



KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2009

**HVIDBOG**

KOMMUNEPLAN 2009  
HVIDBOG

**Udarbejdet af:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

**Udgiver af:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

**Redaktion og tilrettelæggelse:**

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2009

**HVIDBOG**

# Indholdsfortegnelse

INDHOLDSFORTEGNELSE . . . . .	2	25. Vesterbro Lokaludvalg . . . . .	43
KOMMUNEPLAN 09 - HVIDBOG . . . . .	4	26. Østerbro Lokaludvalg . . . . .	45
INDSENDTE HØRINGSSVAR - OVERBLIK . . . . .	8	27.A.B. Andersen . . . . .	46
OVERSIGT OVER FORSLAG TIL ÆNDRINGER AFFØDT AF HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLANFORSLAGET . . . . .	12	28. A.B. Andersen . . . . .	47
OVERSIGT OVER INTERNE ÆNDRINGER FORESLÅET AF ØKONOMIFORVALTNINGEN . . . . .	16	29. Advokaterne Foldschack & Forchhammer på vegne af Haveforeningen Nokken . . . . .	47
INDSENDTE HØRINGSSVAR - RESUMÉ AF BEMÆRKNINGER . . . . .	20	30. Arkitektfirmaet Christian Lund . . . . .	48
1. Frederiksberg kommune . . . . .	20	31. Asbjørn Kaagsgaard . . . . .	48
2. Gentofte Kommune . . . . .	21	32. Badmintonklubben BC 37 . . . . .	48
3. Herlev Kommune . . . . .	22	33. Brønshøj Grundejerforening . . . . .	49
4. Kulturarvsstyrelsen . . . . .	22	34. By & Havn . . . . .	49
5. Länsstyrelsen Skåne . . . . .	23	35. C.W Obel Ejendomme A/S . . . . .	51
6. Malmö Stad, Stadsbyggnadskontoret . . . . .	23	36. Danmarks Naturfredningsforening (DN) . . . . .	52
7. Miljøcenter Roskilde . . . . .	23	37. Danske Studerendes Fællesråd (DSF) . . . . .	52
8. Region Hovedstaden . . . . .	23	38. David Nielsen . . . . .	53
9. Region Sjælland . . . . .	24	39. Dialoggruppe omkring Sundbyvang . . . . .	54
10. Rødovre Kommune . . . . .	24	40. Danmarks Idrætsforbund . . . . .	55
11. Sundheds- og omsorgsudvalget . . . . .	25	41. DSB Ejendomme . . . . .	55
12. Teknik- og Miljøforvaltningen . . . . .	25	42. DSB Ejendomsudvikling A/S . . . . .	56
13. Universitets- og bygningsstyrelsen (UBST) . . . . .	25	43. Ejendomsforeningen Danmark . . . . .	56
14. Vejdirektoratet . . . . .	26	44. Erik Nørgaard . . . . .	58
15. Kultur- og fritidsudvalget . . . . .	27	45. Foreningen det grønne knæ . . . . .	58
16. Amager Vest Lokaludvalg . . . . .	27	46. Fællesforeningen af Grundejerforeninger . . . . .	59
17. Amager Øst Lokaludvalg . . . . .	30	47. Grethe Kirstine Olsen . . . . .	59
18. Bispebjerg Lokaludvalg . . . . .	34	48. Grøn Agenda Sydhavn . . . . .	60
19. Brønshøj-Husum Lokaludvalg . . . . .	34	49. H. Lundbeck A/S . . . . .	60
20. Christianshavn lokaludvalg . . . . .	35	50. Haraldsgadekvarterets Områdeløft . . . . .	61
21. Indre By lokaludvalg . . . . .	36	51. Højdevangs Sogns Menighedsråd . . . . .	62
22. Kgs. Enghave Lokaludvalg . . . . .	38	52. I/S Amagerforbrænding . . . . .	62
23. Valby lokaludvalg . . . . .	39	53. Jan Koed . . . . .	63
24. Vanløse Lokaludvalg . . . . .	42	54. Juul/Frost Arkitekter . . . . .	63
		55. K/S Strandlodsvej 15 og 48, København . . . . .	64
		56. KPC København A/S på vegne af Falck . . . . .	65
		57. Københavns Bymuseum . . . . .	65
		58. Københavns Energi . . . . .	67
		59. Lars og Bente Rasmussen . . . . .	68
		60. Lizette Schumann vpå vegne af Andelsforeningen (2300) . . . . .	68
		61. M – M Arkitekter . . . . .	69

62. MAN Diesel . . . . .	69	DEBATARRANGEMENTER . . . . .	88
63. Martin Hannemann Markussen og Morten Hougaard . . . . .	70	BORGERMØDET	
64. Meka Holding A/S . . . . .	70	Åbent hus - Kommuneplan 09 . . . . .	92
65. Michael Madsen . . . . .	71	BORGERMØDET	
66. Miljøpunkt Vesterbro/Sydhavn . . . . .	71	Gi' havnen liv . . . . .	96
67. Refshaleøens Ejendomsselskab A/S . . . . .	72	BORGERMØDET	
68. Reitan Ejendomsudvikling A/S, inkl. underskrifter fra ca. 700 kunder i Rema 1000, Kastрупvej 125 . . . . .	73	Lavenergiområder . . . . .	100
69. Reitan Ejendomsudvikling A/S . . . . .	74	BORGERMØDET	
70. Renate Borgen . . . . .	74	København - vækstdriver eller spøgelsesby? . . . . .	104
71. Rådet for bæredygtig trafik . . . . .	74	BORGERMØDET	
72. Sammenslutningen af Danske Socialrådgiverstuderende (SDS) . . . . .	76	BORGERMØDET . . . . .	108
73. Sejl og Roklubberne i og omkring Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen . . . . .	76	Fremtidens københavnertilig . . . . .	108
75. Skanska Øresund A/S . . . . .	77		
76. Steen Palsbøll Arkitekter maa . . . . .	77		
77. Stenholm Properties A/S . . . . .	78		
78. Sundbyernes Grundejer Fællesskab (SGF), GF Hejmdal, GF Gimle, husejerforeningen ABA, GF Dyveke (Jan Kyrsting) . . . . .	78		
79. Sydporten Aps . . . . .	78		
80. Tegholm Park A/S . . . . .	79		
81. Tetris A/S - Ejendomsudvikling . . . . .	79		
82. Tivoli A/S . . . . .	80		
83. Utterslevhøj Grundejerforening . . . . .	80		
84. Unibail Rodamco . . . . .	80		
85. Valby Kulturråd . . . . .	81		
86. Vanløse privatskole . . . . .	81		
87. Waterliving . . . . .	82		
88. Wind Ejendomme A/S . . . . .	82		
89. yxudvikling A/S . . . . .	83		
90. Øens murerfirma . . . . .	83		
91. Årstidernes arkitekter . . . . .	84		
92. Socialdemokraterne i Valby (8 kreds) . . . . .	84		
93. Enhedslisten Amager (EA) . . . . .	86		
94. Netværket for Socialdemokratiske medlemmer i København for Teknik og Miljø . . . . .	86		

# KOMMUNEPLAN 09

## HVIDBOG





# Kommuneplan 09 - hvidbog

## Hvidbog - opbygning

Hvidbogen behandler de 103 hørings svar, der er indkommet i forbindelse med debatperioden om kommuneplanforslaget 2009 - Den tænkende storby. Debatperioden var på i alt 8 uger fra den 14. april til den 14. juni.

Alle hørings svar behandles ens, hvilket vil sige, at der er et kort resume af hørings svaret, som herefter kommenteres af Økonomiforvaltningen, der indstiller om hørings svaret giver anledning til at foreslå ændringer af kommuneplanforslaget. Alle hørings svarene kan ses i sin helhed på den nye digitale høringsportal, [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk).

Som noget nyt indeholder hvidbogen endvidere en gennemgang af de 5 debatarrangementer, der er afholdt i forbindelse med høringen af kommuneplanforslaget. Gennemgangen kvitterer for de hovedsynspunkter, der fremkom på debatarrangementerne, ud fra et ønske om at vise hele debatten.

Endelige indeholder hvidbogen en oversigt over de redaktionelle ændringer i kommuneplanforslaget.

Forslag til ændringer; hovedsynspunkter fra debatarrangementer og debatperioden bliver behandlet i Økonomiudvalget og herefter BR.

De ændringer behandlingen af Kommuneplanforslaget giver anledning til, indarbejdes i en endelig udgave af kommuneplan 2009, som herefter kan bekendtgøres og dermed træde i kraft.

## 103 hørings svar

På høringsportalen [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk) er der indkommet i alt 103 hørings svar. Nogle af disse er blevet slået sammen, da svarene var ens eller var fra samme person. Hørings svarene fordeler sig jævnt på kommuneplanforslagets forskellige emner. Dermed er der ikke et emne, der har påkaldt sig særlig opmærksomhed. Interessen og kommentarerne har fokuseret på:

- hovedstrukturen og de fire temaer om Den bæredygtige by, Den dynamiske by, Den mangfoldige by og Byen ned til vandet. Der er opbakning til hovedlinierne, men der ønskes præciseringer og uddybning af temaerne fx investeringer i kultur og idrætsfaciliteter

- projekterne, hvor der er kommenteret på indholdet og især på rækkefølgen af projekterne, hvilke projekter skal sættes i spil, hvilke skal færdiggøres osv.
- processerne, som hilses velkomne – blandt andet af lokaludvalgene, som er tænkt med fra start
- trafik og infrastruktur, hvor der er bemærkninger til de nye parkeringsnormer. Nogle ønsker dem skærpet, mens andre mener de parkeringsnormer, der gælder nu, bør beholdes. Endelig er der bemærkninger omkring strøggader og trængselszonen

## Fordelingen af hørings svarene på de forskellige emner i kommuneplanforslaget

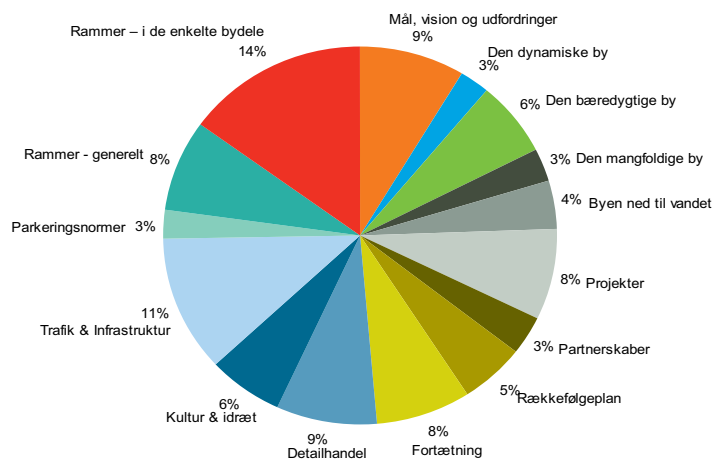
### Kommuneplan 2009 - hele forløbet

Debatperioden og hvidbogen markerer afslutningen på revisionen af kommuneplanen. 2009 revisionen har været en meget omfattende proces, der har:

- oversat og dermed ophævet Regionplan 2005 til retningslinier i kommuneplanen, da den regionale udviklingsplan kun har koordinerende karakter
- behandlet de 19 emner, som planlovens § 11 a foreskriver, at kommuneplanen indeholder
- digitaliseret kommuneplanen, hvilket også var et krav i denne kommuneplanrevision. Den nye digitale kommuneplan erstatter ikke den trykte udgave, der stadig er det juridisk gældende dokument, men understøtter det løbende arbejde med kommuneplanlægningen i den kommende planperiode
- implementeret de nye detailhandelsregler. Der er i den forbindelse gennemført en omfattende analyse



Diagram over fordelingen af høringsvar



KOMMUNEPLAN 09

2009 december	endelig vedtagelse af Kommuneplan 09
i	Borgerr epræsentationen
2009	debatperioede, Kommuneplan 09
14.04.09 -15.06.09	
2008 august	Kommuneplan 09
2007	planstrategi
2007	debatmøder om ny Kommuneplan

# Indsendte hørings svar - overblik

			Mål, vision og udfordringer	Den dynamiske by	Den bæredygtige by	Den mangfoldige by	Byen ned til vandet	Projekter	"Partner-skaber"	"Række-følgeplan"	Fortætning	"Detail- handel"	Kultur & idræt	"Trafik & Infra- struktur"	"Parkerings- normer"	Rammer - generelt	Rammer – i de enkeltebydele
MYNDIGHEDER OG STYRELSER MV.		Dato															
1	Frederiksberg Kommune	23-06-09															
2	Gentofte Kommune	04-06-09															
3	Herlev Kommune	15-06-09															
4	Kulturarvsstyrelsen	15-06-09															
5	Länsstyrelsen i Skåne	16-06-09															
6	Malmö Stadsbyggnadskontoret	23-06-09															
7	Miljøcenter Roskilde	16-06-09															
8	Region Hovedstaden, Koncern Miljø	15-06-09															
9	Region Sjælland	11-06-09															
10	Rødovre Kommune	23-06-09															
11	Sundheds- og Omsorgsudvalget	16-06-09															
12	Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Bydesign	12-06-09															
13	Universitets- og Bygningsstyrelsen	15-06-09															
14	Vejdirektoratet	15-06-09															
15	Kultur og fritidsudvalget KK																
LOKALUDVALG		Dato															
16	Amager Vest Lokaludvalg	18-06-09															
17	Amager Øst Lokal Udvalg	29-06-09															
18	Bispebjerg Lokaludvalg	16-06-09															
19	Brønshøj-Husum Lokaludvalg	22-06-09															
20	Christianshavn Lokaludvalg	11-06-09															
21	Indre By Lokalråd	15-06-09															
22	Kgs. Enghave Lokaludvalg	15-06-09															
23	Valby Lokaludvalg	15-06-09															
24	Vanløse Lokaludvalg	16-06-09															
25	Vesterbro Lokaludvalg	19-06-09															
26	Østerbro lokaludvalg	08-06-09															

			Mål, vision og udfordringer	Den dynamiske by	Den bæredygtige by	Den mangfoldige by	Byen ned til vandet	Projekter	"Partner skaber"	"Række- følgeplan"	Fortætning	"Detail- handel"	Kultur & idræt	"Trafik & Infra- struktur"	"Parkerings- normer"	Rammer - generelt	Rammer – i de enkeltebydele
PRIVATE AKTØRER		Dato															
27	A. B. Andersen	16-06-09															
28	A. B. Andersen	15-06-09															
29	Advokaterne Foldschack & Forchhammer v/ haveforeningen Nokken	16-06-09															
30	Arkitektfirmaet Christian Lund	24-06-09															
31	Asbjørn Kaasgaard	11-06-09															
32	Badmintonklubben BC 37	25-06-09															
33	Brønshøj Grundejerforening	23-06-09															
34	By & Havn	16-06-09															
35	C.W. Obel Ejendomme A/S	14-06-09															
36	Danmarks Naturfredningsforening	15-06-09															
37	Danske Studerendes Fællesråd	16-06-09															
38	David Nielsen	16-06-09															
39	Dialoggruppe omkring Sundbyvang	14-06-09															
40	Danmarks Idrætsforbund	23-06-09															
41	DSB Ejendomme	12-06-09															
42	DSB Ejendomsudvikling A/S	12-06-09															
43	Ejendomsforeningen Danmark	15-06-09															
44	Erik Nørgaard	29-05-09															
45	Foreningen Det Grønne Knæ	14-06-09															
46	Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København	23-06-09															
47	Grethe Kirstine Olsen	18-04-09															
48	Grøn agenda sydhavn	02-07-09															
49	H. Lundbeck A/S	11-06-09															
50	Haraldsgadekvarterets Områdeløft	12-06-09															
51	Højdevangs Sogns Menighedsråd	11-06-09					a										
52	I/S Amagerforbrænding	12-06-09															

			Mål, vision og udfordringer	Den dynamiske by	Den bæredygtige by	Den mangfoldige by	Byen ned til vandet	Projekter	"Partner skaber"	"Række- følgeplan"	Fortætning	"Detail- handel"	Kultur & idræt	"Trafik & Infra- struktur"	"Parkerings- normer"	Rammer - generelt	Rammer – i de enkeltebydele
53	Jan Koed	10-06-09															
54	Juul Frost Arkitekter	15-06-09															
55	K/S Strandlodsvej 15 og 48, København	15-06-09															
56	KPC København A/S v. Falckhuset	14-06-09															
57	Københavns Bymuseum	04-06-09															
58	Københavns Energi	15-06-09															
59	Lars og Bente Rasmussen																
60	Lizette Schumann v/ Andelsforeningen	15-06-09															
61	M - M Arkitekter	16-06-09															
62	MAN Diesel	24-06-09															
63	Martin Hannemann Markussen og Morten Hougaard	15-06-09															
64	Meka Holding A/S	23-06-09															
65	Michael Madsen	14-06-09															
66	MILJØPUNKT Vesterbro/Sydhavn	08-06-09															
67	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	10-06-09															
68	Reitan Ejendomsudvikling A/S, incl. underskrifter fra ca. 700 kunder i Rema 1000, Kastrupvej 125																
69	Reitan Ejendomsudvikling	23-06-09															
70	Renate Borgen	03-06-09															
71	Rådet for Bæredygtig Trafik	11-06-09															
72	Sammenslutningen af Danske Socialrådgiverstuderende	15-06-09															
73	Sejl og Ro-Klubberne i og omkring Svanemøllehavnen og kalkbrænderihavnen	14-06-09															
74	Skanska Bolig A/S	15-06-09															
75	Skanska Øresund A/S	15-06-09															
76	Steen Palsbøll arkitekter maa	15-06-09															
77	Stenholm Properties A/S	15-06-09															

			Mål, vision og udfordringer	Den dynamiske by	Den bæredygtige by	Den mangfoldige by	Byen ned til vandet	Projekter	"Partner skaber"	"Række- følgeplan"	Fortætning	"Detail- handel"	Kultur & idræt	"Trafik & Infra- struktur"	"Parkerings- normer"	Rammer - generelt	Rammer – i de enkeltebydele
78	"Sundbyernes Grundejer Fællesskab (SGF), GF Hejmdal, GF Gimle, husejerforeningen ABA, GF Dyveke (Jan Kyrsting)"	07-06-09															
79	Sydporten ApS	15-06-09															
80	Tegholm Park A/S	12-06-09															
81	Tetris A/S - Ejendomsudvikling	12-06-09															
82	Tivoli A/S	12-06-09															
83	Utterslevhøj Grundejerforening	23-06-09															
84	Unibail Rodamco																
85	Valby Kulturråd																
86	Vanløse privat skole	03-07-09															
87	Waterliving	02-07-09															
88	Wind Ejendomme A/S	11-06-09															
89	yxudviklingA/S	23-06-09															
90	Øens murerfirma	15-06-09															
91	Aartidernes arkitekter	16-06-09															
92	Socialdemokraterne i Valby (8 kreds)	15-06-09															
93	Enhedslisten- Amager	15-06-09															
94	"Netværket for Socialdemokratiske medlemmer i København for Teknik- og Miljø"	15-06-09															

# Oversigt over forslag til ændringer affødt af hørings svar til kommuneplanforslaget

(Venstre kolonne: indsiger, højre kolonne: Økonomiforvaltningens forslag til ændringer)

HØRINGSSVAR		FORSLAG TIL ÆNDRINGER I FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2009 M.V.
12	Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rammen for lokalplanlægning for S2* - Kalvebod Brygge Nord foreslås ændret til følgende:</li> </ul> <p>S2* - Kalvebod Brygge Nord: Det maksimale etageantal er 14 inklusive tag-etage. På det tilstødende vandareal kan der udover husbåde i overensstemmelse med rammerne herfor etableres pælefunderede og/eller flydende konstruktioner til ophold, rekreative formål, publikumsorienterede serviceerhverv og lignende. Det maksimale overfladeareal af konstruktionerne er 6.000 m<sup>2</sup>, og den maksimale højde er 7 meter. For bygninger på eller som del af de pælefunderede og/eller flydende konstruktioner er det samlede maksimale etageareal 1.000 m<sup>2</sup>.</p>
23	Valby Lokaludvalg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grønttorvet:               <ol style="list-style-type: none"> <li>Bebyggelsesprocenten i det centrale boligområde ændres til 130 %.</li> <li>En del af C3*-området langs Værkstedsvej ændres til et B4 område med en bebyggelsesprocent på 130.</li> <li>C3 området nord for Torveporten udvides med et stykke af det tilstødende B4*-område.</li> <li>Antallet af højhuse udgår af kommuneplanen og de maksimale højder i B4* området fastsættes til mellem 60 og 80 m og i S*-området fastsættes til maksimalt 80 m.</li> </ol> </li> <li>Ny Ellebjerg:               <ol style="list-style-type: none"> <li>Bebyggelsesprocent for det såkaldte Soho-område omkring Kløverbladsgade og Trekronergade ændres til 150 %.</li> <li>Der kan etableres ungdoms- og/eller kollegieboliger på ejendommene syd for banen.</li> </ol> </li> </ul> <p>Økonomiforvaltningen har desuden været i dialog med Valby Lokaludvalg omkring udvalgets hørings svar. Lokaludvalget har i brev af d. 12-11-2009 tilkendegivet, at Valby Lokaludvalg accepterer ovennævnte forslag til rammeændringer for Valby Syd. Ejeren af ejendommen har endvidere accepteret de foreslåede ændringer.</p>
31	A.B.Andersen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det foreslås, at afgrænsningen mellem O2-området og B2-området flyttes, således området, hvor der er planlagt egentlige plejeboliger, inddrages i O2-området.</li> </ul>

