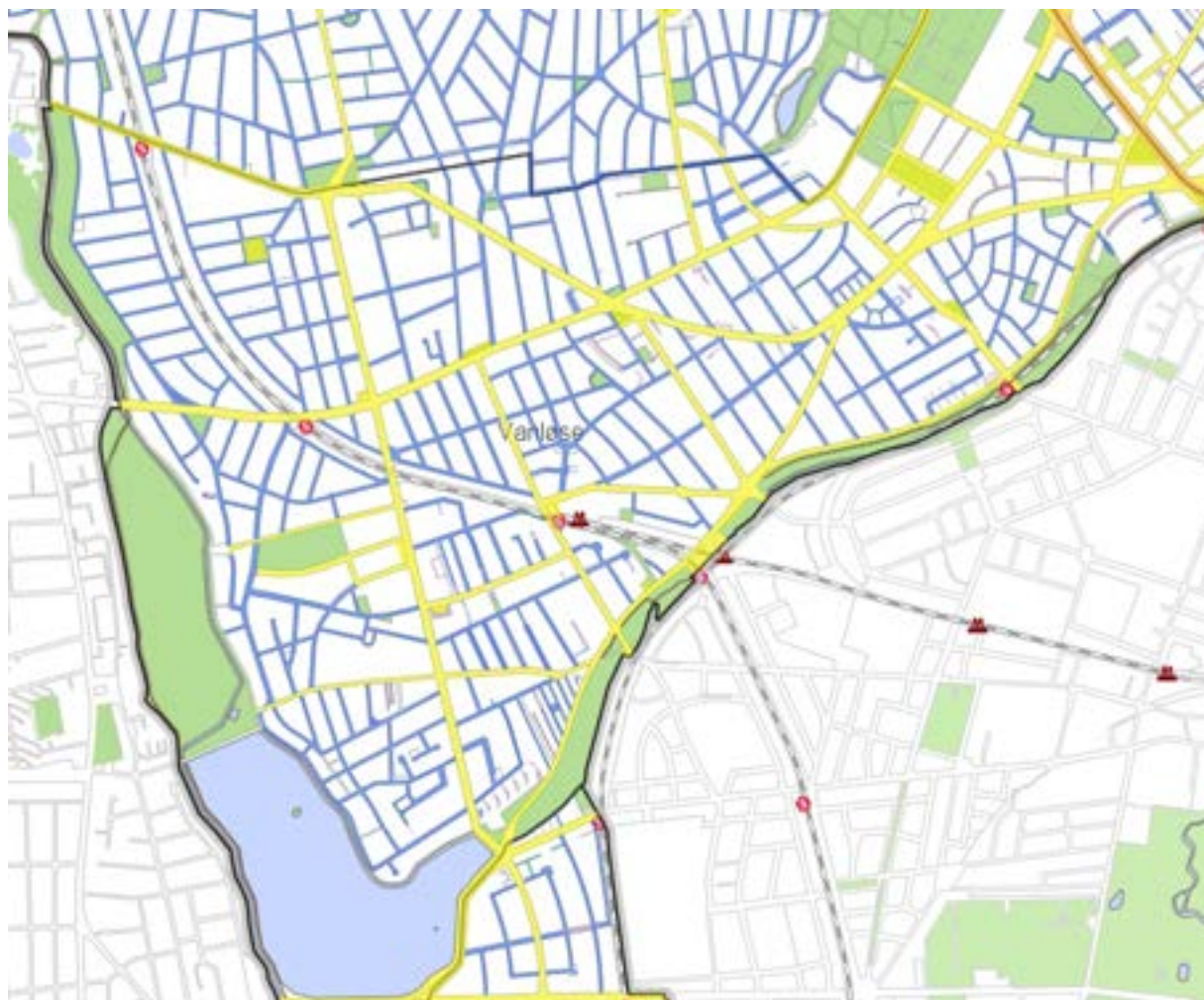
I en undersøgelse i Borgerpanelet viser følgende prioriteter:

1. Mere plads til bynaturler og rekreative åndehuller.

Det vil VGS gerne være med til, men som det er i dag arbejder de forskellige forvaltninger imod hinanden.

De planlagte yderligere byggerier /tiltag fremmer ikke bynatur, biodiversitet og rekreative åndehuller.

### **Private fællesveje -Kommunalvej**



## Affaldssortering

Københavns Kommunes affalds indsamling vil placere flere og flere beholdere hos villaejerne på de private veje

Der skal nu til at anlægge "parkeringsplads" op til 9 beholdere, og dette indskrænker de grønne områder så vi har forsøgt at fremstille en beregning:

Vanløse har ca. 3.350 boliger i parcel/rækkehuse.

