



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

Frederiksberg den 1. februar 2017

### **Høringsvar vedrørende Forslag til lokalplan 2015 for Madkulturens Hus, boliger og metrostation på Frederiksberg Allé 41**

På vegne af Rådet for Bæredygtig Trafik og som borger i Frederiksberg Kommune vil jeg tillade mig at komme med kommentarer til Forslag til lokalplan 2015 på tre tematikområder: 1/ den demokratiske proces forud for udarbejdelse af udbudsmateriale, 2/bestemmelser i kommuneplan 2015 kontra iværksættelse af kommuneplantillæg og 3/ praksis vedrørende fastsættelse af parkeringsnormer ved højklasset kollektivt trafiksystem.

#### **Ad 1. Den demokratiske proces forud for udarbejdelse af udbudsmateriale**

Med stor fanfare iværksatte kommunens forvaltning et første borgermøde i 2016 på Promenaden på Frederiksberg Allé med det erklærede formål at indhente ideer fra borgerne vedrørende bebyggelse af metrogrunden på hjørnet af Frederiksberg Allé og Platanvej. Kommunens forvaltningsrepræsentant blev nok en kende overrasket over, at den talstærkt fremmødte forsamling af borgere med stor enstemmighed gav udtryk for, at man helst ikke så et byggeri oven på metrostationen, at man ønskede et grønt område, og at byggeriet i hvert fald skulle være lavt, såfremt det blev besluttet at bygge.

Problemet med den slags pro forma borgermøder er, at man bilder de fremmødte borgere ind, at man har indflydelse på så væsentlig en beslutning: skal metrostationen bebygges eller ej. Der bør kommunen være helt ærlig omkring intentionerne: kommunen har ikke råd til at lade så stor en mulighed for indtjening gå fra sig, så opgaven på borgermødet skal dreje sig om, hvilken form for bygning og aktiviteter, der skal bindes an med. Ingen af de forslag, som borgerne kom frem med blev jo en bestanddel af udbudsmaterialet. Og det skaber blot efterfølgende frustrationer blandt de fremmødte borgere.

#### **Ad 2. Kommuneplanbestemmelser kontra kommuneplantillæg**

Fra lokalplanforslaget:

"Kommuneplan 2013 og rammer for lokalplanlægning  
Ejendommen ligger i rammeområde 7.C.1. som udlægger området til blandede byfunktioner med en bebyggelsesprocent på 50 og max. 6 etager.

I rammeområdet er der for Frederiksberg Alle 41 indsat en stjernebemærkning, hvor der står:

"I de nævnte byudviklingsområder kan der med udarbejdelse af et kommuneplantillæg åbnes mulighed for at ændre kommuneplanrammerne til at kunne rumme bebyggelse med større bygningshøjde og større bebyggelsesprocent end angivet. Det skal i hvert tilfælde bero på en konkret vurdering af projektets helhedsvirkning, arkitektoniske og byrumsmæssige forhold samt hvilke kvaliteter projektet i øvrigt tilfører området og byen."

Lokalplanens overensstemmelse med Kommuneplan 2013

Projektet Madkulturens Hus udgør 3.510 m<sup>2</sup> bebyggelse, som svarer til en bebyggelsesprocent på 290, og er i 6 etager med et forhøjet hjørne i op til 8 etager og en indskudt mezzanin i stueplan.

Det er således ikke i overensstemmelse med rammerne i Kommuneplan 2013 og der skal derfor udarbejdes et kommuneplan-tillæg.

I forhold til kommuneplanens generelle rammebestemmelser for lokalplanlægning er denne lokalplan ikke i overensstemmelse med mindstekravet til opholdsarealet og til lejlighedsstørrelser.

Lokalplanen muliggør opholdsarealer på mindre end 50 % af boligdelen, idet der er tale om en huludfyldning, som ikke muliggør de påkrævede opholdsarealer. Der er lagt vægt på, at opholdsarealerne bliver af høj kvalitet.

Lokalplanen muliggør desuden boliger på mindst 45 m i form af studios, som et tilbud om en moderne boligform, for unge eller singler, hvor en mindre bolig kan dække boligbehovet og suppleres med fællesskab omkring det grønne gårdrum eller andre af byens tilbud.

Ved endelig vedtagelse af kommuneplantillægget vil der være overensstemmelse mellem kommune- og lokalplan."

Og:

Forslag til tillæg nr. 15 til Kommuneplan 2013 for Frederiksberg Kommune

Dette kommuneplantillæg omfatter rammeområde 7.C.1 Allégade/Frederiksberg Allé  
Rammeområdet er udlagt til blandede byfunktioner med en maksimal bebyggelsesprocent på 150 og en maksimal bygningshøjde på 6 etager.