34	By & Havn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbejdet med multiarenaen beskrives i Hovedstrukturen på s. 49 med følgende nye afsnit umiddelbart før afsnittet om Ørestad Syd:</li> </ul> <p>AEG vandt konkurrencen om opførelse af en multiarena i foråret 2009. Vinderprojektet placerer arenaen i grønningen mellem Ørestad City og Ørestad Syd. Denne placering forventes justeret i forhold til de omkringliggende bykvarterer, så arenaen er med til at skabe gode byrum og byliv i området." Det vurderes, at der er tale om en mindre ændring af rammerne, som ikke skønnes at have væsentlig betydning for andre parter, og som derfor kan imødekommes, uden at en supplerende høring efter bestemmelserne i planlovens § 27 er nødvendig.</p>
46	Fællesforening af Grundejerforeninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>I forbindelse med den næste kommuneplan vurderes det, om der er behov for at ændre den gængse praksis i Københavns Kommune, eller om der skal formuleres helt nye rammer for boligområder i kommuneplanen</li> </ul>
48	Grøn Agenda Sydhavn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tippen markeres som rekreativt område på kortet med rækkefølge for byudvikling på side 59 i Hovedstrukturen.</li> </ul>
52	I/S Amager Forbrænding	<ul style="list-style-type: none"> <li>Københavns Kommune vil i overensstemmelse med den generelle miljøklassificering som udgangspunkt betragte et nyt forbrændingsanlæg som miljøklasse 5. I rammerne for områderne, hvor de eksisterende anlæg er beliggende, foreslås teksten om vejledende afstandskrav præciseret som følger:</li> </ul> <p>T4* - Amagerværket: Der åbnes mulighed for virksomhed med et vejledende afstandskrav til forureningsfølsom anvendelse på højst 500 m</p>
54	Juul & Frost Arkitekter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økonomiforvaltningen er på baggrund af usikkerheden om linieføringen og dens konsekvenser for byudviklingen positivt indstillet over for at ændre i rækkefølgen for byudviklingen på Grønttorvet. Det anbefales, at det vestlige areal flyttes til udvikling i anden del af planperioden (2015-2020) mod at et tilsvarende areal fremrykkes til første del af planperioden.</li> </ul>
55	K/S Strandlodsvej 15 og 48, København	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ejendommen Strandlodsvej 48 bliver en del af byudviklingsområdet, hvilket betyder, at den gældende ramme for industriområdet(J2) erstattes af en ramme for servicevirksomheder(S3), som også rummer mulighed for boliger.</li> </ul>
58	Københavns Energi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det foreslås, at ophørstidspunktet for Sundby gasværk rettes til 2011 i hovedstrukturen.</li> </ul>
61	M – M Arkitekter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økonomiforvaltningen foreslår at ejendommen Rådmandsgade 55 udlægges som et selvstændigt S2-område</li> </ul>

66	Miljøpunkt Vesterbro/Sydhavn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det foreslås, at OI-området på Tippen udgår af kortet med rækkefølge for byudvikling på side 59 i Hovedstrukturen.</li> </ul>
68	Reitan Ejendomsudvikling A/S, incl. underskrifter fra ca. 700 kunder i Rema 100, Kastrupvej 125	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økonomiforvaltningen foreslår, at der udlægges et lokalcenter "Kastrupvej" langs Kastrupvej mellem Italiensvej og Krudtmøllers Alle i Amager Øst.</li> <li>• Teksten til lokalcentre for Amager Øst ændres til Øresundsvej, Hedegårdsvej og Kastrupvej:</li> <li>• Bruttoetagearealet til butikformål i lokalcentre må ikke overstige 3.000 m<sup>2</sup>, og arealet i dagligvare- og udvalgswarebutikker må ikke overstige henholdsvis 1.000 m<sup>2</sup> og 500 m<sup>2</sup>.</li> </ul>
78	Sundbyernes Grundejer Fællesskab (SGF), GF Hejmdal, GF Gimle, husejerforeningen ABA, GF Dyveke (Jan Kyrsting)	Se nr. 27 A. B. Andersen ovenfor.
82	Tivoli A/S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økonomiforvaltningen foreslår, at Bymidten City udvides med ejendommen matr. nr. 241, Vestervold Kvarter, København, som indeholder H.C. Andersen Slottet.</li> </ul>
86	Vanløse Privatskole	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rammen for et område (matrikel nr. 13bv, 13bæ, 13cc, 13cd, 14y, 1163, 1858 og 2294 Vanløse) omkring Linde Alle foreslås ændret til C1. Reglerne for bygningshøjde og bebyggelsesprocent er derved uændrede i forhold til B3, men anvendelsesmulighederne er bredere.</li> </ul>
87	Waterliving	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det foreslås, at rammerne for husbåde ændres, således at det maksimale etageareal for husbåde til boligformål fastsættes til højst 300 m<sup>2</sup> under forudsætning af, at den enkelte bolig er højst 150 m<sup>2</sup>. Det foreslås samtidig præciseret, at husbåde, der etableres ved ombygning af eksisterende fartøjer, ikke er omfattet af kommuneplanens bestemmelser for mindstestørrelser af boliger.</li> </ul>
92	Socialdemokraterne i Valby	Se nr. 23 fra Valby Lokaludvalg ovenfor





# Oversigt over interne ændringer foreslået af Økonomiforvaltningen

Fejl i nuværende kommuneplan (indsæt formulering)		Skal ændres til:
1	I Rammerne side 26 i afsnittet Miljøforhold står der i sidste linje: 30 dB(A).	Rettes til: 33 dB(A).
2	I Rammerne side 47 er området omkring Haveforeningerne Frederikshøj og Mozart ikke i overensstemmelse med det i 2008 vedtagne kommuneplantillæg for området.	Kortet rettes i overensstemmelse med kommuneplantillæg vedtaget 30. 10. 2009.
3	I Hovedstrukturen side 90 og 91 mangler en række tekniske anlæg (ledninger) i tekst og på kort.	<p>Teksten i afsnittet Energiforsyning, 1. sætning, ændres til: Der reserveres mulighed for en kabellagt 400 kV højspændingsforbindelse fra Amagerværket til Glentegård transformerstation, evt. med fremføring via Svanemølleværket, og en kabellagt 400 kV højspændingsforbindelse fra Amagerværket til H. C. Ørstedsværket.</p> <p>På kortet side 91 indtegnes de eksisterende højspændingsforbindelser.</p> <p>I Redegørelsen på side 92 indføres følgende sætning: Arealer inden for en afstand af 200 meter fra naturgashovedtransmissionsledninger er omfattet af cirkulære nr. 183, der lægger en række begrænsninger på arealernes anvendelse.</p>
4	I Hovedstrukturen side 92 i Redegørelsen, 2. sætning, står følgende: Af hensyn til de afstandskrav (...) ikke at være yderligere potentiale for vindmøller på land i kommunen.	Da BR har besluttet at undersøge mulighederne for flere landmøller skal hele sætningen udgå.
5	I Rammerne side 73 er bymidten Amagerbrogade (detailhandelsudpegning) afgrænset således, at et O3-område ved Øresundsvej indgår. Der kan dog ikke etableres butikker i O-områder.	O3-området ved Øresundsvej udtages af bymidten Amagerbrogade.

6	<p>I Rammerne side 30-31 skal der tilføjes en stjernebemærkning til OI-området ved Kastellet. Rammeændringen er sket på foranledning af Kommunale Ejendomme, der efter ønske fra lejer af Langeliniepavillonen om at indrette kasinodrift for at skabe mere liv i lokalområdet og bedre omsætningsvilkår, har rettet henvendelse til Økonomiforvaltningen. Rammeændringen har været godkendt som forslag på BR den 21. februar 2008 (BR 82/08) og været i offentlig høring i perioden 5. marts til 5. april 2008. I høringsperioden er der kommet 3 henvendelser, der ikke har givet anledning til ændringer i forslaget til rammeændring. I juni 2008 har Justitsministeriet meddelt afslag til lejer af Langeliniepavillonen om tilladelse til kasinodrift, hvilket har medført en længere afklaringsfase i forhold til hvad Langeliniepavillonen skal kunne anvendes til. Efter længere tids overvejelser har Københavns Ejendomme og lejer vurderet at de på trods af afslaget fra Justitsministeriet vil fastholde ønsket om muligheden for kasinodrift. Af tidsmæssige årsager har processen for kommuneplantillæg overskredet processen for kommuneplan 2009, og Økonomiforvaltningen har fundet det mest hensigtsmæssigt, at rammeændringen derfor indgår i processen for kommuneplanen i stedet for et selvstændigt tillæg.</p> <p>Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at hvis Justitsministeriet på et senere tidspunkt vil give tilladelse, så vil det være hensigtsmæssigt for lokalområdet, at Langeliniepavillonen hurtigt kan udnytte tilladelsen.</p>	<p>Ændring af OI-område ved Kastellet i bydelen Østerbro til OI*- Langeliniepavillonen: Der kan indrettes kasino i den eksisterende bygning "Langeliniepavillonen" som supplement til restaurations virksomhed. Langeliniepavillonen må ikke alene anvendes til kasino.</p>
---	---	---

7	<p>I Rammerne side 42-43 er der sket en fejl med området O5*-Hans Egedes Gade. Rammen blev med forslag til Kommuneplan 2009 ændret fra et O3-område med en bebyggelsesprocent på 110 til et O5*-område med en bebyggelsesprocent på 175. Bebyggelsesprocenten kan med den foreslåede rammeændring udregnes for området under et. Rammeområdet omfatter Jagtvejen skole og Metropolitanskolen. Ændringen af rammen til en højere bebyggelsesprocent skyldes planer om en udbygning af Jagtvejens skole som følge af en sammenlægning med Havremarken Skole. Forvaltningen har opdaget en fejl i beregningsgrundlaget for bebyggelsesprocenten, idet det eksisterende bygningsareal på Metropolitanskolens ejendom er større end det, der indgik i beregningerne. For at den planlagte tilbygning på Jagtvejens Skole kan rummes i kommuneplanrammen, skal den ændres til 190 i stedet for 175.</p>	<p>Ramme efter ændring: O5*-Hans Egedes Gade: Den maksimale bebyggelsesprocent er 190 og kan beregnes for området under ét.</p>
8	<p>I Rammerne side 64 mangler *-bemærkning for S1* Lygten.</p>	<p>Der indsættes følgende: S1* - Lygten: Inden for området kan opføres bygninger eller bygningsdele med indtil 12 etager i forhold til baneterrænet.</p>
9	<p>TMF har bedt om at den vestlige del af karreen mellem Omøgade, Venøgade, Æbleøgade og Bryggervangen medtages i bydelscenter Lyngbyvej. Det drejer sig om matr.nr: 5774 og 5831, Udenbys Klædebo kvarter. Ejendommen er omfattet af lokalplan, der muliggør i alt 1.000 m2 butikker med en maksimal butiksstørrelse på 500 m2. TMF ønsker at dispensere herfra, men det forudsætter at ejendommene er inddrages i bydelscenteret.. ØKF vurderer, at ejendommene kan omfattes af bydelscenteret. Det åbner bedre mulighed for en butiksetablering i denne del af karreen, der også skal omfatte en offentlig plads.</p>	<p>Matr.nr: 5774 og 5831, Udenbys Klædebo kvarter; medtages i bydelscenter Lyngbyvej.</p> <p>Der skal rettes i hovedstrukturen side 73 og rammerne side 41.</p>
10	<p>Øster Allé 1 - 5 er i dag et O3-område (offentlige formål). Ejer har anmodet om, at ejendommen bliver lagt ind under det C1-område, der er beliggende umiddelbart op til ejendommen.</p>	<p>Ændres til C1-område</p>

11	På side 33 i hovedstrukturen fremgår det, at bæredygtighedsværktøjet gælder projekter på 100.000 m <sup>2</sup> og derover.	Forvaltningen foreslår at bæredygtighedsværktøjet anvendes på projekter fra 50.000 m <sup>2</sup> .
14	Socialforvaltningen anmoder om at et B2-område indskrænkes og et O2-område tilsvarende udvides, idet tekniske funktioner, som er nødvendige for driften af det eksisterende byggeri ved en fejl er placeret i B2-området.	Ændres til et mindre B2-område, som foreslået.
15	I de gældende rammer for Valby er Valby Idrætspark beskrevet som et O3*-område med teksten: I den videre planlægning åbnes muligheder for at indpasse boliger og erhverv samt mindre butikker i tilknytning til idrætsfunktionerne.	Ændres til: I den videre planlægning åbnes muligheder for at indpasse for andre funktioner samt mindre butikker i tilknytning til idrætsfunktionerne.

# Indsendte hørings svar - resumé af bemærkninger

## Offentlige myndigheder, herunder lokaludvalg

### 1. FREDERIKSBERG KOMMUNE

#### Resume

1. Dialog om byudviklingsprojekter: Frederiksberg Kommune vurderer, at der er fin samklang mellem temaerne i Kommuneplan 2009 og Frederiksbergs kommuneplan. Kommunen ønsker at indgå i dialog om udviklingen af Carlsberg, Bispeengbuen og højhusprojekter.

2. Detailhandel: Frederiksberg Kommune anfører, at den planlagte udbygning af Vanløse Bymidte er for voldsom og vil begrænse udviklingen af bymidten omkring Flintholm station med tilstrækkelige dagligvare- og udvalgswarebutikker. Det foreslås derfor,

- At Københavns Kommune begrænser udbygningen af Vanløse bymidte.

3. Trafik: Frederiksberg Kommune er enig i, at væksten i biltrafikken i hovedstaden skal begrænses. Det bør dog ske ved at forbedre den kollektive trafik og vilkår for cyklister. Frederiksberg Kommune støtter dermed ikke etableringen af en trængselszone og afventer i stedet den grønne omlægning af bilbeskatningen med indførelse af kørselsafgifter i 2015.

4. Parkering: Frederiksberg Kommune vurderer, at lavere parkeringsnormer i Københavns Kommune vil øge presset på parkeringspladserne i Frederiksberg Kommune. Antallet af parkeringspladser bør afspejle det reelle behov. Det foreslås derfor,

- At den hidtidige parkeringsnorm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal fastholdes.

Kommunen opfordrer desuden til, at der etableres offentlige parkeringspladser omkring S-togs og metrostationer for at modvirke unødigt gennemkørende trafik i Frederiksberg Kommune.

5. Stier: Frederiksberg Kommune indgår gerne i dialog om etablering af nye grønne cykelruter og imødeser blandt andet fortsættelsen af den grønne cykelsti fra Frederiksberg mod Valby. I forhold til udbygningen af cykelruten langs

vestsiden af søerne, ser Frederiksberg Kommune gerne, at der tages hensyn til de rekreative værdier ved Svineryggen langs Sankt Jørgens sø.

6. Bæredygtighed Frederiksberg Kommune indgår meget gerne samarbejde om konkrete bæredygtighedsprojekter, herunder f.eks. i forhold til miljøzonen, CO<sub>2</sub>-indsatser, trafikstøjsdæmpende foranstaltninger m.v.

#### Bemærkninger

1. Københavns Kommune indgår gerne i en sådan dialog.

2. Vanløse bymidte er i dag for lille til at sikre en tilfredsstillende butiksbetjening af Vanløses nuværende og kommende befolkning. Ifølge kommunens "Analyse af detailhandel i Københavns Kommune 2008" er Vanløse i dag underforsynet med detailhandel, idet handelsbalancen for Vanløse er 83 % for dagligvarer og 38 % for udvalgsvarer i 2007. Kommuneplanforslaget giver mulighed for at øge det maksimale butiksareal med 23.000 m<sup>2</sup> til i alt 38.000 m<sup>2</sup>. Med realiseringen af det aktuelle projekt ved Vanløse Station får bydelen en butiksforsyning, der er normal for københavnske bydele, idet handelsbalancen for Vanløse forventes at blive 95 % for dagligvarer og 80 % for udvalgsvarer. Der vil således stadig være et forbrug blandt Vanløses kommende borgere, der skal dækkes udenfor bydelen f.eks. i det kommende center ved Flintholm

3. Kommuneplan 2009 fastlægger ikke en trængselszone, men tilvejebringer et overordnet plangrundlag for etablering af en betalingsring, hvis lovgivningen ændres til fordel for indførelse af kørselsafgifter. Københavns Kommune vil forsat arbejde for at tilvejebringe grundlag for indførelse af kørselsafgifter, idet det kan konstateres, at ordningen i andre storbyer som bl.a. Stockholm og London har positive effekter.

4. Kommuneplanens nye parkeringsnormer indføres med henblik på at tiltrække pendlere til den kollektive trafik og er et vigtigt led i en bæredygtig byudvikling. De kommende års udbygning af den kollektive trafik gør valget af tog og bus til et oplagt alternativ til bilen som det primære transportmiddel. Efter åbningen af Cityringen i 2018 vil 85 % af alle boliger i Københavns Kommune ligge stationsnært

med mindre end 600 m til nærmeste station. Alle københavnere har således god mulighed for at benytte S-tog eller metro inden for gå- og cykelafstand til deres bolig. Der er desuden gode busforbindelser til stationerne. Der vurderes på den baggrund ikke at være behov for at etablere yderligere parkering i tilknytning til stationerne.

5. Københavns Kommune er glad for det gode samarbejde om de grønne cykelruter. I kommuneplanen indgår en planlagt cykelsti på den østlige side af Søerne, således som ønsket af Frederiksberg Kommune af hensyn til at sikre den vestlige side (Svineryggen) primært for gående.

6. Københavns Kommune samarbejder gerne om alle de nævnte indsatsområder og ser et godt potentiale i fælles løsninger.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan, men Københavns Kommune indgår gerne i dialog om byudviklingsprojekter og projekter om bæredygtighed i øvrigt.

## 2. GENTOFTE KOMMUNE

### Resume

1. Nordhavn: Gentofte Kommune finder på baggrund af de foreliggende planer for udviklingen af Nordhavn og VVM-undersøgelsen af landindvindingen, at der vil være stor sandsynlighed for, at forholdene i Svanemøllebugten og Gentofte Kommune vil påvirkes negativt af projekterne. Gentofte Kommune tager derfor forbehold for sin videre stillingtagen og indsigelser mod projekterne i den videre proces. Gentofte Kommune anbefaler endvidere,

- At der i kommende VVM-redegørelser og Miljøvurderinger af planer og programmer sker en vurdering af konsekvenserne for kyst- og vandforhold, kulturmiljøet, trafikforhold og luftforurening i Gentofte Kommune.

2. Nordhavnsvej: Gentofte Kommune er enig i at der bør etableres en Nordhavnsvej, men mener kun at løsning A kan håndtere den nuværende og fremtidige trafik. Realiseringen af projekter ved Marmormolen bør afvente færdiggørelsen af Nordhavnsvej. Gentofte Kommune finder det

endvidere nødvendigt med en havnetunnel ud fra et regionalt perspektiv om fremtidens trafikale udfordringer.

3. Tung trafik og trængselszone: Gentofte Kommune finder det uacceptabelt, at der etableres en ordning, som leder tung trafik fra Nordhavn nord på via Ring 2 til Lyngbyvej, idet der herved vil opstå en merbelastning af vejnettet i Gentofte Kommune. Gentofte Kommune er desuden modstander af etableringen af en trængselszone, idet det vil medføre en øget trafik langs zonen i Gentofte Kommune samt et øget antal parkerede biler i kommunen.

### Bemærkninger

1. Københavns Kommune har udarbejdet et selvstændigt forslag til plangrundlag vedr. udvidelse af Nordhavn i form af et forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering samt et forslag til lokalplan for udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal. Gentofte Kommune har i den forbindelse indsendt bemærkninger i foroffentlighedsfasen omhandlende de her foreslåede emner, og disse er indarbejdet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen for udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal. Planforslaget har været i høring fra den 20. maj til den 20. august 2009. Gentofte Kommune har den 23. juni 2009 fremsendt et høringssvar, hvor i kommunen gør indsigelse i henhold til planlovens § 29b, stk. 1, (vetoparagraffen). Der er efterfølgende på administrativt plan afholdt møde mellem Gentofte Kommune og Københavns Kommune, hvor konklusionen var, at Gentofte Kommune på det foreliggende grundlag ikke har mulighed for at frafalde vetoet. Som følge heraf er Gentofte Kommunes høringssvar sendt til afgørelse i Region Hovedstaden, jf. planlovens regler herom.

2. Nordhavnsvej vil alt andet lige medføre en aflastning af vejnettet på Østerbro og i Gentofte Kommune. Begge de fremlagte vejforslag A og B vil kunne håndtere de forventede trafikmængder, men vejforslag A med en tilslutning ved kysten vil medføre den største aflastning.

3. Københavns Kommune arbejder frem til 2011 sammen med staten på en belysning af en østlig ringvejs fordele med hensyn til regional tilgængelighed og mobilitet og med hensyn til aflastning af det øvrige vejnet. Byudviklingen på Marmormolen vil øge trafikken på Nordhavnsvej med ca.

1500 biler pr. døgn ved fuld udbygning. Uden Nordhavnsvej ville denne biltrafik i stedet være henvist til bl.a. Strandvejen og Ryvangs Allé. Nordhavnsvej forventes imidlertid ibrugtaget i 2015 eller 2016, og byudviklingen på Marmorolen forventes tidligst afsluttet i 2018. En trængselszone uden om København vil generelt dæmpe biltrafikken på begge sider af ringen. Generelt vil vejnettet i Gentofte Kommune altså blive aflastet. Bilister, der kører gennem Gentofte Kommune med henblik på at undgå betalingsringen, må i sagens natur have mål eller udgangspunkt i Gentofte. En eventuel øget parkering på vejene i Gentofte Kommune vil kunne reguleres af kommunen selv.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **3. HERLEV KOMMUNE**

#### **Resume**

1. Metroforlængelse: Herlev Kommune ønsker, at der arbejdes for at forlænge metroen med en gren til Herlev eller alternativt en afgrening, som forbindes med en kommende kollektiv trafikforbindelse langs Ring 3. Dette ønskes indskrevet i kommuneplanen.