9 beholdere af ca. kr. 500,- pr stk. = kr. 4.500,-

3.350 boliger = kr. 15.075.000,-

De 9 beholdere fylder vel ca. 20 m<sup>2</sup> og ca. 3.350 grundejere skal finde ca. 67.000 m<sup>2</sup> som vel svarer til ca. 70 fodboldbaner.

For at skraldemændene skal have fast underlag "flisebelagt" kan de fleste komme op på måske omkring kr 20.000,- til anlæg.

Alle Vanløses Grundejere ca. 3.350 vil det koste ca. 70.000.000,-

Denne nedlæggelse af grønne områder strider jo imod KK's beslutning om, at der skal opsættes ca. 10.000 nye træer, og den enkelte grundejer kan jo så blive nødt til at fælde et eller flere træer/buske. I Vanløse kan dette blive ca. 7.000 stk.

Det går ud over KK's grønne ønskede profil.

TMF har for nyligt i Vanløse afholdt et møde om tilgængelighed, hvor undgik man at tale om villavejene, som mange gående om måneden får tømte affaldsbeholdere efterladt på fortovet.

Det er meget mærkeligt at den tømte spand ikke kan blive placeret på grunden igen f.eks. i indkørslen.

I reglerne står der at "tømmeren" godt må gå op til 25 meter ind på den private grund, og hent den måske fyldte beholder

Efter tømningen må den kun sættes i fortovskanten, og vente på beboeren kommer hjem.

Så må barnevogne mm. ud på vejen for kunne komme hjem. (Smart ikke)

Ved at anlægge ca. 67.000 m<sup>2</sup> "parkeringsplads" går det også ud over Regnvandsindsamlingen, da vandet nu løber i rendesten og ikke ned i Jorden, f.eks. via græsplænen.

Dertil kommer at det ikke er moderne at have græsplæne, så meget mere bliver "flisebelagt".

Men grundejerne har stadig en grøn vej, dog er den blevet dette, af grønne affaldsbøtter.

Mindre etageejendomme som engang havde en grøn plet i midten, kan nu se på en grøn plet med plastic.

Nogle ejendomme har skulle have brandvæsenets godkendelse, når skraldebøtterne kom for tæt på væg/vindue.

Hertil skal lægges de mange kroner etageejendommene har brugt på at opstille "skure", og i mange tilfælde ændre dem når der kom nye tiltag.

I denne forbindelse gør vi opmærksom på at villaområderne ligger for det meste som en ring omkring København, og er en stor løsning på kommende klimaudfordringer, med hensyn til bæredygtighed og skybrudsløsninger.

Som forslag til Kommenplanstrategien 2023 vil vi komme med dette:

Grunde der udstykkes til enfamiliehuse i eksisterende villaområder skal være på minimum 600 m<sup>2</sup>.

Grundstørrelse for nyopførte tofamiliehuse med vandret lejlighedsskel skal være på min. 1000 m<sup>2</sup>.

Grundstørrelse for nyopførte tofamiliehuse med lodret lejlighedsskel skal være på min. 1.200 m<sup>2</sup>.

Villaservitutter skal respekteres.

Så kan der også være plads til skraldeordningerne og grønt.





## Boliger til udsatte

Vi er meget forundret over at man i Københavns Kommune igen ikke kan finde boligmuligheder til udsatte.

Tidligere har man anlagt 12 boliger mm. lige ved siden af de mest trafikerede vejkryds Borups Alle/Hulgårdsvej.

Tænk også på hvor meget den usunde luftforurening der er der, og støjgrænserne overstiges, når man går udenfor "voldene" fra de ca. 65.000 køretøjer der dagligt passerer krydset.

(Langebro har 49.000 køretøjer dagligt.)

Nu er KK. så i gang med at gentage historien og planlægger at anlægge udsatte boliger for beboerne i et nyt botilbud, der er tiltænkt unge voksne med autismespektum -forstyrrelser på Elna Munchs Plads med manglende udenomsarealer.

Der er trafikstøj i området fra Jyllingevej og Ålekistevej, som overstiger vejledende grænseværdier

Støjniveauet er op til Lden70 på friarealerne og på nogle af facaderne og dette overskrider grænseværdierne, så boligerne skal bygges med støjdæmpende materialer så støjgrænserne kan bliver overholdt.

Men man glemmer luftforureningen fra de over 40.000 køretøjer der dagligt passerer krydset. På indfaldsvejen til København.

