

Hørings svar til forslag til lokalplan 225 i Frederiksberg Kommune

Jeg er klar over, at vi, der bor på den berørte del af Kong Georgs Vej, ikke befinder os i kommunalbestyrelsesflertallets vælgersegment, og dét får vi da også i dén grad at mærke i øjeblikket. Massive boligkomplekser skyder op omkring os i en grad så det klinger mere end hult, når den konservative byrådspolitiker og selvbestaltede lokalhistorier, Nikolaj Bøgh, offentligt i Frederiksberg Bladet bryster sig af at sikre grønne og luftige områder til byens borgere ved at give tilskud til renovering af udvalgte gårde.

Der er således i høj grad tale om en give med den ene hånd og tage med den anden-politik, når man ser det forslag til massiv forandring af området omkring Kong Georgs Vej 57-61, som et lille flertal af politikerne har vedtaget at sende i høring. Den massive forandring består i at området fra at være en attraktiv bydel med blandet bebyggelse, lys og åbenhed til at blive et tæt bebygget højhusområde med øget trafik, støj og tiltagende mørke – det sidste især i månederne fra september til marts. Denne beslutning er altså ikke alene en simpel vedtagelse af opførelse af et boligbyggeri, men et banebrydende opgør med en over hundrede år gammel bystruktur. Det er dét, vi taler om her.

Som en analogislutning af ovenstående kommer her **indsigelse nummer et i forbindelse med høringsfasen**: Den nuværende struktur med lave villaer bør beholdes som et åndehul af lys og åbenhed i en ellers mørk og lukket bydel.

Den 30. november 2018 skrev formanden for By- og Miljøudvalget i Frederiksberg Kommune, Jan E. Jørgensen, i et svar til vores ejerforenings bestyrelse, at Kommunen i forbindelse med de oprindelige planer for etagebyggeri på Kong Georgs Vej skal bearbejde projektet i lokalplanfasen, 'så der bliver tale om et lidt mindre bebyggelsesomfang'. Det samme kunne læses i startredegyrelsen for projektet.

Nu kan man dog læse i Forslag til Lokalplan 225, at der åbnes for mulighed for en bebyggelsesprocent på først 248 nu 240, hvor det eksisterende rammeområde indeholder en maksimal bebyggelsesprocent på 110 underskrevet af borgmesteren og resortdirektøren.

Kommunen gør således grin med borgerne i området ved at afgive et svar, der lover ét, mens man gør noget helt andet. Det er muligt, at svaret er juridisk korrekt idet ordet 'lidt' er noget af en gummiterm, der kan bøjes efter forgodtbefindende, men som almindelig dødelig, kan jeg ikke se at der er tale om 'et lidt mindre bebyggelsesomfang i forhold til det oprindeligt planlagte. Det kan et mindretal af medlemmerne af By- og Miljøudvalget heldigvis heller ikke lægge navn til, men flertallet kan åbenbart. Hvor er anstændigheden?

Indsigelse nummer to: Borgmester Simon Aggesen kalder på et høringsmøde den 6. februar Kommuneplan 2017 for et 'styringsredskab'. Det har intet med et styringsredskab at gøre, når man negligerer den maksimale bebyggelsesprocent på 110 vedtaget så sent som for to-et-halvt år siden på denne måde og tillader en bebyggelsesprocent på 240. Derfor bør omfanget af byggeriet reduceres væsentligt.

Det er heller ikke nogen hemmelighed, at kommunalbestyrelsen i flere tilfælde har lyttet og ladet sig påvirke af vores indsigelser til at diktere bygherre til at moderere byggeriet. Men beslutninger om først at ændre placeringen af parkeringselevator efter vores indsigelse, for derefter at tilbageføre beslutningen til den oprindelige placering virker vægelsindet og er blot endnu et eksempel på, at nok lytter man til lokalbefolkningens indsigelser og bekymringer, men man danser efter bygherres pibe.

Således **indsigelse nummer tre**: Parkeringselevatorens planlagte placering i byggeriets østlige del bør ændres, da den udgør en sikkerhedsrisiko for trafikken, især de bløde trafikanter, og vil forudsigeligt betyde blokering af Kong Georgs Vej af ventende biler, når elevatoren er optaget – dette især i myldretidstimerne.

I det hele taget virker planerne om byggeriets parkeringskælder uovervejede. Man vil placere ladestandere til el-biler i p-kælderen skønt brandeksperter fraråder dette (bl.a. Politiken 8/2-2020). Når projektet lader hånt som så lettilgængelig viden, der kan have katastrofale følger, hvad kan det så ikke også indeholde af fordækte informationer?

Indsigelse nummer fire: Undgå el-biler i p-kælder. Det kan ende i en katastrofe. På gadeplan er der heller ikke plads til dem. Der er ikke engang plads til de biler, der er i området nu.