#### **Bemærkninger**

1. Der er i øjeblikket ingen aktuelle planer om at udvide metrosystemet udover den igangværende opførelse af metrocityringen. Der vurderes derfor ikke at være tilstrækkeligt grundlag for at indskrive metrolinier til ring 3 i kommuneplanen.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **4. KULTURARVSSTYRELSEN**

#### **Resume**

1. Kulturarvsstyrelsen undlader at gøre indsigelse under forudsætning af, at Københavns Kommune i den kommende planperiode arbejder med kortlægning og prioritering af kulturhistoriske bevaringsværdier, således at kommune-

plan 2011 kommer til at indeholde mere præcise retningslinier for kulturhistoriske bevaringsværdier.

2. Kulturarvsstyrelsen anerkender kommunens arbejde med at sikre bevaringsværdige bygninger i lokalplanlægningen, men det ændrer ikke på, at København jf. bekendtgørelse 838 af 3. oktober 2002 om udpegnings af bevaringsværdige bygninger skal udpege bevaringsværdige bygninger i kommuneplanen. Det er ikke tilfældet i kommuneplan 2009.

3. Som resultat af drøftelser på teknikerplan er der indarbejdet retningslinier i kommuneplan 2009, der angiver, hvordan Københavns kommune generelt vil arbejde med at sikre og bevare kulturarven i fremtidige byudviklingsprojekter- og omdannelsesarbejde. Det ændrer ikke på, at planlovens krav om udpegnings af værdifulde kulturmiljøer ikke er gennemført i kommuneplan 2009.

#### **Bemærkninger**

1. Københavns kommune og Kulturarvsstyrelsen har afholdt en række møder på teknikerplan, der har præciseret og afklaret, hvordan Københavns Kommune kan og skal håndtere arbejdet med sikring af bevaringsværdige bygninger, samt udpeger og afgrænser værdifulde kulturmiljøer. I forlængelse af det indeholder kommuneplan 2009 retningslinier for Københavns fremtidige arbejde med kulturarv.

2. Københavns Kommune har løbende gennem save - registreringer kortlagt bevaringsværdige bygninger i København. Det er et meget omfattende arbejde, da København har et meget stort antal bevaringsværdige bygninger; alene på Amager Øst er der 10.000 bevaringsværdige bygninger. Kortlægningen er derfor omkostningstung og tidskrævende. Endelig skal der findes en metode, der gør det muligt at vise de mange bevaringsværdige bygninger i kommuneplanen. Der er udviklet en ny digital kommuneplan og det foreslås at registreringen og visningen af bevaringsværdige bygninger sker som en udbygning af den digitale kommuneplan i forbindelse med den kommende Kommuneplan 2011.

3. Kommuneplan 2009 fastlægger en metode, der kan sikre udpegnings og prioritering af værdifulde kulturmiljøer i forbindelse med københavns konkrete byudviklingsprojekter.



Denne metode skal udfoldes og anvendes i den næste kommuneplan. Det skal ske i form af et særskilt kommuneplantillæg.

#### **Konklusion**

I forbindelse med den kommende Kommuneplan 2011 indarbejdes bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer i København.

### **5. LÄNSSTYRELSEN SKÅNE**

#### **Resume**

1. Boliger: Der peges på, at boligmarkedet går på tværs af kommunegrænser og derfor bør være et emne for hele Øresundsregionen. Det vil være en fordel, hvis der på tværs af regionen udarbejdes samlede strategier for et mangfoldigt boligmarked med mange forskellige typer boliger, der appellerer til mennesker i alle livssituationer. Det gælder også i forhold til opførelsen af billige boliger i regionen.

2. Pendling i Øresundsregionen: Skånes befolkning er relativt yngre end Sjællands. For at sikre tilgangen af tilstrækkelig arbejdskraft bør kommuneplanen indeholde en analyse af befolkningsudviklingen samt flytte- og pendlingsmønstre i Øresundsregionen.

3. Øget konkurrenceevne: OECD anbefaler, at København styrker sin konkurrenceevne gennem et samarbejde med Skåne, som vil komme begge lande til gode.

#### **Bemærkninger**

1-3. Kommuneplan 2009 markerer, at København vil tage regionalt lederskab. Det omfatter også et fortsat samarbejde med Region Skåne. Det skal endvidere bemærkes, at København allerede har et fint samarbejde med Malmö Stad, hvor der udveksles viden og erfaringer om byudvikling på tværs af sundet.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **6. MALMÖ STAD, STADSBYGGNADSKONTORET**

#### **Resume**

1. Vækst i København i forhold til andre nordiske storbyer: Stadsbygnadskontoret understreger det gode samarbejde mellem Malmö og København. Stadsbygnadskontoret understreger, at udfordringen om, at Københavns Kommune taber terræn i forhold til andre nordiske storbyer, skal ses i et regionalt perspektiv, hvor såvel problemer som løsninger strækker sig over landegrænserne. Det anbefales derfor,

- At kommuneplanen får et tydeligere regionalt perspektiv, hvor udmeldinger om blandt andet trafik, befolknings-tilvækst og social integration med fordel kan ske i regi af et regionalt partnerskab.

#### **Bemærkninger**

1. Kommuneplan 2009 fastslår, at København er klar til at tage det nødvendige regionale lederskab i udviklingen af hovedstadsområdet og Øresundsregionen. Københavns Kommune ønsker at fortsætte samarbejdet med Malmö om udviklingen af en integreret region på tværs af sundet. Næste skridt er at konkretisere udviklingen af Øresundsregionen.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **7. MILJØCENTER ROSKILDE**

#### **Resume**

Miljøcenter Roskilde har ingen bemærkninger til kommuneplanforslaget.

### **8. REGION HOVEDSTADEN**

#### **Resume**

1. Råstoffer: Region Hovedstaden, Koncern Miljø, er tilfreds med, at der fortsat er mulighed for at losse råstoffer på havnearealer (HI-områder i rammerne).

### Bemærkninger

1. Der er udlagt HI-områder på Refshaleøen (Indre By), på Nordhavn og syd for Marmormolen (Østerbro) samt på Prøvestenen (Amager Øst).

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplan.

## 9. REGION SJÆLLAND

### Resume

1. Regionale fællesinteresser: Region Sjælland påpeger at Region Sjælland og Københavns Kommune står over for en række fælles udfordringer, der i fremtiden får stor betydning for mulighederne for at skabe vækst og udvikling i Region Sjælland, og som samtidig afspejler, at Region Sjælland og hovedstadsområdet i stigende grad udgør et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked. Det drejer sig blandt andet om trafikale trængselsproblemer i transportkorridorerne mod hovedstadsområdet.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanforslaget markerer Københavns regionale lederskab, der løbende skal udfoldes. Det vil blandt andet betyde samarbejde med omkringliggende regioner; herunder Region Sjælland – ikke mindst set i lyset af at Sjælland nu udgør et fælles opland for arbejdskraft med pendling mellem det øvrige Sjælland og København.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 10. RØDOVRE KOMMUNE

### Resume

1. Grønne områder: Rødovre Kommune bemærker, at området omkring Harrestrup Å, herunder Damhussøen, Damhusengen, Krogebjergparken og Rødovre Stadionpark, er vigtige rekreative områder. Rødovre Kommune indgår gerne i samarbejde med Københavns Kommune om sikring af naturbeskyttelsesinteresser i området på tværs af kommunegrænsen.

2. Trafiksikkerhed: Rødovre Kommune opfordrer til, at cykelruten, der krydser Roskildevej, angives som et sted, der kan forbedres i forhold til trafiksikkerhed i Kommuneplan 2009.

3. Metroudvidelse: Rødovre Kommune forslår, at metroforlængelsen fra Vanløse eller Flintholm til en fremtidig letbane langs Ring 3 bør fremgå af Kommuneplan 2009, da denne metroforlængelse er indtegnet som skitse i den regionale udviklingsplan juni 2008.

4. Tung trafik: Indførelse af forbud mod tung trafik i Københavns Kommune, vil øge mængden af tung trafik i Rødovre. Der anmodes derfor om,

- At konsekvenserne af forbudszoner for tung trafik for Rødovre bør belyses i det videre arbejde med indførelse af forbud mod tung trafik i Københavns Kommune.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanens retningslinier fastslår, at arbejdet med naturbeskyttelsesinteresser skal ske i samarbejde med regionale og kommunale myndigheder; dvs. herunder Rødovre Kommune.

2. Kommuneplanens retningslinier angiver ikke konkrete handlinger om for eksempel forbedringen af cykelruter og krydset ved Roskildevej. Det vil i givet fald blive varetaget i en særskilt handlingsplan for cykelruter i København og omegn.

3. Der er i øjeblikket ingen aktuelle planer om at udvide metrosystemet udover den igangværende opførelse af metrocityringen. Der vurderes derfor ikke at være tilstrækkeligt grundlag for at indskrive metrolinier til ring 3 i kommuneplanen.

4. Effekterne af forbudszonerne for Rødovre vil blive belyst i det videre arbejde med indførelse af et forbud mod tung trafik i Københavns Kommune.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 11. SUNDHEDS- OG OMSORGSUDVALGET

### Resume

I. Sundheds- og Omsorgsudvalget anerkender kommuneplanens visioner og grundlæggende principper, men ser gerne at forholdene for ældre og handicappede borgere samt sundheds- og folkesundhedsaspekterne i byens udvikling får en mere fremtrædende plads i kommuneplanen

### Bemærkninger

I. Forholdene for ældre og handicappede varetages bl.a. i retningslinier om adgang til byens rum, der fastsætter, at offentligheden skal have de bedst mulige adgangsvilkår til byens rum. Folkesundhedsaspekterne varetages også i retningslinier for byliv og fritidsaktiviteter, hvor det understreges, at en lang række af byens rum nu i højere grad skal åbnes for fritidsaktiviteter.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 12. TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

### Resume

I. Pælefunderede konstruktioner ved Kalvebod Brygge: Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker ordlyden i kommuneplanens rammer for lokalplanlægning ændret, således at der i området S2\* - Kalvebod Brygge Nord ikke alene kan etableres flydende konstruktioner, men at disse konstruktioner også kan være pælefunderede. Det maksimale overfladeareal af konstruktionerne ønskes ændret fra 5.000 m<sup>2</sup> til 6.000 m<sup>2</sup>. Baggrunden for ændringsforslaget er, at en pælefunderet konstruktion har vist sig at kunne være teknisk og sikkerhedsmæssigt mere hensigtsmæssig. Samtidig skønnes arealbehovet for at kunne rumme de ønskede aktiviteter mv. at være en smule større end først antaget.

### Bemærkning

I. Der er tale om en mindre ændring af rammerne, som ikke skønnes at have væsentlig betydning for andre parter, og som derfor kan imødekommes, uden at en supplerende høring efter bestemmelserne i planlovens § 27 er vurderet nødvendig.

### Konklusion

Rammen for lokalplanlægning for S2\* - Kalvebod Brygge Nord foreslås ændret til følgende:

S2\* - Kalvebod Brygge Nord: Det maksimale etageantal er 14 inklusive tagetage. På det tilstødende vandareal kan der udover husbåde i overensstemmelse med rammerne herfor etableres pælefunderede og/eller flydende konstruktioner til ophold, rekreative formål, publikumsorienterede serviceerhverv og lignende. Det maksimale overfladeareal af konstruktionerne er 6.000 m<sup>2</sup>, og den maksimale højde er 7 meter. For bygninger på eller som del af de pælefunderede og/eller flydende konstruktioner er det samlede maksimale etageareal 1.000 m<sup>2</sup>.

## 13. UNIVERSITETS- OG BYGNINGSSTYRELSEN (UBST)

### Resume

I. Kollegie- og gæsteboliger: Der er i kommuneplanforslaget fastsat en grænse i planperioden på maksimum 600 kollegieboliger inden for det centrale byområde og brokvartererne. UBST anmoder om,

- At det bliver direkte muligt at etablere kollegieboliger med et stort islet af boliger til gæstestuderende og forskere i forbindelse med campusområderne.
- Såfremt begrænsningen på antallet af kollegieboliger bibeholdes i rammer og lokalplanlægning, ønskes indført, at kollegieboligerne primært etableres i forbindelse med campusområderne, således at Københavns Universitets og Universitets- og Byggestyrelsens planer for udviklingen af campusområderne kan realiseres.

2. Innovationsmiljøer og forskerparker: UBST ønsker et tæt samarbejde med forsker- og innovationsmiljøer, og finder, at samarbejdet fremmes bedst muligt, hvis faciliteter til forsker- og innovationsmiljøer etableres i campusområderne. Det forslås derfor,

- At der i afsnittet om O-områders anvendelse i Rammer og Lokalplanlægning s. 26 nævnes mulighed for etablering af forskerparker og innovationsmiljøer som allerede tilladt i Universitetsparken.

3. P-pladser: Kommuneplanforslaget indeholder en norm om maks. 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup>. UBST og Københavns Uni-

versitet har imidlertid flere strategier for, hvordan universitetet kan begrænse energiforbruget og gøre aktiviteterne omkring universitetet mere bæredygtigt. Den forslåede parkeringsnorm spiller ikke gunstigt sammen med disse mål. Der anmodes derfor om,

- At der for universitetsområderne i kommuneplanen fastsættes en p-norm på maks. 1 p-plads pr. 500 m<sup>2</sup> i campusområderne.

4. Nørrebro/Nørre Campus: Der anmodes om, at:

- At området omkranset af Jagtvej og Rådmandsgade igen får status som O-område som i lokalplan 76. I kommuneplanforslaget er området nu et S2 område. UBST ejer en del matrikler i området. Den samme problematik gør sig gældende i forhold til området omkranset af Sigurdsgade, Titangade og Vermundsgade, som ønskes tilbageført til O-område frem for et S1-område som udlagt i kommuneplanforslaget. En del matrikler på området ejes af staten.

5. Panum instituttet og Niels Bohr Science Park: UBST ønsker at udskrive en projektkonkurrence i efteråret 2009 for laboratoriebygningen på Panum Institut. Som følge af projektet ønsker styrelsen,

- At der for O5-området "Panum Institut" gives mulighed for at bygge i 73,95 meters højde, samt at bebyggelsesprocenten øges til 200. Dermed vil der i kommuneplanen være direkte hjemmel til den efterfølgende lokalplan.
- At der desuden fastholdes en bebyggelsesprocent på 150 % for O5-området "Nørre Campus".

### Bemærkninger

1. Københavns Kommune er positivt indstillet på at indlede dialog om mulighederne for at placere boligerne i campusområderne i forbindelse med en kommende revision af rammerne for lokalplanlægning.

2. O-rammen giver mulighed for administration for offentlig og privat virksomhed af almennyttig karakter. Københavns Kommune vil præcisere bestemmelserne i forbindelse med det kommende arbejde med fornyelse af rammerne for lokalplanlægningen, også da ønsket bl.a. lever op til målsætningerne om den dynamiske by.

3. Københavns kommune bakker op om udviklingen af bæredygtige campusområder og er enig i, at begrænsning af energiforbruget til transport for de ansatte er et væsentligt virkemiddel. Derfor er parkeringsnormerne ændret i kommuneplanforslaget. Der er ikke noget til hinder for, at antallet af p-pladser kan begrænses yderligere. Dette kan indgå i den videre dialog om udviklingen af campusområderne.

4. Københavns Kommune er indstillet på at se nærmere på mulighederne for et ændret rammegrundlag i et kommende kommuneplantillæg, idet en gennemførelse af ændringerne på nuværende tidspunkt ville fordrer en supplerende høring efter planlovens § 27 af alle ejere inden for områderne, hvilket ikke findes hensigtsmæssigt af hensyn til den samlede kommuneplanproces.

5. Siden styrelsen fremsatte bemærkningen er der mellem styrelsen og Økonomiforvaltningen igangsat et arbejde med at udarbejde et kommuneplantillæg for området, hvor i bl.a. muliggøres en større bebyggelsesprocent og bygningshøjde, hvorved det fremsatte ønske ikke længere er aktuelt.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 14. VEJDIREKTORATET

### Resume

1. Vejdirektoratet bemærker, at der i kommuneplanen er redegjort for planlægningen af Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingørmotorvejen, således at Nordhavnsvejs tilslutning sker som en overordnet ny vejforbindelse, samt at planlægningen foregår i samspil med staten. Ligeledes bemærkes det, at Europavej 20 – Sverigesmotorvejen - er en international forbindelse. Endvidere fremgår det at statsvejene inden for Københavns Kommune indgår i kommunens overordnede vejnet i kommuneplanforslaget.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 15. KULTUR- OG FRITIDSUDVALGET

### Resume

I. Investeringer i kultur- og idrætsfaciliteter i planperioden: Kultur- og Fritidsudvalget anfører, at der er et stort behov for at investere massivt i kultur- og idrætsfaciliteter i København, hvis det skal være muligt at servicere den voksende befolkning på kultur- og fritidsområdet i planperioden. Hvis investeringsniveauet skal følge det gennemsnitlige niveau i 6-byerne, skal der frem mod 2020 investeres 1,6 mia. kr. i Københavns Kommune. Derudover bemærkes det, at der trods udviklingen af de nye byområder i Sydhavnen og Ørestad ikke er sket tilsvarende investeringer i nye kultur- og idrætsfaciliteter. Tages der højde herfor er investeringsbehovet på 1,6 mia. kr. Beregningerne er ekskl. udgifter til eksisterende efterslæb. Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler:

- At der i beregningerne af det fremtidige investeringsbehov på kultur- og fritidsområdet i Københavns Kommune tages udgangspunkt i det gennemsnitlige niveau i 6-byerne. Dvs. der bør investeres 1,9 mia. kr. på området frem mod år 2020.

### Bemærkninger

I. Der er som bilag til Kommuneplan 2009 udarbejdet en investeringsredegørelse, som kortlægger investeringsbehovet i kommunale servicefaciliteter som følge af befolknings-tilvæksten frem mod år 2020. Investeringsniveauet på kultur- og fritidsområdet er i denne forbindelse fastsat til 1,2 mia. kr., hvilket skyldes, at der i redegørelsen tages udgangspunkt i det nuværende serviceniveau. Øgede udgifter til forbedringer af serviceniveauet kan kun indgå i investeringsredegørelsen, såfremt der er truffet politisk beslutning herom.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## LOKALUDVALG

## 16. AMAGER VEST LOKALUDVALG

### Resume

1. Overordnet byudvikling: Lokaludvalget ser gerne, at kommunen i endnu højere grad sikrer etableringen af varierede funktioner og publikumsorienterede funktioner i store byggeprojekter:

2. Grønne områder: Lokaludvalget ønsker de nuværende grønne områder i kommunen opretholdt.

3. Den bæredygtige by: Lokaludvalget savner definitioner af Bæredygtighed og vækst i forslag til Kommuneplan 2009 og savner ligeledes lavenergikrav ved mindre bebyggelser, herunder kommunale byggerier.

4. Tæthed og byliv: Lokaludvalget opfatter kommuneplanforslaget således, at tæthed i sig selv forventes at skabe byliv, men finder ikke, at der er en sådan sammenhæng. Der efterlyses bl.a. kommunale subsidier.

5. Beboerhaver: Lokaludvalget ønsker at friarealer omkring boligbyggerier kan indrettes med helt små beboerhaver (ikke kolonihaver), som både kan fungere som sociale mødesteder og bidrage til lokal afledning af regnvand.

6. Trafik: Lokaludvalget hilser kommunens cykelstrategi velkommen. Ligeledes støtter lokaludvalget ideen om Amagerbrogade som strøggade. Lokaludvalget opfatter kommuneplanforslaget således, at der opereres med 600-1000 meters gangafstand til kollektiv trafik, hvilket strider mod ønsket om en by, der er fysisk tilgængelig for alle. Der savnes endvidere en overordnet plan for havnetunnellen som kun kort er beskrevet i kommuneplanforslaget.

7. Boliger: Lokaludvalget finder det uheldigt over for enlige at fastholde mindstekravet til boligstørrelse på 75 m<sup>2</sup>. Her er der behov for en ændring, da kravet kan presse boligforbruget op, hvilket er økonomisk og miljømæssigt uheldigt. Lokaludvalget finder det også bekymrende, at kommunens tidligere politik om at sprede de almene boliger

og undgå store enheder synes opgivet, f.eks. med byggeriet ved siden af Hørgården, der i forvejen har store sociale problemer.

8. Den dynamiske by: Lokaludvalget ønsker en byudvikling med større fleksibilitet, så der banes vej for funktionsblandede områder. Der ønskes byggeri med mindre enheder/lejemål, mindre butikker og en fleksibilitet, der tillader at omdanne erhverv til bolig og omvendt i takt med efterspørgslen. Lokaludvalget er betænkelige ved at samle kreative erhverv i nedlagte erhvervsområder. De skal indgå aktivt i bybilledet. Ligeledes ønsker lokaludvalget at der udpeges kreative og håndværkszoner i bydelen.

9. Kulturhuse: Lokaludvalget ønsker flere medborgerhuse og en bevarelse af alle biblioteksfilialer i bydelen.

10. Havnetunnel: Lokaludvalget støtter en ambitiøs havnetunnelløsning kombineret med en betalingsring og finder det uheldigt, at forslaget til kommuneplan kun omtaler havnetunnelen i redegørelsen, men ikke konkretiserer planlægningen.

11. Rækkefølgeplan: Lokaludvalget mener, at der i rækkefølgeplanens første fase er for mange projekter, således at der mangler kapacitet til såvel finansiering som byggeri. Det foreslås, at der laves en prioriteret rækkefølge, så udbygningen af områderne gøres indbyrdes afhængige. Det skal sikres, at områderne er fuldt udbyggede, inden det næste projekt går i gang.