Der kører ca. 1.500 busser i området i døgnet.

Linje 9 A – 31 - 142.



Der planlægges også et plejehjem på Slotsherrens vej, med ca. 20.000 køretøjer hver dag, er der ikke meget plads til frirum, og daglige gå ture

Vanløse har -vil som udkantsbydel modtaget flere "udsatte" der har behov for en bolig f.eks. i forbindelse med byggeri af botilbud på Linde Allé. Hvor man river en god bygning for at opføre en ny bygning, dette strider mod KK's regler om miljøet og genanvendelse.

Botilbuddet er for aktivisbrugere med dobbelt diagnoser, der har, dvs. aktivt misbrug sammen med psykiatriske diagnoser.

På Linde Allé ligger flere skoler bl.a. Behandlings skolerne, hvor de børn og unge, der er visiteret hertil har dobbeltdiagnoser som f.eks. psykiatriske lidelser, ADHD, autismespektrum forstyrrelser og adfærdsforstyrrelser.

Tænk man placerer dette botilbud med de flere diagnoser (Aktivt stofmisbrug) lige opad en sådan skole, og i et tæt bebygget boligområde, og hvor det desuden er kendt, at der foregår handel med hash i et lidt større omfang. Og nu hvor man arbejder med planer om at lukke Christiania så forventes det kun at blive være.

Desuden ligger Vanløse Privat skole, hvor eleverne kommer mange forskellige steder fra og ikke kun fra Vanløse.

Vanløse Privat Skole er nabo til det kommende botilbud, og kommer til at dele "plankeværk" med det, og hvor der måske kan ske en påvirkning af de ældste aldersgrupper fra skolen.

Desuden har vi dagligt besøg i Vanløse af brugerne fra mødestedet Hus Forbi der kigger indenfor, og dagligt holder til på Vanløse torv.

Mange Vanløse Borgere føler sig utrygge på dette sted.



## Ungdomsboliger !

I den senere tid er der bygget ungdomsboliger i Vanløse, og flere kommer til.

Eksempler:

Blækhuset med 16 lejligheder

Katrinédalsvej med 43 boliger

På Slotsherrens vej ??? boliger

Vanløse Allé 100 ??? boliger

Jydeholmen 4 ??? boliger

Der er uforståeligt at KK har givet tilladelse til, at der må bygges flere  $m^2$  og samtidig nedsat antallet af parkeringspladser i disse byggerier, når det er bevisligt at de unge køber flere biler.

De små bilers eksplosive popularitet skyldes ikke mindst at flere unge køber nye biler.

Mere end hver tredje mellem 18 og 29 år vælger at investere i en miljørigtig visers undersøgelser, og leasing er også godt inde i billedet.

Nedsættelse af p-kravet med  $100^2 m$  er lig med 3 boliger á  $30 m^2$

Bilerne bliver så parkeret de private fælles veje, som jo står i den situation at de bliver mere slid/reparation af vejen, som "grundejerne" så skal betale mere til.

KK bør også se grundigt på, at der i byggetilladelser indskrives et årligt vejvedligeholdelses bidrag til omliggende grundejerforeninger når byggeriet ikke selv kan finde P-pladser.

Eks. Et ejendomsselskab vil gerne opføre 36 tagboliger, og det kræver jo et vist antal P-pladser f.eks. 25 stk. Det viser sig så at brandvæsenet nu skal kunne komme til taglejlighederne og der nedlægges så 15 p-pladser = 40 p-pladser som nu parkerer (gratis) i de omliggende grundejerforeninger.

KK har også gjort noget lignende ved at nedlægge 25 p-pladser på offentligvej og så må de private veje overtage parkeringen og udgifterne.

Det er mærkeligt at KK opretter trafikøer, hvor trafikken fra f.eks. villaområder ledes igennem veje med etageejendomme, denne omlægning formindsker jo ikke luftforureningen, men gør den mere koncentreret .

Hele tiden er der angreb på P-pladserne som der ikke er overskud af. KK arbejder også med til affaldsindsamling med sorteringspunkter nedgravet eller ej, skal der nedlægges omkring 40 P-pladser.

Så hvor skal Vanløse borgere parkere bolig/handel?

**Vi er i Vanløse meget spændt på udfaldet af det meget dyre projekt med at få INDRE BY´ s planer om at være CO<sup>2</sup> neutral, gennemført, da dét betyder at ringvejene i Vanløse skal belastes endnu mere. (Vanløse Ring 2 m. flere)**

I Vanløse er vi spændt på, hvor mange flere køretøjer der kan/vil komme igennem bydelen, når der nu skal bygges ca. 50.000 nye boliger, og senere serviceres.