Kommuneplantillægget udlægger et ny ramme område 7.C.3, hvor der åbnes mulighed for en bebyggelsesprocent på 290 og max. 6-8 etager.

Kommentarer:

En kommuneplan kan betragtes som den kommunale grundlov. Der kan i princippet ikke dispenseres fra kommuneplanens bestemmelser. Når forvaltning og politikere så alligevel ønsker at tilgodese en bygherres interesser om at bryde kommuneplanens bestemmelser, så går arbejdet i gang med at udarbejde et kommuneplantillæg for at udvide rammerne, så der kan bygges tættere og højere end fastlagt i kommuneplanen. Problemet for borgerne er igen muligheden for demokratisk indflydelse. Den fælles interesse for bygherre og kommune for at bryde kommuneplanens rammer er den velkendte win-win situation: en højere forrentning af den investerede kapital for bygherren og et udvidet beskatningsgrundlag for kommunen. Min erfaring med

lokalplansarbejde i Indre By Lokaludvalg i tre perioder peger på, at den omtalte interessekonstellation ser ud til at være så ubrydelig, at borgerne stort set er sat ud af beslutningsprocessen. Seneste erfaringsgrundlag er høringsprocessen omkring Postgrunden, hvor forhandling med bygherre omkring kommuneplantillæg endda foregik samtidig med, at kommuneplanen blev vedtaget af politikerne. Og processen omkring lokalplan 2015 for Madkulturens Hus er en gentagelse af samme noget uskønne procedure: udarbejdelse af et kommuneplantillæg, som tilgodeser bygherrens og kommunens fælles økonomiske interesse: større bygningshøjde og forøget bebyggelsesprocent.

Det store demokratiske spørgsmål er så: Hvordan og under hvilke vilkår kan borgerne i fremtiden få reel indflydelse på beslutningsprocessen i forhold til den nu bestemmende pengemagt?

### **Ad 3/ Praksis vedrørende fastsættelse af parkeringsnormer ved højklasset kollektivt trafiksystem.**

Fra lokalplanforslaget:

"Trafik og parkering

Bilparkering

Der er foretaget en konkret vurdering af parkeringsbehovet for det nye byggeri. Nærheden til metrostationen gør at der ikke vil blive stillet krav om etablering af parkeringspladser til de publikumsrettede funktioner ('Madkulturen Hus')

Der vil blive stillet krav om etablering af én parkeringsplads pr.familiebolig og en plads pr. 200 m til studios, men da dette ikke er fysisk muligt på stedet p.gr.a. den underjordiske metro-station, indbetaler køber i stedet til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond af 18. juni 2001 med henblik på etablering af p-pladser andetsteds."

Kommentarer:

Det er yderst fornuftigt, at der ikke etableres p-pladser i forbindelse med de "publikumsrettede funktioner", som jo ligger lige oven på den mest højklassede form for kollektivt trafiksystem i Hovedstaden: en metrostation. Men hvorfor den synsvinkel ikke kan udstrækkes til at gælde for studerende og familieboliger oven på samme metrostation virker ikke logisk. Og der ligger ikke nogen jura til hindring for, at politikerne kan fastsætte en afstandsgrænse for, hvornår der udløses krav om p-pladser i nærheden af et højklasset kollektivt trafiksystem, om det så skal være i form af et kommuneplantillæg.

Bilejerskab, biltrafik og konsekvenskrav om flere p-pladser er i stigning. Det skaber mere trængsel, reduceret fremkommelig og barriereeffekt for andre transportformer, mere luftforurening, mere støj og forøget drivhusgasudslip. Centralkommunerne kan ikke opfylde de klimaplaner, som politikerne har vedtaget, netop på grund af transportsektorens amokløb. Seneste advarsel kommer fra OECD: **Bil- og**

**flytrafikken vokser så hurtigt, at det fjerner håbet om at holde verdens temperaturstigning under to grader i 2050, med mindre verdens ledere handler øjeblikkeligt, konkluderer OECD-rapport**

[http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/itf-transport-outlook-2017\\_9789282108000-en#page1](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en#page1)

Metrocityringen har været en kostbar affære, og flertallet af politikerne i kommunen ønsker mere metro. Men er det ikke meningen, at den kostbare metro skal bruges, at væksten i den kommende trafik primært skal ske inden for den kollektive transport, så vi kan få mulighed for at reducere den pladskrævende og forurenende biltrafik på overfladen?

Mvh

Kjeld A. Larsen  
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik  
Borger i Frederiksberg kommune