12. Dispensationer fra kommune- og lokalplaner: Lokaludvalget finder, at der i for vid udstrækning dispenseres fra kommunale planer og at planerne i stedet bør udformes, så dispensationer ikke bliver nødvendige.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanen udstikker rammer for en mangfoldig by med varierede funktioner, herunder serviceerhverv, i de større byudviklingsprojekter. Den stiller krav til anvendelsen af stueetager på gader med et godt potentiale for byliv (butiksstrøg). I rammerne er der med særlige regler for forøgelse af bebyggelsesprocenten skabt et incitament til at integrere faciliteter til kultur, idræt og lignende i nye byg-

gerier. Det vurderes ikke, at kommuneplanen kan tilføres yderligere virkemidler til fremme af publikumsorienterede funktioner. Etableringen af sådanne funktioner er afhængige af en række forhold, der ikke reguleres af kommuneplanen, herunder brugergrundlag, økonomi etc.

2. Forslaget til kommuneplan fastholder de hidtil udpegede rekreative områder og udpeger enkelte nye områder til rekreative formål.

3. Forslaget til kommuneplan er udtryk for en forståelse af bæredygtighed, der i lighed med lokaludvalgets omfatter såvel miljømæssige som økonomiske og sociale faktorer; men i afsnittet "Den bæredygtige by" er der særligt fokus på at integrere miljøaspekter i byens udvikling. Krav om byggeri i lavenergiklasse 1 forudsætter, at byggeriet har en størrelse, hvor det skønnes nødvendigt eller ønskeligt at udarbejde lokalplan. Københavns Kommune stiller særlige krav til kommunale og støttede byggerier. Disse er dog ikke fastlagt i kommuneplanen, men i en særskilt politik. Kommunen gør ligeledes en betydelig indsats for energibesparelser i den eksisterende bygningsmasse, men dette arbejde ligger heller ikke indenfor kommuneplanen.

4. Udviklingen af byliv afhænger af mange faktorer, hvoraf tæthed kun er en. Tætheden i nyere byggerier i København er lav sammenholdt med de ældre kvarterer i Indre By og brokvartererne. Dette giver alt andet lige et dårligere grundlag for cafeer, butikker etc. Kommunen benytter sig af de virkemidler til fremme af byliv, som den har til rådighed, men subsidier til aktiviteter som ovennævnte er ikke en mulighed.

5. Etableringen af friarealer i form af beboerhaver vil være i overensstemmelse med kommuneplanen, så længe kommuneplanrammernes friarealkrav overholdes. Der er intet planmæssigt i vejen for, at lokalplanlægningen for et byggeri kan udlægge dele af friarealet til nyttehave for de beboere, der måtte ønske det.

6. Lokaludvalgets forståelse af stationsnærhedsprincippet (kravet om højst 600- 1000 meters gangafstand fra en station til nyt kontorbyggeri) beror på en misforståelse, idet dette princip ikke regulerer tætheden af stoppesteder for

den kollektive trafik. Gangafstanden hertil et typisk betydeligt mindre, men den reguleres ikke i kommuneplanen. Københavns Kommunes handicappolitik sikrer generelt hensyn til fysisk tilgængelighed.

7. Kommuneplanen fastsætter rammer for boligstørrelserne. Kravet ved byggeri af flere boliger er en gennemsnitsstørrelse på 95 m<sup>2</sup> og en mindstestørrelse på 75 m<sup>2</sup>, men op til 10 % af et byggeri kan være lejligheder under 75 m<sup>2</sup> og ungdoms-, ældreboliger mv. må også gerne være mindre. Det skal bemærkes, at der er tale om bruttoarealer, altså inkl. trapper, adgangsarealer og andre fællesrum. København er præget af mange små lejligheder, så singler vurderes ikke at have problemer med at finde boliger i passende størrelse. Derimod er der behov for at få flere lejligheder til familier med mere end 1 barn, som ønsker at bo i København. Kommuneplanen kan ikke regulere fordelingen af boliger efter ejerform, og den regulerer således heller ikke, hvorvidt byggeriet ved siden af Hørgården bliver almene boliger. Københavns Kommune har udformet en særskilt boligpolitik, der rummer kommunens mål og indsatser på boligområdet. Det skal bemærkes, at kommunen har forsøgt at tiltrække andre ejerformer til bebyggelsen af trekantarealet ved Hørgården, men dette har ikke vist sig muligt.

8. Kommuneplanen udpeger i stadig større udstrækning områder til blandet anvendelse (C- og S-områder), hvor erhverv, butikker, boliger mv. kan eksistere side om side. Der er mulighed for mindre butikker og ikke-forurenende erhverv i stort set alle byområder, men kommuneplanen kan ikke regulere størrelsen af de enheder/lejemål, der bygges og udbygdes. Københavns Kommune ønsker en fleksibel anvendelse af bygningsmassen, men lovgivningen på boligområdet gør det stort set umuligt at skifte mellem bolig- og erhvervsanvendelse. Kreative erhverv kan jf. ovenstående lokaliseres i mange forskellige områder, og de fleste findes udenfor de udpegede kreative zoner, og således også i bydelen Amager Vest. Udpegningerne hviler på en række (plan- og bygningsmæssige) forudsætninger. Der er ikke umiddelbart områder i Amager Vest, der svarer til disse forudsætninger.

9. Kommunens strategi for forsyningen med kulturhuse og biblioteker skal tilgodese en forsyning af alle bydele og et ønske om stærke enheder, der kan sikre attraktive åbningstider, høj kvalitet i tilbuddene mv. Kommuneplanens retningslinje for kulturcentre er et udtryk for denne strategi.

10. Kommuneplanen omtaler en havnetunnel som et af de større kommende infrastrukturprojekter. Det er imidlertid alt for tidligt at optage retningslinjer om placering og udformning. Der er behov for undersøgelser, så planlægningen kan konkretiseres i løbet af de kommende år. Det er besluttet at sætte disse undersøgelser i gang-

11. Antallet af projekter i rækkefølgeplanens første fase er bestemt af de kommende års befolkningsvækst i København, som forventes at blive på i alt 45.000 inden år 2025. Den nuværende befolkningsudvikling ligger over kommunens prognoser, så alt tyder på et øget boligbehov. En stram prioritering med indbyrdes afhængighed mellem byggeprojekter vil give for ringe fleksibilitet og ikke tage højde for borgernes forskellige boligønsker og bygherrenes forskellige muligheder med hensyn til projekternes størrelse, beliggenhed mv. Et for snævert udbud af byggemuligheder vil kunne skabe en monopollignende situation og dermed medvirke til at presse grundpriserne i vejret til skade for mulighederne for at bygge forskellige typer af boliger, herunder almene boliger, ungdoms- og ældreboliger mv.

12. Der kan alene dispenseres fra lokalplaner. De fleste lokalplandispensationer omhandler bygningsmæssige detaljspørgsmål, og ved høring af naboerne indkommer der som oftest meget få indsigelser. En del dispensationer gælder ældre lokalplaner og omhandler forhold, som man ikke kunne forudse ved planens tilblivelse. Alternativet til dispensationer vil i mange tilfælde være at udforme lokalplaner med så stor fleksibilitet, at de ikke længere har den ønskede entydighed.

## Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 17. AMAGER ØST LOKALUDVALG

### Resume

1. Byudvikling: Lokaludvalget finder, at kommuneplanforslaget fremstiller befolkningsudviklingen som en naturlov, der bl.a. giver anledning til forslag om byggeri ved Krimsvvej og Strandlodsvej på Østamager. Denne planlægning er Amager Øst Lokaludvalg modstander af. Der ønskes en samlet plan med en meget konkret rækkefølgeplan, og med henvisning til de øvrige udviklingsområder i byen mener lokaludvalget ikke, at der er behov for at bygge på Østamager i noget væsentligt omfang på nuværende tidspunkt. Lokaludvalget ønsker den vedtagne lokalplan for Krimsvvej revideret.

2. Den bæredygtige by: Lokaludvalget finder kommunens mål for reduktion af udslippet af CO<sub>2</sub> urealistisk og foreslår en række trafikale ændringer til imødegåelse af stigninger i biltrafikken. Hertil hører øget busfrekvens, letbaner, stille- og strøggader, park-and-ride anlæg ved metrostationer, delebilsordninger og pilotprojekter med elbiler. Lokaludvalget foreslår også en række initiativer som kommunalt drevne energiselskaber, regler for offentlig bespisning, genbrugsmarkeder, og placering af virksomheder og institutioner i tæt sammenhæng med boliger.

3. Byggeriets energiforbrug: Lokaludvalget finder kravene til nybyggeriets bidrag til udslip af CO<sub>2</sub> utilstrækkelige og ønsker, at der også skal stilles krav til den eksisterende bygningsmasse.

4. Stationsnærhed: Lokaludvalget ser ikke det store potentiale i en udvikling af de stationsnære områder med tæt byggeri. Der stilles i stedet bl.a. forslag om, at kultur- og idrætsfaciliteter placeres stationsnært.

5. Villaområder: Lokaludvalget finder det problematisk, at det er muligt at fortætte byggeriet i villakvartererne.

6. Byen for alle: Lokaludvalget savner mere fokus på det sociale område, således at kommuneplanen ikke kun omhandler bolig trafik og miljø, men også det liv, som borgerne lever i byen. Udvikling i retning af ghettoisering og parallelsamfund bør modarbejdes. Lokaludvalget opregner en række indsatsområder, som ønskes omtalt i kommune-

planen vedrørende ledighed, gadeplansarbejde, folkeskolen, samvær mellem børn og ældre, indsats imod ensomhed etc.

7. Tilgængelighed: Lokaludvalget ønsker, at tilgængelighed for handicappede prioriteres i byudviklingen, herunder i konkret nybyggeri. Der ønskes indrettet to elevatorer ved hver metrostation.

8. Sundhed: Af hensyn til at beskytte borgerne mod støj ønsker lokaludvalget ikke skoler og institutioner mv. placeret tæt på større veje, industri eller kulturinstitutioner, hvor der spilles høj musik. Luftforureningen ønskes formindsket ved at føre større gennemfartsveje under jorden. Lokaludvalget efterlyser sundhedshuse i alle bydele, herunder en konkret placering af et sundhedshus i Amager Øst. Lokaludvalget finder den gældende hospitalsplan uheldig for københavnernes på grund af lange transportafstande og ønsker i den forbindelse en koordineret løsning for betjeningen med kollektiv trafik.

9. Idræt og kultur: Lokaludvalget finder København underforsynet med idrætsanlæg og ønsker en strategi for facilitetsmassen i kommunen. Lokaludvalget ønsker endvidere en plan for udvikling af indendørs idrætsfaciliteter på Kløvermarken samt for konkrete arealer/bygninger til idræt forskellige steder i Amager Øst. Lokaludvalget ønsker fokus på kulturlivet for hele Amager. Kommuneplanen skal være med til at sikre accept af, at musiksteder larmer. Endvidere ønskes det sikret, at der bl.a. kan etableres udstillingssteder og biograf i bydelen, ligesom lokaludvalget ønsker finansiel støtte til en række kulturelle initiativer.

10. Byen ned til vandet: Lokaludvalget ønsker, at kystområdenes herlighedsværdier skal være tilgængelige for befolkningen som helhed. Amager Øst har et stor rekreativt potentiale langs kyststrækningen, som skal udnyttes. Der stilles bl.a. forslag om, at aktiviteterne på Prøvestenen afvikles og der plantes skov. Kløvermarken ønskes fredet, men således at den kan udvikles (i sammenhæng med Kløverparken) med bl.a. et bæredygtigt idræts- og kulturhøjhus. Endelig skal der fastlægges sammenhængende offentligt tilgængelige cykelstier langs kyststrækningen. Adgangen til Prøvestenen ønskes ændret til en bro og farvandet omkring



Prøvestenen ønskes uddybet for at give bedre vilkår for sejlads.

11. Trafik: Lokaludvalget støtter det stinet, der fremgår af kommuneplanen, herunder til tilhørende broer over havnen, men efterlyser flere stier langs kysten. Der ønskes også en indsats for trafikikkerheden ved stiernes møde med den øvrige trafik og i særdeleshed i en række uheldsbelastede kryds. Lokaludvalget støtter parkeringsnormerne i kommuneplanforslaget, men er bekymret for den mulighed for at etablere parkering uden for egen grund og dermed på vejareal, som rammerne giver. Der vurderes ikke at være plads på vejen. Lokaludvalget ønsker flere havnebussler og vil gerne have gravet an kanal, så der kan sejles direkte fra Inderhavnen og ned langs Amagers østkyst.

12. Udfordring nr. 5 (Øresundskysten): Lokaludvalget støtter strategien for Øresundskysten i form af koncentrerede udviklingsområder, med Nordhavnen som det første, der sikrer et fornuftigt forhold mellem infrastrukturinvesteringer og rummelighed for byudvikling. Lokaludvalget ser frem til at bidrage til den langsigtede planlægning for Øresundskysten som helhed.

13. Rammer: Lokaludvalget har en lang række kommentarer til konkrete rammer for lokalplanlægningen i bydelen. Her er alene medtaget de kommentarer, der indeholder ønsker om ændringer af rammerne og som ikke allerede har været omtalt i ovenstående vedrørende hovedstrukturen.

- Amagerværket og Amagerforbrænding ønskes udlagt med større afstandskrav til støjfølsom anvendelse.
- Vindmøllevej og Forlandet ønskes udlagt til blandede byfunktioner, herunder boliger.
- Sundby Gasværk, her ønskes gasbeholderen bevaret.
- Amager Strand, her ønskes der yderligere parkering for biler og cykler.
- Strandlodsvej, Øresundsvej, Lergravsvej, Amager Strandvej, Krimsvej, her ønskes byggemulighederne i rammerne reduceret og bygningshøjden nedsat.
- Mecklenborggade, her ønskes arealet ikke bebygget men anvendt til offentlige formål.
- Detailhandel, her ønsker lokaludvalget, at der alene gives mulighed for mindre, lokale butikker, men at der åbnes

mulighed for en basar i tilknytning til metrostation Øresund i stedet for større detailhandelsbutikker.

- Husbåde, lokaludvalget finder, at der er masser af plads til husbåde i bydelen, og at husbåde (til beboelse og andre formål) kunne medvirke til at skabe mere liv langs hele kyststrækningen.

### Bemærkninger

1. Befolkningsudviklingen fremskrives på baggrund af de seneste fire års faktiske udvikling. Befolkningsprognosen justeres årligt, således at svingninger i den faktiske udvikling kan indgå i befolkningsprognosen. I øjeblikket stiger befolkningen mere end prognosticeret. Østamager er dog primært forbeholdt byudvikling på længere sigt, idet der alene er åbnet for udvikling af de to nævnte områder til boliger og erhverv i første del af planperioden.

2. Kommunens mål for udslip af CO<sub>2</sub> skal ikke alene nås gennem reguleringer i kommuneplanen, men afspejler sig også i kommunens klimaplan og en række andre politikker. Lokaludvalgets forslag til trafikaktiviteter vedrører for en dels vedkommende (busfrekvens, delebiler, elbiler) forhold, der ikke kan reguleres i kommuneplanen. Kommuneplanen indeholder ikke retningslinier for letbaner, da disse ikke indgår i planerne for udbygningen af Københavns infrastruktur. Det vurderes ikke som hensigtsmæssigt at etablere pladskrævende park-and-ride anlæg så tæt på bymidten som ved metrostationerne. For at have en virkelig effekt må sådanne anlæg placeres længere ude i Københavns omegn. Kommuneplanen udpeger i vejnettsplanen en række strøgader, der kan medvirke til at reducere den gennemkørende trafik. Også de øvrige forslag til aktiviteter ligger udenfor kommuneplanens hjemmel, undtagen muligheden for integreret lokalisering af erhverv, institutioner og boliger. Denne integration understøttes i kommuneplanen, der udpeger flere blandede områder (C og S) og færre mono-funktionelle områder end tidligere.

3. Kommuneplanforslaget udnytter planlovens muligheder for energikrav til nyt byggeri. Der er ikke hjemmel til at stille yderligere krav. Kommuneplanen kan ikke regulere energiforbruget i eksisterende lovligt byggeri.

4. Fortætningen i de stationsnære områder er foranlediget dels af miljøministeriets Fingerplan 2007, dels af et ønske om at begrænse især pendlertrafikken til København. Derfor skal større kontorvirksomheder placeres i de stationsnære områder. En for ringe rummelighed i de stationsnære områder vil betyde, at disse erhverv ikke vil kunne placeres i København. Større kultur- og fritidsanlæg søges også placeret optimalt i forhold til den trafikale infrastruktur.

5. Kommuneplanen omtaler de sociale udfordringer i København, men den kan ikke fastlægge virkemidler til at imødegå udviklingen. Disse initiativer kan imidlertid findes andetsteds i kommunens politikker for boliger, skoler, indsats for trykthed etc.

6. I mere end 60 år har Teknik- og Miljøforvaltningen fulgt en praksis, hvor de krævede mindste grundstørrelser i villakvarterer har ligget på ca. 450 m<sup>2</sup> (eksklusive vejareal) og med en facadebredde på 14 m. Ved dobbelthuse og hjørneparceller har kravene været henholdsvis 350 m<sup>2</sup> og 11 m. Ved koteletgrunde har praksis været mindst 450 m<sup>2</sup>, uden medregning af adgangsstrimlen. Strimlens bredde minimum 3,50 m. Denne administrative praksis er retningsgivende og forudsætter en konkret vurdering i hver enkelt sag ud fra ejendommens og områdets karakter sammenholdt med de øvrige bebyggelsesregulerende bestemmelser. På grund af servitutternes bebyggelsesregulerende bestemmelser med relation til grundarealens størrelse muliggøres der ved en sådan dispensation ikke, at der kan bygges med et større etageareal. I øvrigt betinges det altid ved en sådan dispensation, at der på grunden opføres bebyggelse i kun 1½ etage med kun én bolig.

En regulering til hindring af uønsket fortætning af B1-områderne ved f.eks. dobbelthusbebyggelse kan i dag gennemføres ved en justering af administrationspraksis i forhold til servitutterne og de bebyggelsesregulerende bestemmelser i byggelovgivningen .

7. Tilgængelighed for handicappede tænkes med i planlægningen jf. kommunens handicappolitik. Ved udarbejdelsen af lokalplaner og lignende planer udarbejdes der en vurdering af fysisk tilgængelighed, som indgår i beslutningsgrundlaget.

Kommuneplanen kan ikke regulere antallet af elevatorer i hverken metrostationer eller andet byggeri.

8. Kommuneplanen indeholder retningslinjer for støj-påvirkning af offentlige institutioner med afsæt i Miljøministeriets retningslinjer. Nybyggeri til skoler, hospitaler mv. er dermed sikret mod støjgener. Sammenholdt med andre virkemidler vurderes en nedgravning af større gennemfartsveje ikke at være en effektiv løsning på luftforurening. Sundhedshuse kan placeres i de rammer, der er udlagt til offentligt byggeri (O2-O5), men de kan også integreres i blandede byområder. Der vurderes derfor at være planmæssig mulighed for lokalisering af sundhedshuse i alle bydele. Kommuneplanen regulerer ikke den konkrete placering af et sundhedshus i Amager Øst. Region Hovedstaden har ansvaret for lokaliseringsplaner for hospitaler. Såvel placeringen af eksisterende som kommende hospitaler vil indgå i kommunens tilrettelæggelse af busbetjeningen i kommunen.

9. Kommuneplan 2009 fastslår, at kultur og idræt skal indgå på linie med daginstitutioner og skoler i byens udvikling. I forbindelse med den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2009 fremlægges en investeringsredegørelse, der opgør behov for og midler til bl.a. investeringer i kultur og idrætsfaciliteter i de enkelte bydele i København. Kommunen har udarbejdet skitser til en idrætsudvikling på Kløvermark en, men disse planer er blevet bremset af det fremsatte fredningsforslag, der ikke giver mulighed for byggeri til idrætsformål som ønsket af lokaludvalget. Kommuneplanen indeholder rammer for anlæg til offentlige formål, herunder idræt og kultur, men kan ikke regulere konkrete beslutninger om etableringen heraf. Grænseværdierne for kulturinstitutioners støjpåvirkning af omgivende boliger, institutioner mv. kan ikke reguleres i kommuneplanen. Kommuneplanforslaget åbner for en konkret placering af et udstillingssted (Kraftværksvej), men kommuneplanen er i øvrigt ikke til hinder for, at der kan placeres gallerier, biografer mv. i såvel den eksisterende by som i byudviklingsområder.

10. Herlighedsværdier og det rekreative potentiale for Amager Øst vil indgå i en fremtidig strategi for udviklingen af kyststrækningen. Der er allerede offentlig adgang til den

overvejende del af kysten i Amager Øst. Prøvestenen er i Fingerplan 2007 udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, så kommunen har ikke adgang til at foreslå andre anvendelser af området. Der er dog reserveret arealer til rekreative formål på den sydlige del af øen. En planlægning for rekreative faciliteter på Kløvermarken må afvente udfaldet af fredningssagen. Langs østkysten af Amager forløber såvel en grøn cykelrute som cykelstier langs strandvejen. Der er endvidere anlagt en række andre stier tæt på kysten, men disse reguleres af plejeplanerne for de grønne områder og ikke af kommuneplanen. I kommuneplanen opfordres til, at dæmninger generelt ombygges, så der bliver mulighed for passage af både. Kommuneplanen kan ikke regulere uddybning af områder på søterritoriet.

11. Vedr. stier langs kysten henvises der til punkt 10. Trafiksikkerheden har høj prioritet i København og der sker løbende forbedringer af uheldsbelastede kryds mv. Rækkefølgen for dette arbejde fastlægges dog ikke i kommuneplanen. Muligheden for parkering uden for egen grund ved nybyggeri skal ses som en undtagelse på steder, hvor de konkrete forhold ikke giver mulighed for parkering på grunden (f.eks. ved huludfyldningsbyggeri). Parkerings- og adgangsforholdene på de omgivende veje vil indgå i kommunens vurdering af, om det kan tillades, at parkeringsdækningen tilvejebringes uden for grunden. Rutenettet for havnebussler fastlægges ikke i kommuneplanen. Amagers østkyst vurderes ikke egnet til sejlads med havnebussler, da disse sammenholdt med den eksisterende kollektive trafik ikke kan konkurrere på hverken tid eller tilgængelighed.