Hvordan kommer trafikken se ud til de nye boligområder, håndværkere mm den daglige mælk, postordrekøb hvilken betydning kan det betyde for Vanløse ?

Allerede ved etableringen af en trafikø bliver bilisterne tvunget længere ud end bymidten, hvor der er tilladt kørsel med alle køretøjer.

Dette gælder også de oprettelser af trafikøer der sk er på Nørrebro.

Udover "udflytningen pga. af trafikøer, er det planlagt at hvis Bispeengbuen skal ændres skal der ca. 1.000 køretøjer flere gennem Vanløse dagligt.

Tallene viser det er trafikken udefra, som vil køre på Vanløse større veje ind mod København. Boligerne er for dyre.

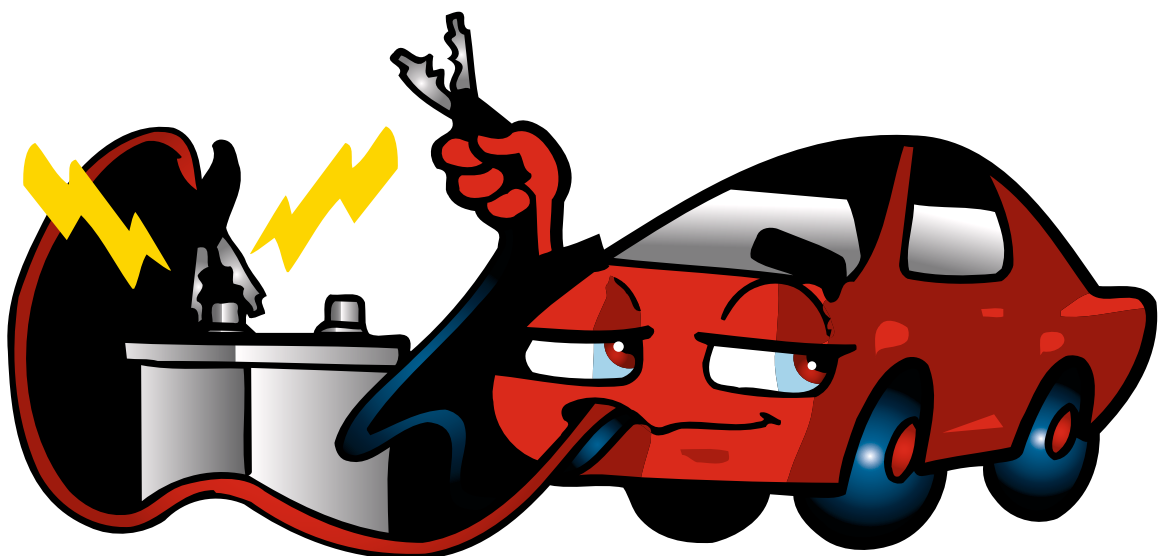
Ca. 50.000 køretøjer mødes dagligt i krydset Sallingvej, Hulgår dsvej, Hillerødgade.

I Indre by nedlægger man ordningen med den gratis parkering for elbiler - det samme gør Frederiksberg Kommune, og samtidig med KK at elbiler ikke skal underlægges reglerne for de 3 timers P -zoner i Vanløse.

Det er ikke svært at forestilles at pendlere med elbiler vil parkere gratis på de private fællesvej, og så tage metroen il Indre by .

Måske bør der gennemtænkes elbilernes rettigheder i disse 3 -timers zoner.

Samt andre biltyper der har/får privilegier. "