Lad os igen forholde os til noget meget konkret med stor betydning for borgerne: Lyset i området. Fra beboerside er der udtrykt bekymring mht. udsigten til markant mindre lys i området. Det gælder såvel karréen Kronprinsesse Sofies vej 13-15/Kong Georgs Vej 51-55 som vil blive lukket af ('fuldendes som en lukket karré' s.10) som haverne KGV 54-60, lejlighederne KGV 56-64 samt Karréen Krp. Sofies Vej-Holger Danskes Vej, som ifølge forslaget vil blive berørt af øget skyggekastning. Dette bagatelliseres i forslaget ved brug af ord som 'kun' (flere gange s.29) og 'stort set ikke blive påvirket' (s.29). En arrogant holdning over for de beboere, der vil opleve en voldsom forringelse af deres boligs herlighedsværdi for ikke at tale om handelsværdi. Det er bemærkelsesværdigt, at passagen mellem KGV og Dronning Olgas Vej overhovedet ikke nævnes med et ord i forslaget, skønt denne passage, der i dag bliver brugt som 'byrum' af passagens beboere, haveejere og mange andre af området's beboere, der vælger at gå, løbe eller cykle gennem denne lyse oase frem for at benytte Krp. Sofies Vej. I fremtiden må de i store dele af året gøre det i skygge, idet solen i fremtiden umuligt vil kunne stå vinkelret ind i passagen i vintermånederne fra september til marts, som den kan i dag. (foto vedlagt)

Indsigelse nummer fem: Der bør foretages ny analyse af skyggevirkningerne fra byggeriet.

De bevaringsværdige træer på grunden er årsag til endnu en indsigelse. Kommuneplanen fastsætter at træer over 25 år skal bevares. Alligevel blev et træ fældet i 2017 fremgår det af projektets startredegyrelse fra 17/9-2018. Hvorfor fremgår ikke. Det forudsættes i samme plan, at et andet over 25 år bliver fældet – jeg troede det var bevaringsværdigt. Og så står der, at der skal genplantes i stedet for de to træer, 'samt bevaring af de tre kastanjer'. Meget bekvemt har man nu så konstateret sygdom i et af de tilbageværende kastanjetræer, så fem bevaringsværdige træer er blevet til to.

Indsigelse nummer seks: Jeg vil meget gerne se dokumentation for træfældning og -sygdom.

Der stilles iflg. Kommuneplan 2017 krav om 50 pct. opholdsareal i forhold til etagearealet. I mail til bygherre den 21/8-2018 skriver kommunens byplanarkitekt til bygherre, at det anbefales 'som minimum at opholdsarealet kommer op på 30 %'. Kommunen er altså villig til at se stort på egne regler fastsat for områder med familieboliger, regler, der er vedtaget for ganske kort tid siden af kommunalbestyrelsen for at undgå sorte firkanters genopståen. Nu viser det sig, at det foreliggende projekt end ikke når op på de 'minimum 30 %', men ligger i underkanten af 29 pct, hvor haver, terrasser og altaner er indregnet – en praksis som Frederiksberg, men f.eks. ikke Københavns Kommune, udregner opholdsarealer ud fra.

Indsigelse nummer syv: Da der hverken er tale om kollegie-, studie-, ungdoms-, ældre- eller plejeboliger, hvor der kan tillades 30 pct., men familieboliger, hvor opholdsarealprocenten er fastsat til 50 pct. bør procenten øges i henhold til kommuneplanen.

Endelig vil jeg beskæftige mig med trafikken i området. Kommunen skønner, at trafikken på Kong Georgs Vej vil stige med fem pct. Dette baseres iflg. oplysninger på høringsmødet 6/2-2020 bl.a. på en statistik, der viser, at 63 pct. af familier på Frederiksberg har bil. Da der her er tale om ejerboliger, der skal udlejes vil prisen ikke ligge i den lave ende og det må formodes, at det er ganske velstillede folk, der har råd til at bebo byggeriet. Det er ingen hemmelighed, at velstillede folk har bil - ofte to. Der må også forventes øget kørsel

med dagligvareleverancer fra eksempelvis nemlig.com, Årstiderne mv, samt øget trafik af håndværkervogne, specialtransporter, flyttebiler, skraldebiler, besøgende mv.

Indsigelse nummer otte: Infrastrukturen i området kan ikke klare den øgede trafik i forbindelse med det ny massive byggeri. Vi kan forvente endnu flere blokeringer af veje, afkørte sidespejle, p-skader og påkørsler af cyklister end det i i forvejen oplever. (foto vedlagt)

Ovenfor har jeg oplyst en række indsigelser i forbindelse med selve byggeplanerne. Men også processen har været overraskende, meget lidt borgerinddragende, nølende, og som man kan læse af andre høringssvar præget af en holden borgerne hen med snak. Der har været tale om en laden stå til fra kommunens side i forhold til det forfald de kommende byggegrunde har lagt jord til igennem mere end ti år. Det vil jeg også gerne gøre indsigelse mod, som så bliver **indsigelse nr. ni**.

Slutteligt vil jeg bede kommunen oplyse om klagemuligheder. Det gælder såvel substansen i byggeplanerne som processen, der har ført frem til vedtagelsen af 'Forslag til Lokalplan 225'. Det må stå klart for enhver, at der er foretaget dispositioner, som fortjener et nærmere eftersyn hos uvildige myndigheder, og som genbo til byggeriet og part i sagen, ønsker jeg dette efterprøvet. Jeg imødeser snarest at modtage information om klagemuligheder, ankeinstanser, samt tidsfrister og dermed en redegørelse for, hvordan borgernes retssikkerhed kan garanteres.

Jeg forventer at dette høringssvar kommer på den åbne postliste og indgår i sagsbehandlingen, hvor det kommenteres med henblik på såvel administrativ som politisk stillingtagen.