12. Planlægningen for en byudvikling af Øresundskysten skal ses i et meget langsigtet perspektiv, hvor der vil være gode muligheder for lokal medvirken undervejs.

### 13. Rammer

- Amagerværket og Amagerforbrænding: De vejledende afstandskrav fastlægges ud fra Miljøministeriets virksomhedsklassifikation. Afstandskravene til miljøfølsom anvendelse kan dog øges, hvis det konkrete anlæg fordrer det. Da dette i givet fald ville ramme såvel eksisterende boliger og kolonihaver som planlagt byggeri (der så ikke vil kunne etableres), er det ikke ønskeligt at tillade anlæg, der vil fordrø øgede afstandskrav.

- Vindmøllevej og Forlandet: Disse arealer vil alene af miljømæssige årsager ikke kunne anvendes til boliger og lignende forureningsfølsom anvendelse.
- Sundby Gasværk: Kommuneplanforslaget indeholder ikke bestemmelser og konkret bygningsbevaring, men dette mene vil blive taget op i den næste kommuneplan revision. Her kan en vurdering af gasbeholderen på Sundby Gasværk indgå.
- Amager Strand: Der planlægges ikke for yderligere parkeringsmuligheder i Amager Strandpark, da den er velbetjent med kollektiv trafik og da den gældende fredning ikke giver mulighed for yderligere parkeringspladser.
- Strandlodsvej, Øresundsvej, Lergravsvej, Amager Strandvej, Krimsvej: Den muliggjorte bebyggelsesgrad i de nævnte rammeområder skal ses i sammenhæng med deres placering i forhold til kollektiv trafik. De skal understøtte en koordineret by- og trafikudbygning i overensstemmelse med såvel kommunens mål som med de gældende regler i Fingerplan 2007.
- Mecklenborggade: Rammernes indhold svarer til den gældende lokalplan for området.
- Detailhandel: Kommuneplanen fastlægger Københavns detailhandelsstruktur på baggrund af en større analyse af udviklingen i detailhandlen. Amager Øst vurderes at have en butiksforsyning, der lægger op til at skabe øget rummelighed som foreslået i kommuneplanen, herunder også for større dagligvarebutikker. En basar (bestående af boder i et samlet lokale) adskiller sig i planmæssig forstand ikke fra andre butikker og vil kunne etableres indenfor de gældende rammer for butiksstørrelse.
- Husbåde: Store dele af det østlige Amager er af miljømæssige årsager ikke egnet til husbåde til beboelse. Kommuneplanen rummer mulighed for enkelte husbåde til andre formål end beboelse i Amager Strandpark, men her kan der på grund af den gældende fredning ikke placeres flere husbåde. Det vurderes på nuværende tidspunkt ikke muligt at pege på yderligere placeringer på Amagers østkyst på grund af nærheden til Prøvestenen, Amagerforbrænding mv.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 18. BISPEBJERG LOKALUDVALG

### Resume

1. Projekter: Lokaludvalget ønsker at området omkring Dortheavej/Rentemestervej medtages under projekter i hovedstrukturen.
2. Kreative zoner: Lokaludvalget bifalder at større områder i Bispebjerg bydel er udpeget til kreative erhverv.

### Bemærkninger

1. Forslag til Kommuneplan 2009 beskriver blot et udvalg af Københavns større byudviklingsprojekter i hovedstrukturen. De øvrige projekter som f.eks. Dortheavej kan af pladsmæssige hensyn ikke beskrives i samme omfang, men de behandles også, da der er udformet særlige rammer for områderne og således også for det nye ungdomshus og kulturhus på Dortheavej.

2. Den kreative zone i Bispebjerg opretholdes i Kommuneplan 2009.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 19. BRØNSHØJ-HUSUM LOKALUDVALG

### Resume

1. Høring: Lokaludvalget finder, at der har været for kort tid til høringen, og at borgerne derfor ikke er blevet inddraget i processen
2. Trafik: Lokaludvalget ser trafik som en af de største udfordringer for København og følger med interesse udviklingen af strøggaderne i København. Der skal tages øget hensyn til erhverv og handel på Frederikssundsvej til gavn for lokale indkøb, indkøb i bil skal have fornuftige forhold, og forgængernes mulighed for at krydse vejen skal forbedres. Lokaludvalget støtter kommunens ambitioner for fordelingen mellem trafikarterne og ønsker i den forbindelse, at anlæg af cykelstier på et par meget benyttede strækninger i bydelen fremrykkes, ligesom der ønskes bedre parkeringsmuligheder for bl.a. cykler ved stationer. Lokaludvalget glæder sig over, at metrosystemet på langt sigt foreslås udbygget med

afgreninger herunder også til Brønshøj-Husum. Der efterlyses planer for letbaner parallelt med ringvejen rundt om København.

3. Villaområder: Lokaludvalget finder villaområderne underbelyst i forslaget til kommuneplan og er imod de gældende muligheder for fortætning af villakvarterne. Disse ønskes erstattet af nye rammer ledsaget af lokalplanlægning for områderne.

4. Idræt og kultur: Lokaludvalget finder bydelen underforsynet med idrætsfaciliteter og ønsker, at der afsættes plads til mindst et nyt idrætsanlæg i bydelen, eksempelvis ved Voldparkens Skole. Strategien om at udvikle kulturhuse og biblioteker til stærke samlede enheder hilses velkommen.

5. Kloakering og vandafledning: Lokaludvalget efterlyser en plan for renovering af kloaksystemet samt strategier til håndtering af øgede regnmængder og stigende vandstand i havet.

6. Grønne områder: Lokaludvalget ser frem til at indgå i et samarbejde om plejeplaner for Degnemosen, Bellehøjparken, Kagsmosen og Utterslev Mose og ytrer sin bekymring over, at vandkvaliteten i Utterslev Mose ikke lever op til kvalitetsmålene.

### Bemærkninger

1. Høringsperiodens længde har ikke adskilt sig fra andre planhøringer og følger de gældende regler. Kommunen medvirker om nødvendigt gerne til en bedre forberedelse og koordinering, således at lokaludvalget som forudsat af Borgerrepræsentationen kan inddrage offentligheden.
2. Erfaringerne fra strøggader samles op løbende bl.a. i partnerskabet om udvikling af strøggader. Erfaringerne skal nyttiggøres i udviklingen af byens strøggader herunder Frederikssundsvej. Anlægsrækkefølgen for cykelstier fastlægges i en særskilt planlægning og reguleres ikke i kommuneplanen. Kommuneplanforslaget indeholder krav til parkering ved stationerne, som også omfatter cykelparkering. Kommuneplanen omfatter alene Københavns Kommune og indeholder derfor ikke planer om at etablere letbaner langs ringvejene, idet disse ligger udenfor kommunen. Dette

skal dog ikke ses som udtryk for, at kommunen ikke finder en udbygning af den radiale kollektive trafik ønskværdig.

3. Vedrørende fortætning af villaområderne henvises til bemærkningen til henvendelse 17) fra Amager Øst Lokaludvalg.

4. Der er udlagt arealer i rammerne til offentlige formål, herunder idrætsanlæg. Det vil således være i overensstemmelse med kommuneplanen at udvikle faciliteter bl.a. ved Voldparkens Skole. Idræt er i øvrigt indarbejdet i kommuneplanens retningslinjer for byudvikling på linie med investeringer i daginstitutioner mv.

5. Planerne for kommunens kloaksystem og vandafledning i øvrigt findes i kommunens spildevandsplan. Kommuneplanen indeholder nye retningslinjer for håndtering af regnvand, som skal forbedre mulighederne for at håndtere en øget nedbør.

6. Lokaludvalgene vil blive inddraget ved udarbejdelsen af nye plejeplaner i deres bydele. Arbejdet med at forbedre kvaliteten af de ferske vandområder, herunder Utterslev Mose, vil fortsætte. Vandkvalitet reguleres ikke i kommuneplanen, men i den kommende statslige vandplanlægning og dertil knyttede kommunale handleplaner.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 20. CHRISTIANSHAVN LOKALUDVALG

### Resume

1. Husbåde: Lokaludvalget skriver, at hvis man tillader 7 meter høje husbåde i kanalen vil udsigten blive skæmmet og gaderne synes smalle. Det vil kunne ødelægge de kulturhistoriske, rekreative værdier i området. Lokaludvalget mener, at både bolværksejerne og de der bor ved bolværkerne skal spørges, når der er ønske om at placere en husbåd. Husbådene skal være rigtige både og ikke fartøjer af maritim karakter: Lokaludvalget finder at hvis der tillades husbåde vil de faste installationer på land blive et problem. Det bemærkes endvidere, at husbådene vil udlede spildevand

og at husbådernes beboere vil føre til, at kapaciteten i de offentlige institutioner ikke er tilstrækkelig.

2. Højhuse: Afgrænsningen af zonen friholdt for højhuse bør omfatte hele Christianshavn.

3. Detailhandel: Lokaludvalget undrer sig over, at kommunen vil øge butiksarealet langs Torvegade, da der ikke er plads til flere butikker. Der skal ikke tillades et lokalcenter på Krøyers Plads.

4. Serviceerhverv: Lokaludvalget finder, at væksten i cafeer langs promenaderne og kanalerne på Christianshavn er et problem.

5. Strøggade: Lokaludvalget hilser udpegningen af Torvegade som strøggade velkommen, men anfører samtidig at det kan være et problem, hvis trafikken skal reduceres, da det vil skabe problemer for beboerne på det nordlige Amager.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanen tillader ikke 7 meter høje husbåde i Christianshavns Kanal, men kun i Trangraven, der er bredere og har større afstand til bebyggelse. Her er der ikke indbliksgener eller lign. Høringsforpligtelserne ved etablering af husbåde adskiller sig ikke fra andet byggeri. Kommuneplanen stiller i en række områder krav om, at husbåde skal være "fartøjer bygget til sejlads", hvilket vurderes at være den juridisk mest holdbare formulering, hvor der ønskes husbåde i form af (ombyggede) skibe. Husbåde har ikke lov til at udlede spildevand. Beboernes antal vurderes at være så beskedent, at det ikke vil påvirke behovet for kommunal infrastruktur mærkbart.

2. Borgerrepræsentationen har besluttet at middelalderbyen samt store dele af Christianshavn skal friholdes for højhuse, men har ikke fundet, at hele Christianshavn bør være en del af denne afgrænsning.

3. Selv om der evt. ikke kan bygges nyt, er det muligt at en bank eller anden serviceaktivitet lukker og der bliver mulighed for detailhandel i stedet for at lokalet står tomt eller indrettes til bolig. Det giver kvoten på Torvegade mulighed for:

Lokalcenter "Krøyer Plads" er allerede udlagt i Kommuneplan 2005, så der er mulighed for at betjene lokalområdet. Krøyers Plads er desuden et særligt sted på Christianshavn og langs havnen. Når dette skal udvikles, bør det være en særlig bebyggelse, der sandsynligvis vil tiltrække københavnere og turister. Til en sådan bebyggelse bør der være et antal mindre butikker, der kan være med til at skabe et byliv.

4. Cafeer er en af de aktiviteter, der er med til at skabe byliv i Indre By og give andre end beboerne fornøjelse af bl.a. områderne langs kanalerne. Kommunen tilstræber generelt, at stueetager anvendes til sådanne udadvendte aktiviteter. De kan i overensstemmelse med kommuneplanens rammedel indrettes i blandede byområder og evt. også i boligområder, hvis dette ikke giver miljømæssige gener. Hvis der i enkelte områder ønskes fastsat nærmere regler for omfanget af cafeer mv., må dette ske i form af ny eller ændret lokalplanlægning. Dette vurderes der dog ikke at være behov for.

5. Københavns Kommunes nye vejnettsplan er indarbejdet i kommuneplanen. Der er som noget nyt udpeget strøgader, herunder Torvegade. Udpegningen tager hensyn til de overordnede trafikstrømme, hvorfor det vurderes at trafikken kan afvikles tilfredsstillende for alle parter.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 21. INDRE BY LOKALUDVALG

### Resume

1. Trafik: Lokaludvalget er enig i, at udviklingen i trafikken er en central udfordring. Den påvirker københavnernes helbred, optager plads og udgør en barriere. Derfor finder lokaludvalget det modsætningsfyldt, at der trods denne udfordring anlægges endnu en indfaldsvej til byen, nemlig Nordhavnsvej. Lokaludvalget mener ikke, at der i kommuneplanforslaget er taget tilstrækkelig stilling til problemerne omkring pendlere. Middelalderbyen skal lukkes af for pendlertrafik, og lokaludvalget foreslår også Knippelsbro og det tilhørende gadenet lukket for biler.

2. Kollektiv trafik: Københavns Kommune bør prioritere og sammen med omegnskommunerne blive bedre til at planlægge den kollektive trafik. Man bør systematisk arbejde for at gøre den regionale kollektive trafik attraktiv som det f.eks. er lykkedes med buslinjen 150 S, der blev populær med små ændringer. Man bør sammen med omegnskommunerne systematisk arbejde for etablering af parker-og-rejs-anlæg.

3. Parkering: Lokaludvalget er enig i, at antallet af p-pladser i Indre By skal begrænses for at holde pendlerne ude, men mener at den kollektive trafik til Indre By skal opprioriteres, så pendlerne får et godt alternativ til at benytte bilen. Man bør opfordre staten, som er en af de store arbejdsgivere i Indre By, til dels at fratage deres medarbejdere gratis parkering i bydelen og dels at give dem incitamenter til at benytte den kollektive trafik. P-pladserne i konstruktion bør forbeholdes beboernes biler, så byrummene så vidt muligt kan friholdes for biler. Der bør være områder i kommunen, hvor der kun tillades boligbyggeri for beboere med delebilsordninger eller helt uden biler.

4. Sivegader: Lokaludvalget ønsker en prioritering af sivegader i stil med Kompagnistræde, som dog forudsætter effektive kampagner for en ændret trafikkultur i sivegaderne, idet cyklisters adfærd gør fodgængere utrygge. Middelalderbyen skal lukkes af for pendlertrafik.

5. Universitetets bygninger: Når universitetet fraflytter ejendomme i Middelalderbyen, bør de indrettes til boliger for studerende, således at livet i Middelalderbyen sikres, uden at bilejerskabet i bydelen vokser nævneværdigt. Parkering i private gårdrum samt på arealerne tilhørende Skt. Petri Kirke, Holmens Kirke og Den Reformerte Kirke bør afskaffes.

6. Detailhandel: Lokaludvalget er skeptisk over for ideen om yderligere 40.000 m<sup>2</sup> detailhandelsareal i Bymidten "City." Den yderligere detailhandel i City skal i givet fald forbeholdes mindre butikker i lokalområdet.

7. Tivoli: Lokaludvalget ønsker, at Tivoli får samme vilkår som andre erhvervsdrivende i kommunen og at der udarbejdes en lokalplan for området.

8. Havneområderne: Lokaludvalget bifalder tankerne i kommuneplanforslaget omkring havnen. Dog bør de militære områder af havnen inddrages i den langsigtede strategi for havnens udvikling. Lokaludvalget ønsker liv i havnen, men ikke en "tivolisering", det skal stadig være muligt at nyde havnen. Der skal ikke være husbåde alle steder i havnen og parkeringspladserne ned til vandet skal fjernes.

9. Idræt: Der ønskes skabt mulighed for flere sportsfaciliteter (haller, udearealer) i Indre By.

10. Børn: Lokaludvalget finder, at børns opvækstvilkår er underbelyst i kommuneplanforslaget, og eksempelvis kunne etableringen af legepladser skrives ind i kommuneplanen.

### Bemærkninger

1. Nordhavnsvej medfører ifølge beregninger i de indledende undersøgelser ikke i sig selv en mærkbar forøgelse af biltrafikken. Udviklingen i biltrafikken følger primært den generelle økonomiske udvikling og udviklingen i antallet af arbejdspladser og indbyggere. Nordhavnsvejen vil aflaste gadenettet på Østerbro og i Gentofte. Det vurderes ikke at være hverken muligt eller hensigtsmæssigt at lukke midaldalderbyen for arbejdspladsrelateret trafik, samtidig med at der opretholdes adgang for beboere. Ligeledes vurderes det heller ikke at være hensigtsmæssigt at afskære trafikforbindelsen til Amager via Knippelsbro, hvorfor dette ikke indgår i kommunens planer for vejnettet.

2. I Indre By vil udbygningen af metroen bidrage til at forbedre udbudet af kollektiv trafik meget væsentligt, således at valget af bilen ikke længere fremstår som det mest oplagte alternativ. Københavns Kommune arbejder for at bane vej for etablering af en trængselszone. Det kan i den forbindelse overvejes, om parker-og-rejs-anlæg skal tænkes med som supplerende virkemiddel til trængselszonen.

3. De nye parkeringsnormer forsøger netop at håndtere pendlerne ved at mindske mulighederne for p-pladser i de stationsnære områder, hvor det er lettere at vælge kollektiv trafik. Københavns Kommune indgår gerne i dialog med staten om adgangen til parkering for dens medarbejdere. Det kan ske i forbindelse med udbygningen af metroen, der forbedrer mulighederne for at medarbejderne kan

vælge kollektiv trafik. P-pladser i konstruktion er dyre, og det vurderes derfor at pladserne skal dobbeltudnyttes (arbejdsplads- og beboerparkering) i stedet for at være forbeholdt beboerne. Dette giver mindre overfladeparkering og bedre økonomi i de parkeringsanlæg, som beboerne skal betale udgifterne til. Eksisterende parkering i private gårdrum kan opretholdes, da den mindsker behovet for anlæg af nye p-pladser, herunder på offentlige arealer. Planloven rummer ikke hjemmel til at planlægge for boliger alene med delebilsordninger eller helt uden biler. Det er endvidere ikke muligt at forhindre beboerne i at købe bil, som formentlig vil blive placeret i umiddelbar nærhed af boligen med deraf følgende yderligere overfladeparkering i området som helhed.

4. Kommuneplanen optager kommunens vejnetsplan, der som noget nyt indeholder strøggader. Der er ikke planer om at udvide Københavns vejnet med yderligere sivegader, men der arbejdes i en række tilfælde med at give de bløde trafikanter bedre vilkår bl.a. gennem cykling mod ensretning.

5. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt i kommuneplanen at fastsætte, at alle universitetets fraflyttede ejendomme alene skal anvendes til studieboliger ud fra et hensyn om at minimere trafikken. Den relativt store bygningsmasse kan bedst bidrage til bymiljøet gennem en blanding af forskellige funktioner.

6. København City er Danmarks største regionalcenter, hvorfor der bør være mulighed for at åbne tidssvarende konkurrencedygtige butikker. Butikkerne åbnes i vid udstrækning i eksisterende bygninger i takt med byens omdannelsesprocesser. Det er væsentligt, at disse bygninger kan udnyttes, så de ikke står tomme, da dette erfaringsmæssigt har en afsmittende negativ effekt. Det vil ikke være administrativt hensigtsmæssigt at skulle forvalte flere forskellige slags kvoter for butiksstørrelser, og snævre rammer for butiksstørrelser vil kunne føre til, at butikstyper, der understøtter beboelse i City, får sværere vilkår.

7. Tivoli er med forslaget til kommuneplan i højere grad udpeget til erhvervsformål i rammerne, således at disse modsvarer den reelle anvendelse. Tivoli er dog samtidig i

den overordnede planlægning (landsplandirektivet Fingerplan 2007), som kommunen er bundet af, udpeget som rekreativt område, hvorfor planlægningen for arealet ikke fuldt ud svarer til andre erhvervsarealer. Kommuneplanen kan ikke fastlægge, hvornår der skal udarbejdes en lokalplan for området, men alene udstikke rammerne for denne fremtidige lokalplanlægning.

8. De militære områder på Arsenaløen og Nyholm er udpeget til hhv. blandet boliger/serviceerhverv og til offentlige formål. Deres nuværende anvendelse er et væsentligt bidrag til havnens liv og til oplevelsen af dens historie. Samtlige kommuneplaner har indtil nu indeholdt et overordnet ønske om etablering af offentlige tilgængelige promenader. Som led her i er der nedlagt parkeringspladser ved kajerne, og dette forventes at fortsætte.

9. Udbygningsgraden i Indre By gør det vanskeligt at udlægge nye arealer til idrætsformål, men kommunen tilstræber at indrette arealer, således at de egner sig til fysisk udfoldelse. Dette gør sig f.eks. gældende for pladsen ved Indre By Medborgerhus. Også planerne for et nyt anlæg ved Kalvebod Brygge i Indre By (Kalvebod Bølge) rummer muligheder for idræt.

10. Etableringen af legepladser er indeholdt i kommuneplanens retningslinier for arealer til fritidsformål, hvor der lægges op til en nytænkning af den rekreative brug af byens rum mv. Ved byggeri stilles der generelt krav om friarealer, der også er egnede til børns leg.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 22. KGS. ENGHAVE LOKALUDVALG

### Resume

1. Tippen: Lokaludvalg giver sin fulde støtte til ændringen af Tippens anvendelse, og at det nu er karakteriseret som O1-område.

2. Stationer: Lokaludvalget hilser planerne om en ny station ved Frederikskaj velkommen, men påpeger at det er

vigtigt at der er god adgang for alle samt at der er behov for at sammentænke anlægget af stationen med Sydhavn station. Lokaludvalget kritiserer beslutningen om at flytte Enghave station, da dette kan give større afstand for nogle borgere i kvarteret.