# Kopi af forslag til Indre by's forslag for mindre kørsel

4.2.3

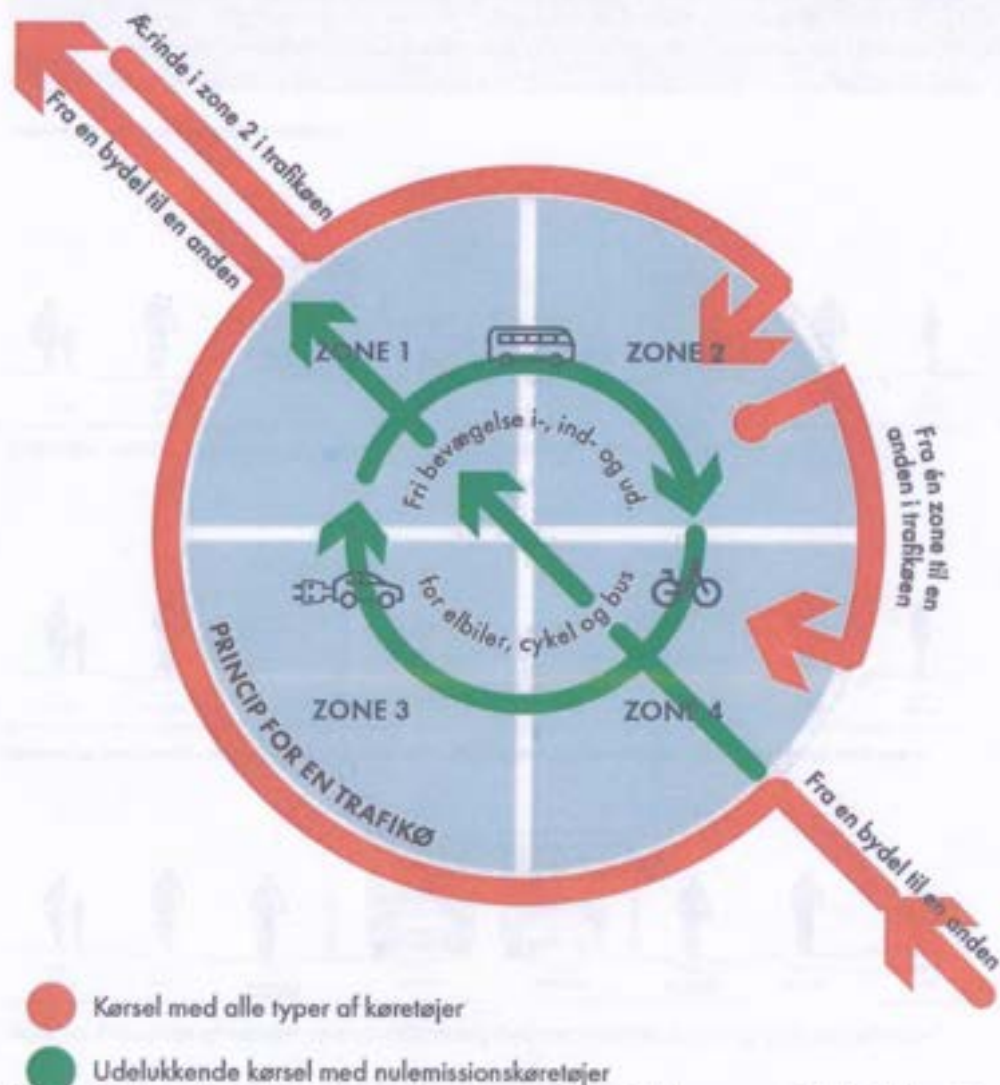


## Trafikøer - definition

Konceptet for trafikøer indebærer, at den gennemkørende trafik reduceres i afgrænsede byområder ved at opdele området i mindre 'lukkede' zoner, hvor det kun er muligt at køre ind og ud samme sted. Har man som bilist ærinde i flere zoner, skal man anvende 'ringveje' omkring trafikøen for at komme fra én zone til en anden. Samtidig nedsættes hastigheden til 30 km/t i hele trafikøen.

Trafikøer er et effektivt virkemiddel til trafikalt at fredeliggøre større sammenhængende områder og skabe nye byrum med plads til ophold og øvrige transportformer - cykel, gang og bedre adgang til kollektive knudepunkter. Som isoleret tiltag kan enkelte trafikøer skabe en del ørvejskørsel, men hvis der etableres trafikøer i et større område, vil de føre til et generelt fravalg af bilen på ture, hvor der findes et bedre alternativ.

Erfaringer fra både ind- og udland viser, at etableringen af trafikøer overflytter bilture til især cykelture. Trafikøer vil derfor kunne bidrage til en samlet reduktion af biltrafik og CO<sub>2</sub>-udledning, hvis tiltaget gennemføres, så det dækker hele kommunen.



Figur 9: Principperne for trafikøer, som opdeler et afgrænset byområde i zoner, som fossile trafik ikke kan køre på tværs af. I stedet skal fossile køretøjer anvende en 'ringvej' omkring trafikøen for at komme fra en zone til en anden. Nul-emissionskøretøjer, cykler og busser har fri mulighed for gennemkørsel.

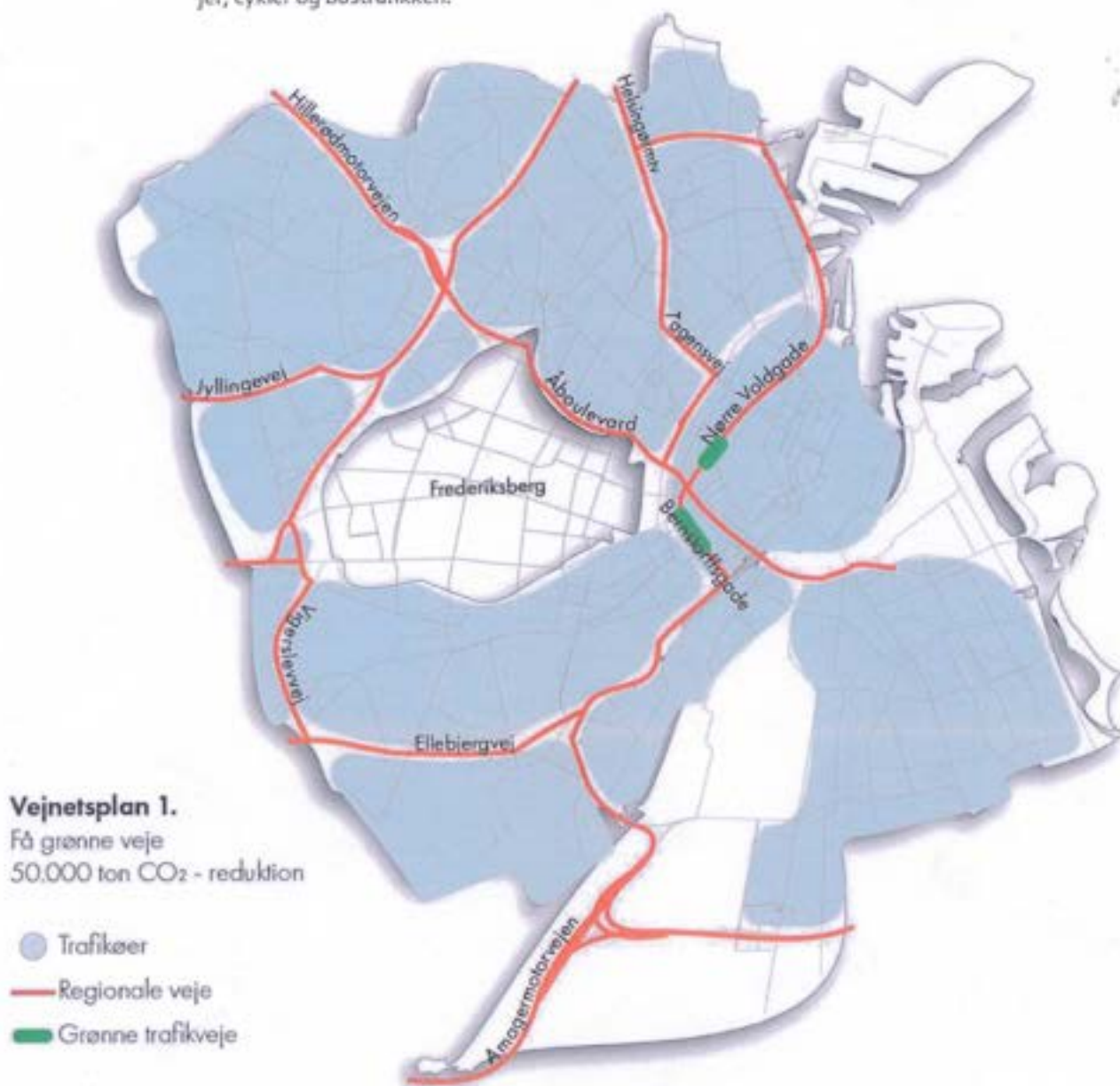
# Plan som viser hovedfærdsels veje

9.1

## Vejnetsplan 1

Vejnetsplan 1, som er illustreret på Figur 20, omfatter grønne trafikveje på Bernstorffsgade og Nørre Voldgade samt 13 trafikører svarende til de vejnetsændringer, der indgår i grundpakken, og i de initiativpakker, der reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen med 50.000 ton.

De to foreslåede grønne trafikveje reducerer gennemkørselsmulighederne på tværs af Indre By for den fossile trafik, som dermed koncentrerer sig på de største regionale vejforbindelser gennem trafikøen. De fossile køretøjer kan dermed færdes på det meste af det regionale vejnet, som er planlagt og indrettet til store trafikmængder, mens de har begrænset fremkommelighed gennem trafikøerne. Dette giver samtidig mere plads til afvikling af nul-emissionskøretøjer, cykler og bustrafikken.