3. Sydhavnsgade: Lokaludvalget gør indsigelse mod udpeging af et S2\*-område - Sydhavnsgade - der kan bebygges med etageejendomme op til 11 etager. I stedet ønskes generelt mere boligbyggeri som forbinder de nye og eksisterende boligkvarterer og mindre erhverv.

4. Bådehavnsgade: Lokaludvalget er bekymret for negative virkninger af, at Bådehavnsgade nord og syd er udpeget som C1\*-område til boliger og serviceerhverv med mulighed for lettere industri, lager mv.. Det bør overvejes hvad der accepteres af støj og forurening i dette område i forhold til naboskabet til området Tippen.

5. Infrastruktur: I forbindelse med store projekter ønskes infrastrukturen ændret, da området er præget af store trafikerede veje.

6. Husbåde: Muligheden for husbåde hilses velkommen.

### Bemærkninger

1. Udpegingen af Tippen som O1-område forventes fastholdt i kommuneplanen.

2. Ved den fremtidige etablering af en station vil der blive skabt de bedst mulige adgangs- og parkeringsforhold, men det er ikke muligt at fastlægge udformningen heraf i kommuneplanen. Den valgte placering af Enghave station vil samlet set betyde en forbedring af adgangen for bydelens borgere og arbejdspladser.

3. For at skabe et mangfoldigt byområde med både arbejdspladser og boliger er der valgt et S2\* område ved Sydhavnsgade, som både indeholder muligheder for serviceerhverv og boliger. Udpegingen skal også ses i lyset af støjforholdene, idet den giver mulighed for at etablere en støjafskærmende bebyggelse mod Sydhavnsgade med erhverv og lavere bebyggelse mv. mod Borgmester Christians Gade og Scandiagade.



4. Kommuneplanen tager højde for dette, idet der i området højst tillades virksomhed i miljøklasse 2 (ubetydelig forurening), hvor forureningen er så begrænset, at der kan placeres boliger i en afstand af 20 meter. Der vil derfor ikke være forurening, der kan påvirke Tippen.

5. Der er pt. ikke planer om at ændre på infrastrukturen i denne del af byen. Nye parkeringsnormer og forbedringer af kollektiv trafik skal medvirke til at mindske trafikken i København, herunder også på de trafikerede veje i Kgs. Enghave.

6. Kommunen ser frem til, at mulighederne for husbåde i bydelen udnyttes og noterer sig i den forbindelse lokaludvalgets opbakning.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **23. VALBY LOKALUDVALG**

#### **Resume**

Grønttorvet:

1. Bebyggelsesprocenten for det centrale boligområde bør ændres fra 150 % (B5) til 130 % (B4). For området syd for Torveporten langs Gl. Køge Landevej bør bebyggelsesprocenten tillige ændres fra 185 % (C3) til 150 % (C2), således at bebyggelsesprocenten fastholdes på max. 150 % for området under et.

2. De konkrete rammer for højhusbyggeri bør udgå af Kommuneplan 2009 og fastlægges i lokalplanen. Det forslås endvidere, at der stilles skærpede krav til lokalplanprocessen.

Ny Ellebjerg:

1. Bebyggelsesprocenten for det såkaldte Soho-område langs Kløverbladsgade bør ændres fra 185 % (C3) til 150 % (C2). Ligeledes bør bebyggelsesprocenten ændres for området syd for banen fra 185 % (C3) til 150 % (C2).

2. Lokaludvalget stiller sig uforstående over for den detaljerede rammeafstættelse for et specifikt ti etagers hus på Poppelstykket 12 syd for Ny Ellebjerg station. De specifikke

anlæg bør slettes fra kommuneplanen og føres tilbage til lokalplanerne.

Trafik:

1. Inden for to år bør der udarbejdes en detaljeret trafik- og byrumsplan for Valby.
2. Endvidere bør der udarbejdes en plan for den kollektive trafik med medfølgende finansiering.

Boliger:

1. Der bør primært sættes på familieguede boliger for mellemindkomstgrupper i bydelen.

2. Kommuneplan 2009 bør ikke give mulighed for yderligere fortætning i villakvartererne.

3. Området omkring Valbygårdsvej bør ikke udlægges som B4-område med en bebyggelsesprocent på 130. Området bør i stedet have en ramme, som svarer til den nuværende bebyggelsesprocent.

4. Byggesager i blandede boligområder uden lokalplan bør behandles politisk med høring af lokaludvalgene.

Detailhandel:

1. Det centrale Valby fastholdes som det primære handelsområde ved fastlæggelse af rammer for udbyggelsen af detailhandelen i de nye udviklingsområder. Valby Lokaludvalg henstiller til en betydelig reduktion af butiksarealet på Carlsberg.

#### **Bemærkninger**

Grønttorvet:

1. Ønsket om en bebyggelsesprocent på 130 % i det centrale boligområde imødekommes. Desuden opdeles C3\*-området således at der bliver et B4 område langs Værkstedsvej med en bebyggelsesprocent på 130 %. Resten af C3\*-området omkring Torveporten udvides langs forlængelse af Torveporten og bibeholder en bebyggelsesprocent på 185 %. Herefter bliver den maksimale bebyggelsesprocent for Grønttorvsområdet samlet set ca. 150 %.

2. I kommuneplanforslaget er der mulighed for at etablere 5 højhuse på hhv. højst 125, 125, 90, 80 og 60 meter på

Grønttorvet. I seneste projektforslag for udviklingen af Grønttorvet forslås det, at der opføres to tårne på max 80 meter og to tårne på max 60 meter. Det 5. højhus på 90 meter er placeret nord for Torveporten ved banen og Gl. Køge Landevej. Da kommuneplanen kun udpeger de maksimale rammer for lokalplanlægningen, kan antallet af højhuse udgå af kommuneplanen, mens de maksimale højder foreslåes baseret på senest projektmateriale. Antal, udformning og placering anbefales herefter behandlet i lokalplanlægningen. Med hensyn til området nord for Torveporten anbefales den videre planlægning baseret på det foreliggende projekt for området. Det er desuden hensigten, at lokaludvalget skal inddrages i arbejdet omkring lokalplanlægningen, inden et lokalplansforslag forelægges politisk.

Ny Ellebjerg:

1. Ønsket om en bebyggelsesprocent for det såkaldte Soho-område omkring Kløverbladsgade og Trekronegade på 150 % imødekommes. Derimod anbefales bebyggelsesprocenten for området syd for banen fastholdt på 185 %, idet det med Vandkunstens forslag til nybyggeri i området anses for veldokumenteret, at der kan opnås en afskærmning af støjen fra banen og Gl. Køge Landevej og etableres attraktive byrum langs Følager, som får en bymæssig facade fra Grønttorvet til stationen. Da en del af kritikken vedr. bebyggelsesprocenten på området syd for banen er bekymring for friarealerne beliggenhed som fælles taghaver til potentielle familieboliger, foreslås det endvidere, at boligerne kan etableres som ungdoms- eller kollegieboliger med henblik på at udnytte den stationsnære beliggenhed, afgang til Valby Idrætspark og umiddelbar nærhed til Teknisk Skole der ligger lige nord for banen.

2. Rammerne i kommuneplanen fastsætter udelukkende den maksimale højde og anvendelsesmulighed for bebyggelsen på Poppelstykket 12. De nærmere bestemmelser for ejendommens endelige højde og udformning fastlægges i lokalplanen.

Trafik:

1. og 2. Forvaltningen har udarbejdet "Trafikplan for Valby", der indeholder en analyse af byudviklingens trafikale konsekvenser og opstiller en række løsningsmodeller

for de trafikale udfordringer, der må forventes i fremtiden inden for henholdsvis biltrafik, kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik. Forudsætningen for de trafikale vurderinger er den i "Forslag, Kommuneplan 2009" foreslåede byudvikling. Det har efterfølgende vist sig at der ikke vil ske den planlagte byudvikling omkring Valby Idrætspark. Det betyder at den i analysen beskrevne trafikvækst vil være mindre end beskrevet. Planen indeholder ikke et endeligt forslag, men er et oplæg til en fremtidig dialog og afklaring af, hvordan det fremtidige trafiksystem i Valby skal indrettes.

Analysen beskriver den fremtidige trafikale situation i 2020, hvor det er forudsat, at de planlagte byudviklingsmuligheder er fuldt udnyttede. Byudviklingen forudsættes at ske med stor fokus på gang, cykel og kollektiv trafik, og den kommende trafikstrategi skal være med til at konkretisere, hvilke tiltag dette nødvendiggør.

Analysen viser, at den planlagte placering af byudviklingen tæt på stationer understøtter en udvikling med så minimal brug af bil som muligt.

I forhold til cykel- og fodgængertrafik viser analysen, at de største udfordringer ligger i de mange barrierer i form af baner og store veje, som opdeler Valby i dag. For at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige lokalområder, bør der arbejdes med flere og nye stiforbindelser på tværs af disse barrierer. I området omkring Ny Ellebjerg Station og Grønttorvet har grundejerne tilkendegivet at de, i forbindelse med "Udbygningsaftaler", vil bistå med at sikre forbedrede stiforbindelser. Det vil understøtte brugen af Ny Ellebjerg Station.

I forbindelse med den kollektive trafik påpeges det, at det er forbundet med stort besvær at bevæge sig mellem den nordlige og sydlige del af bydelen, hvilket derfor også bør prioriteres for at promovere anvendelsen af kollektiv transport frem for privat bil.

Analysen viser at de store veje gennem Valby i dag er belastet af en stor andel af gennemkørende trafik. De store veje har en fordelende funktion for trafikken mellem omegnen og de centrale dele af København og Frederiksberg. Den gennemkørende trafik udgør ca. 30% på Gl. Køge

Landevej og ca. 60% på Folehaven. Problemstillingerne skal løses i takt med gennemførelsen af byudviklingen.

Selv med stor fokus på andre transportmidler vil byudviklingen også medføre en stigning i biltrafikken. Analysen viser, at der for biltrafikken er to centrale problemstillinger:

- Den ene er, at der allerede ved dagens trafikniveau er store trafikale problemer i det centrale Valby omkring Krydset Toftegårds Allé og Valby Langgade.
- Den anden er, at der som følge af byudviklingen vil blive tale om stigninger i biltrafikken på de største veje i bydelen.

Den generelle trafikstigning kan undgås eller dæmpes med fx trængselsafgifter, hvilket også vil påvirke trafikken til/fra de nye byområder.

Trafikstigningerne vil, hvis der ikke sker omlægning af centrale vejkryds og udvidelser af eksisterende veje - eksempelvis Gammel Køge Landevej - betyde, at der risikerer at opstå hyppige sammenbrud af trafikken.

Alt andet lige er biltrafikken - uanset at byudviklingen er velplaceret i forhold til kollektiv trafik - er den store udfordring i Valby. Ser man på den forventede trafikudvikling frem til 2020 vil en række veje belastes til over de nuværende kapacitetsgrænser og der vil forekomme sammenbrud også hvis der ikke sker en byudvikling. Det betyder, at der skal ske ændringer og ombygninger af vejnettet i Valby for at kunne imødekomme de fremtidige behov. Dette kan håndteres på flere måder:

- Ved at reducere den gennemkørende biltrafik gennem Valby. Etablering af en havnetunnel vil kunne bidrage væsentlig til dette.
- Ved at indføre trængselsafgifter. Dette vil reducere det generelle trafikniveau.
- Ved at samle biltrafikken på få store trafikveje gennem ombygning af kryds og udvidelser af gader. Eksempelvis udbygning af Gl. Køge Landevej og centrale kryds
- Ved at sprede biltrafikken på en større del af vejnettet gennem ombygning af kryds og ændringer af gader. Eksempelvis omlægning af Sjælør Boulevard.

En samlet løsning vil indeholde elementer af de ovennævnte modeller. I forhold til den kollektive trafik vil der skulle ske en stærk prioritering for at sikre et højt serviceniveau for både eksisterende og nye bydele.

Boliger:

1. Kommuneplanens rammer giver mulighed for etablering af et blandet boligbyggeri, herunder både familieegete boliger og for eksempel ungdomsboliger. De nærmere bestemmelser for variation i boligstørrelser og bygningstyper fastsættes i efterfølgende lokalplanlægning

2. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 17) fra Amager Øst Lokaludvalg

3. Med baggrund i den konkrete sag på Valbygårdsvej er det besluttet i Borgerrepræsentationen at udarbejde en lokalplan for området. En generel nedsættelse af bebyggelsesprocenten i området anbefales ikke uden offentlighedens inddragelse. Forholdet kan drøftes i forbindelse med den næste kommuneplanrevision.

4. Byggesagsbehandling i København sker inden for lovgivningens rammer, og der kan ikke generelt fastsættes administrative bestemmelser som ønsket af lokaludvalget.

Detailhandel:

1. Den overordnede detailhandel i Valby ligger omkring Tingstedet og i Spinderiet. I bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en alsidig udvalgsvarehandel, så disse kan fremstå som nære og stærke indkøbs- og mødesteder for bydelens borgere. I Carlsberg-området er der åbnet mulighed for større udvalgsvarebutikker, som vanskeligt kan indpasses kommunens øvrige bymidter. Økonomiforvaltningen vurderer, at der ved et fuldt udbygget Carlsberg er behov for etablering af omkring 10.000 m<sup>2</sup> detailhandel med dagligvarer og gængse udvalgsvarer til betjening af kvarterets kommende beboere og de umiddelbart omkringliggende områder. Derudover bør der etableres op til 12.000 m<sup>2</sup> detailhandel til et særligt profileret butiksudbud. Dvs. at der på et fuldt udbygget Carlsberg er behov for op til 22.000 m<sup>2</sup> butiksareal. For et mere detaljeret indblik henvises til "Analyse af detailhandel i Københavns Kommune 2008".

## Konklusion

Vedrørende trafik – punkt I - anbefaler forvaltningen, at notatet "Trafikplan for Valby" danner udgangspunkt for en bred dialog med Valby Lokaludvalg og borgerne i Valby om udarbejdelsen af en strategi for udvikling af trafiksystemerne i Valby.

Der foreslås endvidere følgende ændringer af kommuneplanforslaget:

1. Grønttorvet:
  - a. Bebyggelsesprocenten i det centrale boligområde ændres til 130 %, hvorved B5\*-rammen ændres til en B4\*-ramme.
  - b. En del af C3\*-området langs Værkstedsvej ændres til et nyt B4 område med en bebyggelsesprocent på 130.
  - c. C3 området nord for Torveporten udvides med et stykke af det tilstødende B4\*-område.
  - d. Antallet af højhuse udgår af kommuneplanen og de maksimale højder i B4\* området fastsættes til mellem 60 og 80 m og i S3\*-området fastsættes til maksimalt 80 m.

Økonomiforvaltningen har været i dialog med Valby Lokaludvalg omkring udvalgets høringssvar. Lokaludvalget har i brev af d. 12-11-2009 tilkendegivet, at Valby Lokaludvalg accepterer ovennævnte forslag til rammeændringer for Valby Syd. Ejeren af området har endvidere accepteret de foreslåede ændringer:

På den baggrund finder forvaltningen, at en supplerende høring efter planlovens § 27 er ufornøden.

2. Ny Ellebjerg:
  - a. Bebyggelsesprocent for det såkaldte Soho-område omkring Kløverbladsgade og Trekronergade ændres til 150 %.
  - b. Der kan etableres ungdoms- og/eller kollegieboliger på ejendommene syd for banen.

Også disse ændringer er tiltrådt af Valby Lokaludvalg. Imidlertid forudsætter ændringen, at ejeren af SoHo-området ikke ved en supplerende høring, der iværksættes umiddelbart efter Borgerrepræsentationens behandling af sagen, vil have væsentlige indvendinger imod forslagene til ændring. Borgerrepræsentationens endelig vedtagelse af Kommuneplan 2009 for så vidt angår det konkrete område, sker i givet fald under forudsætning heraf.

Når den supplerende høring af ejeren har fundet sted vil forsamlingen få forelagt resultatet heraf, såfremt høringen giver anledning til særlige bemærkninger. I modsat fald vil kommuneplanen blive endeligt bekendtgjort.

## 24. VANLØSE LOKALUDVALG

### Resume

1. Vanløse Bymidte: Lokaludvalget anerkender kommuneplanens rammer for udviklingen af Vanløse Bymidte herunder de muligheder, det giver for forbedring af handel og service. Fortætningen af bymidten og dens samspil med den kollektive trafik hilses velkommen, og lokaludvalget glæder sig til, at en udvikling af arealer omkring Indertoften vil afrunde området.

2. Trafik: Lokaludvalget gør opmærksom på, at gode trafikforhold er en forudsætning for en velfungerende bymidte. Der bør sættes på trafik der har ærinde i bymidten, herunder særlig biltrafikken. Der bør også være en sikrere trafikafvikling for fodgængere og cyklister inkl. forbedret lysregulering i T-krydset Jernbane Alle/Vanløse Alle og mulighed for såkaldt "shared space" for alle trafikarter ved stationen.

3. Parkering: Lokaludvalget glæder sig over kommuneplanens fokus på bedre cykelparkering, men er kritisk over for nye parkeringsnormer for biler, der sætter et maksimum for p-pladser ved nyt erhvervsbyggeri. Dette vil blot føre til øget parkering på villaveje mv. og vanskeliggøre fremkommeligheden for renovations- og brandbiler samt til og fra frakørsel fra beboernes ejendomme.

4. Villaområder: Lokaludvalget finder, at villaområdernes egenart ikke er sikret tilstrækkeligt med kommuneplanen og er imod de gældende muligheder for fortætning af villa-kvarterne. Disse ønskes erstattet af nye rammer ledsaget af lokalplanlægning for områderne.

5. Natur og kulturarv: Lokaludvalget henleder opmærksomheden, på at der færdiggøres plejeplaner for Damhusengen og -søen, Grøndalsparken og Krogebjergparken i planperioden. I forhold til varetagelse af kulturarven er der

i vanløse bl.a. spor af vandforsyningsvirksomhed, som kommunen bør påtage sig et ansvar for at sikre og formidle.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanen muliggør en udbygning af Vanløse By- midte, herunder en udbygning af detailhandlen ved Vanløse Station.

2. Som noget nyt omfatter retningslinierne, der fastlægger kommunens vejstruktur, også strøggader som Jernbane Alle, der bl.a. skal sikre en fornuftig trafikafvikling i områder som Vanløse Bymidte, hvor gode forhold for fodgængere og cyklister vægtes højt, uden at dette afskærer bilernes adgang.

3. Kommuneplanen indeholder parkeringskrav, der sikrer den fornødne dækning med såvel cykel- som bilparkering i bymidter, ved indkøbsmuligheder mv. Parkeringsnormer for arbejdspladser sigter mod at gøre andre transportformer end privatbilen mere attraktive for pendlere. Hvis der sker en parkering i strid med reglerne på tilstødende veje, er det muligt at skride ind over dette i de konkrete tilfælde.

4. Angående fortætning i villakvarterne henvises der til bemærkningen til henvendelse 17) fra Amager Øst Lokaludvalg.

5. Nogle af de nævnte plejeplaner kan udarbejdes i plan- perioden, men der er endnu ikke afsagt fredningskendelse i sagen om de nævnte parker. Det ventes, at en fredning af Grøndalsparken vil tage længere tid end tidligere forudsat, så hvis der skal udarbejdes en samlet plejeplan for park- båndet, kan tidsplanen komme til af afhænge af fredningen af Grøndalsparken. Kommunen vil arbejde videre og mere dybtgående med kulturarv i den næste kommuneplan- revision.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 25. VESTERBRO LOKALUDVALG

### Resume

1. Parkering: Lokaludvalget er tilfreds med, at parkerings- normerne generelt er ændret i kommuneplanforslaget, men ændringen er ikke radikal nok. De foreslåede parke- ringsnormer giver mulighed for at etablere op til 1 parke- ringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal i boligområder (B-ramme). Lokaludvalget foreslår, at der maksimalt kan etableres 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal i boligområder. Det foreslås endvidere, at private parkeringsanlæg udnyttes mere effektivt i stedet for anlæg af nye parkeringsanlæg og den planlagte omlægning af parkeringspladser på gadeplan fra parallelparkering til skråparkering.

2. Butikker: Lokaludvalget finder de maksimale butiksstør- relser på Vesterbrogade og Istedgade for store. Endvidere ønskes reguleringen af butiksudviklingen ændret således, at det ikke er udbygningsmulighederne (antal nye m<sup>2</sup>), der reguleres, men det maksimale samlede butiksareal i et givet område.

3. Bydele: Lokaludvalget opfatter det således, at kommune- planen fastlægger kommunens opdeling i bydele og opfor- drer til, at sammenlægningen af Kgs Enghave og Vesterbro til en bydel ophæves, idet lokaludvalget opfatter de to by- kvarterer som så forskellige, at det ikke falder naturligt at samarbejde.

4. Trængselszone: Lokaludvalget ønsker, at en trængsels- zone omfatter hele Sydhavnen og at formuleringen vedr: kommunens arbejde for at etablere en trængselszone gives en mere offensiv karakter. Lokaludvalget vender sig imod roadpricing som alternativ til en trængselszone.

5. Trafik: Lokaludvalget ønsker alternative kollektive trans- portformer herunder bl.a. letbaner. Etableringen af metro- cityringen må ikke give anledning til at reducere mængden af transporttimer med busser. Der skal sættes på eldrevne busser og priserne for den kollektive trafik skal nedsættes for at gøre den mere attraktiv. Lokaludvalget er imod såvel Nordhavnsvej som en havnetunnel, da de er omkostnings- tunge og ikke kommer en stor del af Københavns befolk- ning til gode.

6. Havnen: Lokaludvalget er imod udviklingen for Kalvebod Brygge og finder det rekreative projekt Kalvebod Bølge (ny brygge med opholdsmuligheder, kultur- og idrætsanlæg) uegnet for borgerne, men alene brugbart for turister på Marriott Hotel. Lokaludvalget ønsker en zone på 50 meter langs vandet i hele byen friholdt for byggeri. Lokaludvalget ønsker det eksisterende havnebad på Vesterbro erstattet af et nyt placeret ved Havneholmen.