Figur 20: Vejnetsplan 1 som gælder for alle tre initiativpakker med 50.000 ton CO<sub>2</sub>-reduktion. Slotsherrensvej, Gl. Køge Landevej, Tagensvej nord for Ring 2 samt Frederiksborgvej foreslås nedklassificeret til fordelingsgader.

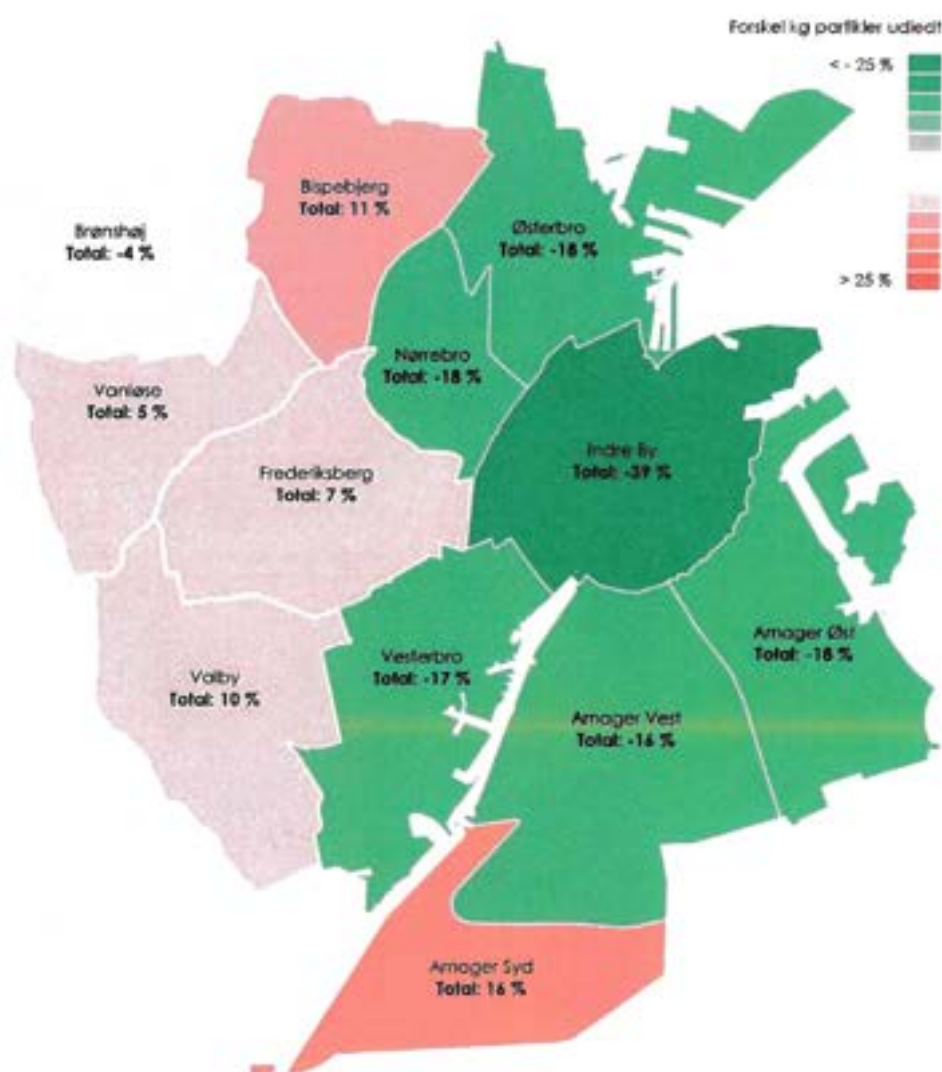
# Luftforureningen i Vanløse bliver dårligere !

8.3.2

## Luftforurening

En afledt effekt af overflytningerne på vejnettet er en reduktion af udledning af partikler, NO<sub>x</sub> og CO<sub>2</sub>. Ændringer i trafikken betyder ændringer i luftkvaliteten i byen. Reduktion af biltrafikken fra initiativerne, som Københavns Kommune selv kan iværksætte, vil derfor bidrage til at reducere luftforureningen i København. Normalt angives luftkvaliteten som koncentrationer, der måles med målestationer. Dette kan imidlertid ikke beregnes på baggrund af trafikmodellen og er derfor ikke medtaget i denne analyse. I stedet opgøres partikeludledningen pr. bydel.

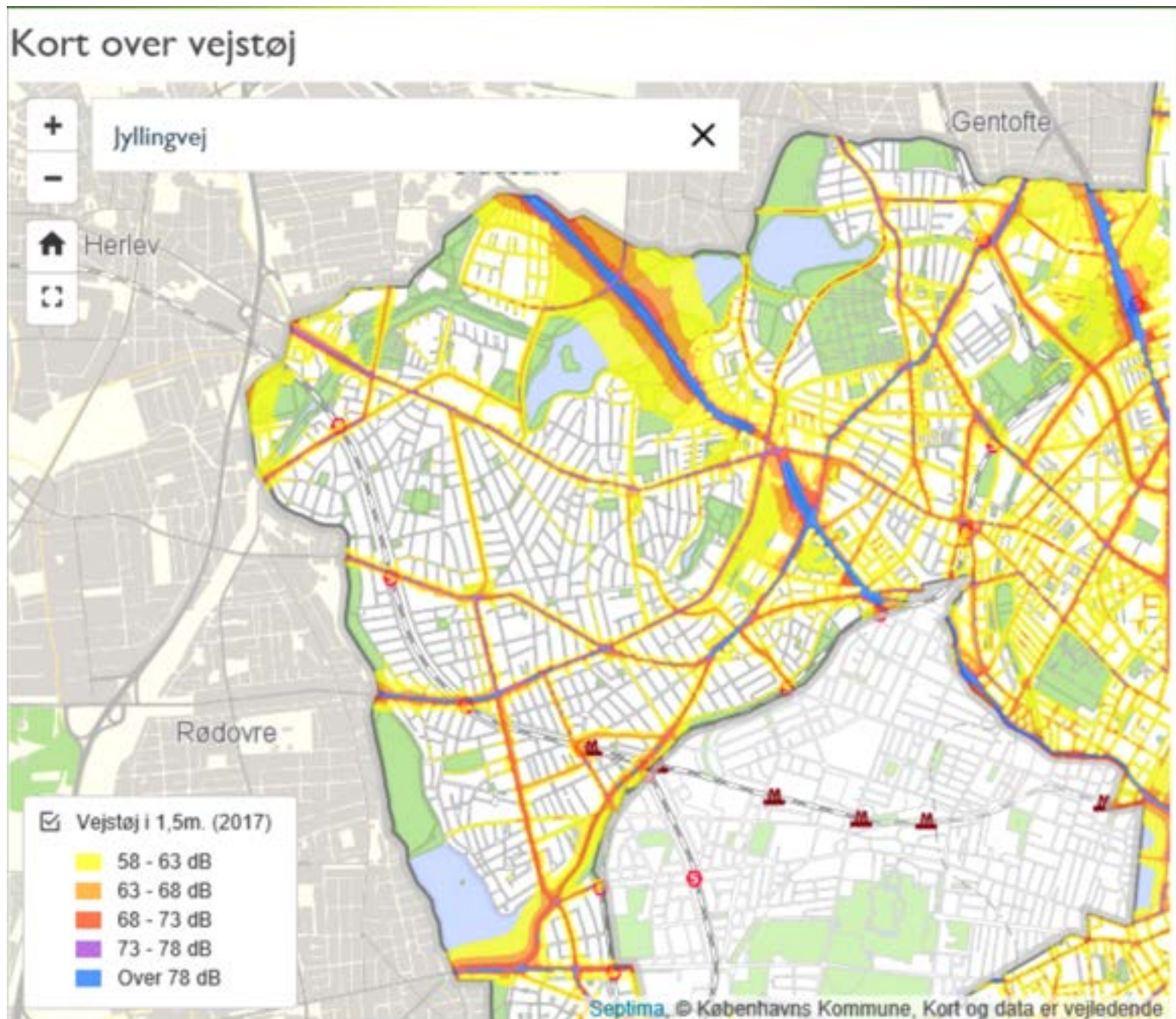
Figur 27 viser, at særligt i Indre By kan der forventes en væsentlig reduktion i partikeludledningen. Brokvartererne rundt om Indre By kan også forventes at opleve en reduktion i partikeludledningen. Dog er det værd at bemærke, at projektområdet ikke omfatter hele bydelens geografiske udstrækning. Det er derfor sandsynligt, at reduktionen af udledningen af partikler i brokvartererne er større nærmest Indre By.



Figur 27: Bydelsinddelt partikeludledning (TSP) som forskel mellem basis 2025 og initiativer Københavns Kommune selv kan gennemføre.



**Som det kan ses er støjforureningen stor, på Vanløses veje, og dette skulle ikke gerne blive være med den plan der er for Indre By mm.**



**København har ikke en målestation i et af udkantsområderne**