7. Carlsberg: Lokaludvalget fremhæver aspekter ved planlægningen på Carlsberg, som det finder yderst negative, herunder omfanget af parkering, muligheden for at bygge tårnhuse og dimensioneringen af pladser i den nye bydel. Lokaludvalget finder, at udbygningen af Carlsberg vil medføre behov for at bygge en ny skole.

8. Rekreative arealer: Vesterbro mangler efter lokaludvalget vurdering rekreative grønne friarealer, hvorfor det foreslås, at godsbanearalerne udpeges som perspektivområde til offentlige rekreative friarealer og sportsanlæg. Endvidere ønskes der optaget planbestemmelser om anlæg af broer/stier mellem området og havnen.

9. Sydhavnen: Lokaludvalget efterlyser en gang- og cykelforbindelse mellem Sluseholmen/Teglholmen og Havneholmen. Det fremhæves, at det er vigtigt at sikre adgangen til vandet i hele udbygningen af Sydhavnen.

### Bemærkninger

1. De nye parkeringsnormer i kommuneplanforslaget skal medvirke til at nedbringe pendlertrafikken til København og skabe en mere bæredygtig persontransport. Københavnerne skal dog fortsat have mulighed for at have bil. Bilejerskabet i Københavns Kommune er ca. 200 biler pr. 1000 indbyggere, hvilket svarer til ca. 1 plads pr. 230 m<sup>2</sup> etageareal. I de nye boligbebyggelser er det dog væsentligt højere. Kommuneplanforslaget indeholder derfor fleksible rammer for etablering af parkeringspladser i tilknytning til boliger. Der skal således efter konkret vurdering etableres mindst 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal, dog højest 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Parkeringsnormerne giver mulighed for at etablere de nødvendige antal parkeringspladser, men sikrer samtidig, at projekter i tætbyen, som har vanskeligt ved at indpasse parkering og som typisk har god kollektiv

trafikbetjening kan etablere et mindre antal pladser. Københavns Kommune kan ikke regulere en effektiv udnyttelse af eksisterende private parkeringsanlæg. Omlægning af parkeringspladser på veje fra parallel- til skråparkering reguleres ikke af kommuneplanens bestemmelser. Det er en af de metoder der anvendes i kommunen i forbindelse med optimering af gadeparkeringen og etablering af forbedrede byrum.

2. Kommuneplanens butiksstørrelser er ikke tilpasset særskilt til de konkrete forhold i alle lokaliseringområder for butikker. Vesterbrogade og Istedgade indeholder såvel større butikker primært med dagligvarer og mange små udvalgs-varebutikker, hvilket vurderes at passe til kvarterets behov. Kommuneplanen indeholder både skøn over de enkelte lokaliseringområders eksisterende butiksarealer som retningslinjer for den maksimale udbygning. Det er derfor muligt at danne sig et omtrentligt billede af det maksimale samlede areal.

3. Bydelsopdelingen i København reguleres ikke i kommuneplanen.

4. Formuleringen om trængselszonen afspejler Borgerrepræsentationens holdning og de gældende regler på området. Kommuneplanen regulerer ikke afgrænsningen af en evt. kommende trængselszone.

5. Letbaner indgår ikke i kommunens trafikplanlægning, idet de ikke er vurderet velegnede til at løse de trafikale udfordringer i tætbyen. Kommuneplanen regulerer ikke valget af brændstof i busser, men kommunen har fået de første eldrevne busser. Tilpasningen af bustimer til metroen reguleres heller ikke i kommuneplanen. Nordhavnsvejen vil komme såvel dens brugere som beboerne på de veje, den skal aflaste, til gode. Den indgår i en samlet trafikstruktur, som kommer alle trafikanter til gode. Kommuneplanen fastlægger ikke en havnetunnel, men åbner for undersøgelser, der vil kunne belyse bl.a. de betænkeligheder, som lokaludvalget fremfører.

6. Københavns Kommune planlægger projektet Kalvebod Bølge for alle borgere. Det vurderes ikke som sandsynligt, at kajakroning og anden vandidræt primært vil tiltrække

turister. Kommunens politik for havnefronten tilgodeser fri adgang langs vandet og en vekselvirkning mellem friarealer og bygninger. Boliger og arbejdspladser tæt på vandet er medvirkende til at skabe liv. Kajernes udstrækning gør det nødvendigt at koncentrere dette liv på steder med gode forudsætninger, mens andre strækninger især kan tilbyde ro. Kommuneplanforslaget er ikke til hinder for, at der kan etableres et havnebad ved Havneholmen, men en beslutning om etablering af havnebade er ikke et kommuneplan-spørgsmål. Det eksisterende havnebad vurderes med hensyn til holdbarhed og kapacitet at kunne dække behovet i den nærmeste fremtid.

7. Borgerrepræsentationen vedtog kommuneplantillæg og lokalplan for Carlsberg den 29. januar 2009. Der foreligger således et gældende plangrundlag for Carlsberg, der har gjort op med bl.a. de emner, som lokaludvalget fremhæver. I forbindelse med planarbejdet har Carlsberg bl.a. udarbejdet vind- og skyggestudier for højhusene og byrumsanalyser. Desuden vil kommunen i forbindelse med den kommende detailplanlægning af delområder sikre, at disse analyser om fornødent suppleres med yderligere analyser. Børne- og Ungeforvaltningen har vurderet, at der ikke er behov for en ny skole som følge af udviklingen i bydelen, herunder på Carlsberg.

8. Kommuneplan 2009 udlægger i lighed med tidligere kommuneplaner godsbanearalerne til perspektivområde. Området anvendes i dag til jernbaneformål m.m. Den fremtidige anvendelse vil blive fastlagt i forbindelse med en konkretisering af byudviklingen i området, men der er i kommuneplanen åbnet op for, at eksisterende bygninger inden for området kan anvendes til en bred vifte af aktiviteter. Rekreative arealer og tilbud vil naturligt indgå i planlægningen af et nyt byområde.

9. Kommuneplanen indeholder en grøn cykelrute, der vil forbinde de sydlige og nordlige dele af Sydhavnen i takt med, at områderne omdannes. Kommuneplanen sikrer i såvel Sydhavnen som andre områder, at der gives adgang til vandet.

## Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 26. ØSTERBRO LOKALUDVALG

### Resume

1. Planprocesser: Lokaludvalget tilslutter sig i deres hørings-svar de punkter, der konkretiserer de fire temaer, som blev lanceret med Planstrategien. Den beskrevne proces for planlægning (kommune- og lokalplan) finder lokaludvalget brugbar og den giver god mulighed for at inddrage lokaludvalgene.

2. Rammer: Rammerne B6, C3 og S3 bør efter lokaludvalgets mening anvendes med forsigtighed og som hovedregel kræve lokalplanlægning.

3. Bydelsplaner: Lokaludvalget ønsker, at bydelplanerne gives en formel planmæssig status, da de afspejler initiativer og projekter i bydelene.

4. Marmormolen og bymidten: Lokaludvalget bakker op om udviklingen af Nordhavn, herunder Marmormolen. Som konsekvens af de nye forbindelser fra Østerbro til havnen, der bliver skabt som følge af projektet på Marmormolen, bør det i denne eller næste kommuneplanrevision overvejes at udvide bymidteudpegningen i Nordre Frihavngade til banelinjen, så der skabes et sammenhængende strøg.

5. Havnen: Lokaludvalget støtter de positive holdninger vedr. husbåde, liv i havnen mv., som bydelens lystsejlere har fremsat, men appellerer til, at de praktiske løsninger tager højde for lystsejlernes behov.

6. Højhuse: Lokaludvalget bakker op om stationsnærhedsprincippet, men ønsker ikke at den dertil knyttede koncentrerede byudvikling sker i form af højhuse placeret i en karrestruktur.

7. Kreative zoner: Lokaludvalget ønsker, at et område, f.eks. ved Århusgade, udpeges som kreativt erhvervsområde i bydelen.

8. Strøggader: Lokaludvalget ønsker den nordlige del af Østerbrogade udpeget og anlagt som strøggade i stedet for nu som fordelingsgade.

9. Cykelruter: Lokaludvalget ønsker at der etableres en grøn cykelsti fra Ryvangens Naturpark over de militære arealer til Kildevældsparken

### Bemærkninger

1. Anvendelsen af planprocesserne skal sikre et åbent og gennemskueligt forløb for alle involverede, herunder også offentligheden og lokaludvalgene.

2. Rammerne med den største udnyttelsesgrad anvendes nær stationer, hvor de understøtter et samspil mellem byudvikling og kollektiv trafik. Der kan ikke stilles et generelt krav om lokalplanlægning, idet der også kan opføres mindre byggerier, huludfyldninger etc. i disse områder.

3. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt eller hjemlet i lovgivningen (med mulighed for håndhævelse) at give bydelsplanerne en retlig status. Den nuværende status sikrer, at bydelsplanerne kan udarbejdes uden mange af de formelle krav, som andre planer er underlagt, og at processerne kan tilpasses lokale ønsker og problemstillinger.

4. Der ses ikke på nuværende tidspunkt at være grundlag for at udvide bymidteafgrænsningen, men ønsket vil kunne tages op i den næste kommuneplanrevision.

5. De klubber, der har lejekontrakter i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, vil selv skulle træffe beslutning om omfang af og vilkår for anvendelse til husbåde mv., således at interessekonflikter undgås. Kommunen værdsætter klubbernes interesse i mere liv og bedre adgang til havnen. Der er bl.a. behov for at se på offentlighedens muligheder for at færdes langs vandet.

6. Områder til kreative erhverv udpeges bl.a. ud fra, at områderne ikke står foran byomdannelse. Dette gælder ikke for Århusgade, der netop er udpeget som byomdannelsesområde efter planlovens bestemmelser herom. Der vurderes ikke at være områder i bydelen – udover det

allerede udpegede område ved Ragnagade - der opfylder kriterierne for områder til kreative erhverv (E0 og J0).

7. Det vurderes ikke, at Østerbrogade nord for Jagtvej lever op til kriterierne for udpegning af strøggader (herunder brugbare alternativer for biltrafikken), den har en væsentlig rolle som fordelingsgade i bydelen.

8. Der er planlagt grønne cykelruter mellem Ryvangens Naturpark og Kildevældsparken, som dog ikke krydser det militære område, da den militære anvendelse ikke forventes bragt til ophør i den nærmeste fremtid.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

Henvendelser fra privatpersoner, foreninger og interessegrupper m.fl.

## 27.A.B. ANDERSEN

### Resume

1. Ændringen af rammerne for Sundbyvangområdet fra O2 til B2 muliggør en udbygning af Sundbyvang, som er alt for højt og fremmedgørende i forhold til de omgivende villaområder (B1-områder)

2. De eksisterende grønne bræmmer op til skel mod nord ønskes omklassificeret fra et O2 til et O1 område, således at disse områder kan blive til en slags lommeparker.

3. Den trafikale struktur i området kan ikke bære en udbygning af det omfang Kommuneplanforslaget giver mulighed for.

### Bemærkninger

1. Området er i Kommuneplan 2005 udlagt til offentlige formål (O2) med en bebyggelsesprocent på 60 og en maksimal byggehøjde på 24 m. I forslag til Kommuneplan 2009 er grunden overført til et boligområde (B2) med tilsvarende bebyggelsesprocent og mindre højde (fra 24 m (4-5 etager med tagetage) til 3 etager med tagetage). Økonomiforvaltningen vurderer, at områdets planstatus



ikke ændres væsentligt, samt at udvikling af området ikke er i konflikt med områdets åbne og grønne karakter. Borgerrepræsentationen har den 29. januar 2009 besluttet at modernisere Sundbyvang. Utidssvarende bygninger skal nedrives, og grundarealet sælges med henblik på opførelse af nye tidssvarende boliger til borgere med særlige behov. Nogle af de boliger som er indeholdt i udbygningen af Sundbyvang opføres som egentlige plejeboliger. Derfor kan indsigtelsen på dette punkt imødekommes ved at afgrænsningen mellem O2- og B2-området flyttes således, at plejeboligerne bliver beliggende i O2-området, hvorved området til andre boliger bliver mindre. Det vurderes, at der er tale om en mindre ændring af rammerne, som ikke skønnes at have væsentlig betydning for andre parter; og som derfor kan imødekommes, uden at en supplerende høring efter bestemmelserne i planlovens § 27 er nødvendig.

2. Der er ikke baggrund for at ændre arealerne mod nord til et O1-område for at sikre ubebyggede arealer (evt. lomme-parker), da denne type aktiviteter også kan indeholdes i de foreslåede rammer.

3. Det skønnes ikke, at et nybyggeri vil generere væsentlig øget trafik i området i forhold til den kommuneplanmæssige ramme, der hidtil har været gældende for området.

#### **Konklusion**

Det foreslås, at afgrænsningen mellem O2-området og B2-området flyttes, således at et område, hvor der er planlagt egentlige plejeboliger inddrages i O2-området.

#### **28. A.B. ANDERSEN**

Emner: Detailhandelsrammer

##### **Resume**

1. A. B. Andersen er som ejer af ejendommen Irlandsvej 3 tilfreds med, at den reserveres til butikker med særligt pladskrævende varer og samtidig fastholdes som B1-område. Ejendommen på modsatte side af Ulrik Birchs Alle er opklassificeret i kommuneplanforslaget. Det bør ikke få tilsvarende konsekvenser for Irlandsvej 3 i dette eller kommende kommuneplanforslag.

#### **Bemærkninger**

1. Aktuelt er der ingen planer om at ændre på kommuneplanens rammer for dette område. Der skal fortsat være plads til butikker for særlig pladskrævende varegrupper i København. Derfor fastholdes området til netop denne type butikker. I forlængelse af det får rammeændringen på den anden side af Ulrik Birchs Alle ikke konsekvenser for Irlandsvej 3.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### **29. ADVOKATERNE FOLDSCHACK & FORCHHAMMER PÅ VEGNE AF HAVEFORENINGEN NOKKEN**

Emner: Kolonihaver

##### **Resume**

1. På vegne af Haveforeningen Nokken erklærer advokaterne sig enige i, at Nokken er et varigt kolonihaveområde.

2. De ønsker, at der tillades overnatning i husene i haveforeningen i vinterhalvåret og påberåber sig i den forbindelse, at dette ikke er i strid med kolonihaveloven, der bl.a. definerer kolonihaver ved, at de ikke må bruges til helårsbeboelse.

#### **Bemærkninger**

1. Haveforeningen Nokken anmodede i forbindelse med Kommuneplan 2005 om også i kommuneplanen at blive udpeget som varigt kolonihaveområde. Det er imødekommet i forslaget til Kommuneplan 2009, hvor Nokken er afgrænset som OK1-område.

2. Kolonihaveloven regulerer ikke brugen af kolonihaver til overnatning, men anvender alene spørgsmålet om hvorvidt helårsbeboelse er tilladt i sin definition af, hvad kolonihaver er. Det fremgår af lovens § 8, at kolonihaver forventes benyttet i perioden 1. april til 30. september. Loven er således ikke til hinder for, at der kan indføres vilkår om anvendelsen i planlægningen. Anvendelsen af kolonihaver til overnatning har hidtil været tilladt i sommerhalvåret, som det også er praksis i mange andre kommuner. Med

forslaget til Kommuneplan 2009 åbnes der for, at overnatning også kan ske i oktober og således er tilladt i perioden 1. april til 31. oktober i de varige kolonihaveområder (OKI). Dette vilkår gælder ensartet for kolonihaver i København og tjener blandt andet til at forebygge, at husene udbygges og isoleres etc., så de er egnede til helårsbeboelse. Hvis der som ønsket tillades overnatning hele året, vil husene ikke længere i byggeteknisk henseende kunne behandles som kolonihavehuse til sommerophold. Dette betyder, at der vil skulle stilles en række krav begrundet i sikkerheds- og miljøforhold, f.eks. vedrørende varmekilder, brandsikkerhed, isolering og kloakering, og kravene vil skulle stilles til alle huse, uanset om ejerne ønsker at gøre brug af muligheden for overnatning udenfor sommerhalvåret. Endvidere kan der blive behov for at vurdere beliggenheden af enkelte huse i forhold til den eksisterende gasledning ved Nokken på ny. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at stille Haveforeningen Nokken anderledes med hensyn til vinteranvendelse end kommunens øvrige haveforeninger. Det skal bemærkes, at det ifølge kolonihaveloven påhviler kommunen at sikre området som varigt kolonihaveområde og dermed også at drage omsorg for, at det ikke gradvis overgår til helårsbeboelse. Denne opgave vurderes at blive vanskeliggjort, hvis området kloakeres og forsynes med helårsvand, husene helårsisoleres etc. Dertil kommer, at byggetekniske krav vil betyde væsentlige udgifter for alle lejerne i haveforeningen. Kommunen vil endvidere være forpligtet til at fastsætte lejen for haveforeningen ud fra markedsværdien for den tilladte benyttelse, som skønnes at være højere for huse, hvor der må finde overnatning sted hele året, sammenholdt med andre kolonihaver.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### **30. ARKITEKTFIRMAET CHRISTIAN LUND**

Emner: Detailhandel

##### **Resume**

Arkitektfirmaet Christian Lund foreslår, at afgrænsningen af lokalcenteret "Hillerødgade" på Nørrebro ændres, så ejendommen Tikøbgade 5 er indeholdt. Det foreslås, at der skabes mulighed for at opføre en bygning med en 1000 m<sup>2</sup> stor dagligvarebutik i stueetagen. Der argumenteres med,

at der langt til anden dagligvareforsyning og god tilgængelighed for gående og gode kollektive forbindelser.

#### **Bemærkninger**

1. Lokalcenteret "Hillerødgade" indeholder allerede et supermarked, der sikrer lokal dagligvareforsyning. Desuden ligger ejendommen tæt på bymidten Nørrebrogade/Lygten, hvor der muliggøres yderligere dagligvarebutikker i tråd med Københavns Kommunes ønsker om, at fremme butiks- og byliv i strøggaderne. Økonomiforvaltningen vurderer derfor, at der ikke er behov for at reservere mere plads til dagligvareforsyningen i kvarteret omkring Hillerødgade.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### **31. ASBJØRN KAAGSGAARD**

Emner: Miljørigtig transport

##### **Resume**

1. Asbjørn Kaagsgaard foreslår at havnerundfarterne m.fl. skal udstyres med naturgas eller mere miljørigtigt drivmiddel evt. el, da det vil gavne miljøet.

#### **Bemærkninger**

1. Det er et relevant spørgsmål i forbindelse med Københavns Kommunes ambitioner om at være verdens miljømetropol, men det er ikke et emne, der kan reguleres i kommuneplanen. Københavns kommune er allerede i dialog med selskaberne bag havnerundfarterne om mulighederne for at bådene kan udstyres med miljørigtige drivmidler.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### **32. BADMINTOMKLUBBEN BC 37**

Emner: Detailhandel

##### **Resume**

1. BC37 og dagligvarekæden ALDI har et fælles projekt, hvor de vil ombygge badmintonhallen på Strandlodsvej 69

i Amager Øst, således at bygningen både indeholder hal og dagligvarebutik.

Projektet lader sig ikke gøre i det område, som ejendommen ligger i. Det foreslås derfor, at området ændres fra et område til institutioner og fritidsområder til et rammeområde, hvori der kan placeres butikker.

#### Bemærkninger

I lyset af de senere års befolkningsvækst i København, mangler der plads til daginstitutioner og idrætsfaciliteter. Ejendommen Strandlodsvej 69 ligger i et rammeområde til institutioner og fritidsområder (O2), hvor der ikke kan placeres butikker. I hovedparten af O2-området ligger der daginstitutioner, som ønskes bevaret. Der er kun 200-400 m til tre bydelscentre, hvor det er muligt at etablere butikker. Placeringen af de tre bydelscentre er sket ud fra hensyn om nærhed til de steder, hvor der er planlagt boliger.

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### 33. BRØNSHØJ GRUNDEJERFORENING

Emner: Villakvarterer og fortætning

#### Resume

I. Brønshøj Grundejerforening har forståelse for at udvikling af, at en bæredygtig by medfører en vis fortætning.

- Kommunen har en dispensationspraksis med udstykning af små villagrunde til dobbelthuse. Dette vil på sigt forringe villakvarterernes herlighedsværdi. Foreningen tilråder, at denne praksis ophører og erstattes af rammer og lokalplanlægning i dialog med fællesforeningen og grundejerforeningerne.

#### Bemærkninger

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 17) fra Amager Øst Lokaludvalg

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### 34. BY & HAVN

#### Resume

1. By & Havn ønsker at en øget byggeret på yderligere 130.000 m<sup>2</sup> ved Amager Fælled kvarteret indskrevet i Hovedstrukturen på s. 48, idet Helhedsplanen for Ørestadens 3,1 mio. m<sup>2</sup>'s rummelighed ikke er opnået med den nuværende planlægning. Kvarterets status foreslås ændret til et blandet bolig- og erhvervsområde i stedet for boliger.

2. I afsnittet om Ørestad Nord på s. 48 foreslår By & Havn at indskrive deres ønske om at udbygge og fortætte Rigsarkivgrunden med serviceerhverv, boliger, hotel, detailhandel mv. og supplere de funktioner, der allerede findes i Ørestad Nord samt styrke bylivet.

3. By & Havn foreslår at arbejdet med multiarenaen beskrives på s. 49 i Hovedstrukturen.

4. I rammerne på s. 76 foreslås det, at grænserne på hhv. 0,8 og 2,3 mio. m<sup>2</sup> nord og syd for Vejlands Alle udgår, idet lovgrundlaget for Ørestaden er ændret. Under "Udbygning af Ørestaden" (Rammer s. 76) er sætningen "Det maksimale etageareal må ikke overstige 0,8 mio. m<sup>2</sup> nord for Vejlands Allé og 2,3 mio. m<sup>2</sup> syd for Vejlands Allé" udgået af lovgivningen. Som følge heraf skal den udgå af teksten.

5. By & Havn ønsker, at rammerne for boliger bør gøres fleksible for planløsningen i de enkelte byggerier, herunder størrelser af boliger. Dette kan være med til at skabe fremtidigt byliv.

6. Tippen (område syd og vest for C1-område) i Vesterbro/Kgs. Enghave er ændret til et O1 område. By & Havn ønsker området tilbageført til B\* område med en bemærkning om at det senere skal kunne bruges til boliger. Argumentet er, at der i København i år 2000 blev fastlagt strandbeskyttelseslinjer, og en overvejende del af Tippen er omfattet af strandbeskyttelsen. Det er kun den nordlige del af, der fortsat kan udnyttes til boliger på et senere tidspunkt.

7. Bydelscentret "Vestamager Station" skal føres helt mod vest i overensstemmelse med gældende lokalplan, så pladsen indeholdes i centret.

8. I Ørestad Syd er det kun muligt at placere dagligvarebutikker med fuldt sortiment i dette center. Derfor foreslår By & Havn, at den generelle ramme for butiksstørrelse i Ørestad Syd ændres, så der kan etableres dagligvarebutikker på op til 1.000 m<sup>2</sup> og udvalgvarebutikker på op til 500 m<sup>2</sup>

9. By & Havn ønsker, at husbåde i alle rammeområder får mulighed for anvendelse til publikumsorienterede serviceerhverv for at gavne bylivet.

10. Udpegede strækninger til husbåde, hvor der af miljømæssige årsager (bagvedliggende erhverv etc.) ikke forventes at kunne placeres miljøfølsomme anvendelser i planperioden, ønskes udtaget af kommuneplanen med henvisning til, at de skaber usikkerhed hos de involverede parter.

11. By & Havn foreslår, at de to alternative muligheder for Nordhavnsudbygningens anden etape fremrykkes fra 2. til 1. del af planperioden. Det skal sikre, at der kan ske en hensigtsmæssig udvælgelse af udbygningssområdet.

### Bemærkninger

Økonomiforvaltningen har haft indledende drøftelser med By & Havn om den videre planlægning af Ørestaden. Generelt bør forslagene og deres begrundelser vurderes nøjere og videreføres, før der evt. kan blive tale om at udarbejde forslag til konkrete ændringer i kommuneplanen.

1. Amager Fælled kvarteret er Ørestadens eneste rene boligkvarter, mens der er muligt og bygget meget erhverv i resten af Ørestaden. Kvarteret ligger naturskønt og der er store muligheder for at indbygge natur i en bæredygtig bydel med ca. 2.000 boliger. Boliger vil kunne få glæde af naturskønheden, mens erhverv i mindre grad får glæde heraf. Forvaltningen vurderer desuden med den nuværende økonomiske aktivitet, at der stadig vil være stor rummelighed til erhverv i Ørestaden.

2. På Rigsarkivgrunden er udlagt et lokalcenter (DR-Byen Station) med plads til maks. 3.000 m<sup>2</sup> detailhandel. At det alene er et lokalcenter skyldes nærheden til Amagerbrogade Bymidt, hvor den overordnede detailhandel skal

være for at understøtte byliv og minimere trafik, og Njalsgade Bydelscenter, der skal kunne betjene Islands Brygge. By & Havn ønsker langt mere detailhandel med større enheder.

3. Københavns Kommune udbød et lån på 200 mio. kr. i konkurrence i 2008. Borgerrepræsentationen behandlede de indkomne forslag den 12. marts 2009 og valgte AEG's arena til ca. 15.000 tilskuere. Det videre planarbejde er påbegyndt. Økonomiforvaltningen har intet imod at præcisere hovedstrukturen som ønsket. Det foreslås således, at arbejdet med multiarenaen beskrives i Hovedstrukturen på s. 49 med følgende nye afsnit umiddelbart før afsnittet om Ørestad Syd: "AEG vandt konkurrencen om opførelse af en multiarena i foråret 2009. Vinderprojektet placerer arenaen i grønningen mellem Ørestad City og Ørestad Syd. Denne placering forventes justeret i forhold til de omkringliggende bykvarterer, så arenaen er med til at skabe gode byrum og byliv i området." Det vurderes, at der er tale om en mindre ændring af hovedstrukturen, som ikke skønnes at have væsentlig betydning for andre parter, og som derfor kan imødekommes, uden at en supplerende høring efter bestemmelserne i planlovens § 27 er nødvendig.

4. Folketinget vedtog i 2007 en ny Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, hvori kravene til, hvordan bebyggelsen skal fordeles ift. Vejlands Alle, udgik. Forvaltningen er enig i, at bestemmelsen kan udgå som konsekvens af lovændringen.

5. Umiddelbart er det forvaltningens vurdering, at en ændring på nuværende tidspunkt vil kræve en fornyet høring jf. planlovens § 27, hvilket ikke findes hensigtsmæssigt. Forvaltningen vil i forbindelse med den kommende revision af kommuneplanen tage spørgsmålet op, jf. også det forelagte bilag 4 til nærværende indstilling.

6. Borgerrepræsentationen vedtog at Tippen kunne ændre status fra et boligområde (B\*) til et rekreativt område (O1) ved behandlingen af kommuneplanforslaget den 2. april 2009. Formuleringen om fordelingen af byggeret er ændret. Derfor kan bestemmelsen godt bibeholdes i Kommuneplan 2009. En ophævelse af bestemmelsen vil

medføre, at den overordnede regulering mindskes. Ved at beholde den, fastholdes det nuværende plangrundlag, idet Borgerrepræsentationen om nødvendigt kan ændre fordelingen ved et kommuneplantillæg.

7. Bydelscentret "Vestamager Station" er identisk med det lokale center "Vestamager Station" i Kommuneplan 2005. I lokalplan 398 for Ørestad Syd skal de 6.000 m<sup>2</sup> butikker ifølge § 3 stk. 1 d placeres langs hovedstrøget som vist på tegning 2B. Her vises, at hovedstrøget går ud til pladsen, men ikke tager pladsen med.

Dette er i overensstemmelse med kommuneplanens afgrænsning.

8. Økonomiforvaltningen foreslår at fastholde grænserne fra Kommuneplan 2005, således at butikker uden for centrene højst må være 500 m<sup>2</sup> for dagligvarebutikker og 200 m<sup>2</sup> for udvalgsvarebutikker. Det vurderes, at en øgning af de maksimale butiksstørrelser uden for centerområderne vil medføre, at dagligvarehandlen vil blive spredt til områder uden for bymidterne og de øvrige centre. Gennem kommuneplanen søger kommunen at fastholde strøggaderne med butikker og privat og offentlig service som rygraden af bydelens forsyning, som suppleres med særlig og lokal forsyning gennem mindre centre.

9. Med forslaget til Kommuneplan 2009 er der jf. rammernes side 10 åbnet mulighed for, at alle udpegede områder til husbåde kan anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv. By & Havns ønske er således opfyldt med planforslaget.

10. Det er langt fra alle mulige anvendelser af husbåde, der kan karakteriseres som miljøfølsomme. Der vil således kunne placeres eksempelvis flydende klubhuse, publikumsorienterede serviceerhverv etc. på strækninger, hvor miljøforholdene for øjeblikket ikke tillader boliger og andre miljøfølsomme anvendelser, og denne mulighed vurderes det ikke hensigtsmæssigt at fjerne.

11. Kommuneplanforslagets rækkefølge for byudvikling i Nordhavn er i overensstemmelse med udbygningens første og anden etape i henhold til aftalen om Metro-

cityringen. Forslaget til rækkefølgebestemmelser hindrer ikke, at der udarbejdes en samlet helhedsplan og bebyggelsesplan for det valgte udbygningsområde. Det er ligeledes muligt at udarbejde en lokalplan, der kan realiseres i overensstemmelse med rækkefølgeplanens bestemmelser.

### Konklusion

Bortset fra ændringsforslaget under 3. giver henvendelsen ikke anledning til at foreslå andre ændringer i forslaget til kommuneplan.

## 35. C.W OBEL EJENDOMME A/S

Emner: Rammer og blandede bykvarterer

### Resume

1. C.W. Obel Ejendomme A/S ønsker med andre grundejere at ændre erhvervsområdet afgrænset af Amager Strandvej, Lergravsvej, Ved Amagerbanen og Prags Boulevard fra et J1-område (industri) til et C-område (boliger og serviceerhverv), som vil være attraktivt i forhold til udviklingen af et samlet anvendelsesmæssigt blandet bykvarter.

2. Ligeledes ønskes området inddraget i rækkefølgeplanens 1. del af planperioden (2009-2014).

### Bemærkninger

1. Københavns Kommune er positivt indstillet over for at området på længere sigt kan omdannes til et blandet bykvarter, der komplementerer den fornyelse og udvikling som Østamager oplever.

2. Af hensyn til de kommunale investeringer i skoler, institutioner og veje m.v. er der imidlertid behov for at prioritere byudviklingen i kommunen. Derfor giver kommuneplanen ikke på nuværende tidspunkt mulighed for at omdanne området. Københavns Kommune vil analysere udviklingspotentialer langs Øresundskysten med henblik på at fastlægge en hovedstruktur for områdets udvikling og infrastruktur. Erhvervsområdet vil indgå i dette arbejde.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 36. DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING (DN)

### Resume

1. Grønne områder: DN roser kommuneplanforslagets fokus på miljø men bemærker at forslaget kun indeholder få retningslinjer for udvikling af naturen i planperioden. DN ønsker en mere udførlig omtale af grønne områder i afsnittet om Den bæredygtige by, herunder hvor der i planperioden er planer om nyanlæg af grønne områder, lommeparker m.v.

2. Adgang til arealer til fritidsformål og friluftsområder af regional betydning: Retningslinjerne om beliggenhed af arealer til fritidsformål ønskes tilføjet bemærkninger om naturadgang og biodiversitet. Derudover bør Valbyparken, Fælledparken og Damhusengen udpeges til friluftsområder af regional betydning.

3. Naturbeskyttelseslovens § 3 og fredningsdeklarationer: DN anbefaler, at afsnittet om varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser omskrives, så det fremstår tydeligere, og at områder beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3 ikke er sammenfaldende med områder beskyttet ved fredningsdeklarationer.

4. Revidering af oversigtskort: DN ønsker, at kortet over naturbeskyttede områder revideres, idet det på det nuværende kort er vanskeligt at skabe sig det fulde overblik over områderne. Derudover bør der være et særskilt kort med de fredede områder samt de områder, for hvilke der er rejst fredningssag.

### Bemærkninger

1. Kommuneplan 2009 bidrager til at realisere målsætningen om København som verdens miljømetropol, herunder adgangen til grønne områder. Kommuneplanens retningslinier for byens grønne rum og friluftsområder sikrer, at områderne får en kvalitet der øger københavnernes brug af de grønne områder. Områder udpeget som O1-områder – områder for institutioner og fritidsområder – i kommuneplanen kan blandt andet indeholde grønne områder, lommeparker m.v.

2. Natur og biodiversitet behandles i afsnittet om varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser, som sikrer, at bio-

diversiteten bevares og forbedres. Derfor er der ikke behov for også at beskrive emnet i retningslinjerne om arealer til fritidsformål. Friluftsområder af regional betydning følger de hidtidige udpegninger, jf. Regionplan 2005, og er defineret ved at tiltrække brugere fra en række kommuner ud over København. Fælledparken, Valbyparken og Damhusengen er ikke udpeget som grønne områder af regionale betydning i regionplan 2005, da de ikke indgår i planens grønne kiler. De grønne kiler er optaget i Fingerplan 2007 for hovedstadsområdet. Kommuneplan 2009 er underlagt Fingerplan 2007 og kan ikke give de tre parker betegnelsen regional betydning. Det skal i øvrigt bemærkes, at de nævnte parker er fredet, hvorfor de er sikret mod fremtidigt byggeri.

3. Beskyttelsesområder udpeget i retningslinjer for varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser er ikke § 3-områder. Der er derimod tale om områder, herunder spredningskorridorer, overtaget fra den hidtil gældende regionplan. De er kun for en mindre dels vedkommende omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. De statslige planer for de internationale naturbeskyttelsesområder foreligger endnu ikke. Først når de er færdige, skal der udarbejdes kommunale handleplaner. En ændring af retningslinjerne for varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser bør afvente handleplanerne. Københavns Kommune vil sikre at handleplanerne opfylder målsætningerne.

4. Københavns Kommune har udgivet en særlig rapport, som giver et overblik over alle typer af fredede og beskyttede områder. Der er henvist til rapporten i kommuneplanen. Rapporten er tilgængelig på kommunens hjemmeside [www.kk.dk](http://www.kk.dk)

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 37. DANSKE STUDERENDES FÆLLESRÅD (DSF)

Emner: Boliger og campusområder

### Resume

1. DSF støtter kommuneforslagets vision om, at København skal påtage sig de udfordringer, der ligger i at blive Nordeuropas førende uddannelses og vidensby. DSF

konstaterer i den forbindelse, at København er et af de få områder i Danmark, der trods små ungdomsårgange har haft en stigende befolkningsandel af unge. I forlængelse af det, anbefales en samlet strategi for ungdomsboliger. Denne strategi kan blandt andet tage afsæt i kommuneplanens partnerskabsprojekt om campusområder:

2. Forslaget om at udarbejde en samlet ungdomsboligstrategi udmøntes i en række forslag om at udvikle de eksisterende kollegier; at bruge helhedsorienterede byfornyelsesplaner til at sikre ungdomsboliger; at etablere flere nye ungdomsboliger som eksempelvis et nyt Carlsberg kollegium som en del af løsningen på tilvæksten i ungdomsbefolkningen. En sådan strategi bør også tage hensyn til de uddannelsessøgendes transportbehov til og fra uddannelserne.

3. Det anbefales endvidere, at København arbejder på etablering af et globalt studiecenter blandt andet i forbindelse med udviklingen af campusområderne, ligesom der bør være en central koordinering af boliger til udenlandske studerende.

4. DSF foreslår endvidere, at det skal være muligt at bygge studieboliger og studieboligmiljøer i campusområderne.

#### Bemærkninger

1. København har oplevet en vækst i antallet af unge. Sidste år var der 51.000 studerende boende i København. Siden 2005 har der været en stigning på 1500 kollegie- og ungdomsboliger. København har flere ungdomsboliger end studiepladser, da mange af de studerende på blandt andet RUC og DTU vælger at bo i København.

2. Københavns Kommune arbejder løbende for at finde plads til studerende. Det sker ved at almene boliger omdannes til ungdomsboliger; at have fleksible udlejningsaftaler; der sikrer plads til studerende i almene boliger; ved omdannelse af erhvervslokaler mv. Det skal også bemærkes, at Københavns boligstruktur med de mange små boliger egner sig til og også bliver brugt som studeboliger.

København arbejder også for at etablere flere kollegie- og ungdomsboliger. Kommuneplan09 giver mulighed for at

etablere 2400 nye kollegie- og ungdomsboliger i forskellige dele af byen. Der arbejdes for at bruge studerende som en ressource i nye byudviklingsområder; hvor kollegie- og ungdomsboliger kan udgøre op til 10 % af det samlede antal boliger i B, C og S områder.

Der vurderes på denne baggrund ikke at være behov for en ny ungdomsboligstrategi.

3. Ideen med etableringen af et globalt studiecenter synes både perspektivrig og nødvendig, hvorfor det foreslås at den behandles i forbindelse med partnerskabet om udvikling af campusområder i København.

4. Det er oplagt, at campusområderne også kommer til at indeholde studieboligmiljøer. Partnerskabet for Campusområderne kan behandle denne problemstilling.

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### 38. DAVID NIELSEN

Emner: Trafik, fortætning, rekreative områder.

##### Resume

1. David Nielsen er modstander af kommuneforslagets ønske om at hæve bebyggelsesprocenterne i udvalgte områder. En bebyggelsesprocent på op til 185 % er for høj og vurderes af indsigeren at være ensbetydende med slum og kriminalitet.

2. Begrænsningen af parkeringspladserne bør også udgå af kommuneplanforslaget. I stedet bør parkeringsnormerne fra bygningsreglementet i 1982, med 1 plads pr. 50 m<sup>2</sup> for erhvervsbyggeri og 1 ½ plads for hver bolig, gælde. Dog anbefales det, at der anlægges mindst 2 pladser pr. bolig, så der er mulighed for at få besøg.

3. Der bør ikke opføres højhuse på Grønttorvsgrunden eller på grunden nord for Torveporten. Bebyggelsesprocenten for Bymidten og F.L.S.-grunden ønskes ændret til max 100 %, idet Valby skal være en landsby med lav bebyggelse.

4. Fodboldbanen ved Grønttorvet bevares.
5. Valby Lokaludvalg skal generelt bestemme i deres egen bydel, idet de kan gøre det bedre og billigere end Borgerrepræsentationen, og Spinderiet er et eksempel på lokaludvalgets dygtighed.

### Bemærkninger

1. Fortætningsstrategien er, udover at bidrage til at minimere transporten, et led i at få plads til flere københavnere. Københavns befolkning ventes at stige med 45.000 inden år 2025. Endelig er fortætningen med til at give liv og en mangfoldig byudvikling.

#### 2. København

har i de senere år oplevet en stigende trængsel og det forventes, at trafikken forsat vil stige. Derfor arbejder Københavns Kommune for at nedbringe transporten. Københavns Kommune ønsker blandt andet at nedbringe transport og trængsel med en særlig indsats over for blandt andet pendlere. Ønsket er at flytte pendlere fra bil og over i kollektiv trafik. Der, hvor det er let at vælge kollektiv trafik, skal der gøres en ekstra indsats. Derfor fastsætter forslaget til kommuneplanen nye parkeringsnormer blandt andet i de stationsnære områder. Her er det også muligt at bygge med en bebyggelsesprocent på op til 185 %, således at der kan skabes et endnu bedre kundegrundlag for den kollektive trafik. Højhusene på Grønttorvsområdet er et led i denne fortætningsstrategi.

3. Projektet på Grønttorvet er gennemført som åbne processer med lokaludvalget som aktiv part. Lokaludvalget har blandt andet deltaget i vurderingskomiteen i forbindelse med parallelopdraget for projektet. De høje bygninger er placeret langs banen og skyggediagrammer er indgået i vurderingen.

I den videre lokalplanlægning vil den mere præcise placering, afklaring af vindforhold og bygningernes arkitektur blive fastlagt.

4. København har et stort behov for nye idrætsanlæg og rekreative anlæg i øvrigt. Derfor har kommunen valgt at

udbygge og modernisere Valby idrætspark. Borgerrepræsentation har i den forbindelse besluttet at samle idrætsaktiviteterne i Valby idrætspark. I forlængelse af det, sikres gode stiforbindelser i Valby, således at det er let at komme til idrætsparken. Rekreative arealer indarbejdes i en ny bebyggelse på Grønttorvsgrunden.

5. Valby Lokaludvalg har til formål at inddrage valbyborgerne i blandt andet større byudviklingsprojekter, men der er ikke hjemmel i styrelseslovgivningen til at tillægge lokaludvalg formel beslutningskompetence.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 39. DIALOGGRUPPE OMKRING SUNDBYVANG

Emner: Rammer

### Resume

1. Dialoggruppen omkring Sundbyvang ønsker, at de grønne bæltter langs Persillevej, Tomatvej mv. bevares som grønne områder og korridorer, som forbinder kvartererne omkring Amagerbrogade med Sundbyvester Park, Sundby Idrætspark og Remiseparken. Det foreslås at de klassificeres som O1 områder.

2. Sundbyvangmatriklen ønskes klassificeret som B1 i stedet for B2, da nybyggeri skal harmonere med de eksisterende kvarterer og dette vil sikre bedre tilgang for de fysisk handicappede. Endvidere vil det stadig være muligt at bygge det planlagte byggeri. B2 klassificeringen vil derimod ikke harmonere med de eksisterende kvarterer, men ødelægge den harmoniske helhed, der kendetegner bebyggelsen.

### Bemærkninger

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 27) fra A. B. Andersen

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.



#### 40. DANMARKS IDRÆTSFORBUND

Emner: Idrætsfaciliteter og rekreative arealer

##### Resume

1. København er langt bagefter i facilitetsudviklingen. Kommuneplanen giver ikke konkrete anvisninger på arealreservationer på idrætsfaciliteter. Der er behov for en strategiplan for udvikling af idrætsfaciliteter i København og at opstille konkrete mål.

2. Faciliteter til blandt andet foreningsidræt skal indtænkes i byudviklingen. Der skal gøres plads til idræt i alle byudviklingsområderne i København. Eksempelvis skal Nordhavnsprojektet have idrætsfaciliteter svarende til Rødovre Kommunes anlæg, da antallet af borgere er på knap 40.000. Det anbefales at bruge partnerskaber til udbygningen af idrætsanlæg i København.

##### Bemærkninger

1. Det er korrekt at København har et efterslæb på idrætsfaciliteter. Københavns Kommune anerkender behovet og prioriterer udbygningen af faciliteter. Borgerrepræsentationen har besluttet at arbejde for udbygningen af Valby Idrætspark. Bellahøjbadet er blevet ombygget og der er etableret havnebade mv.

2. Københavns befolkningsvækst giver dog sammen med ændrede idrætsvaner behov for også at integrere idrætsfaciliteterne som et led i byudviklingen. Byen skal generelt invitere til aktiv udfoldelse.

Kommuneplanen indeholder nye retningslinier, der fastslår, at idræt skal indtænkes på linie med infrastruktur og daginstitutioner i Københavns byudviklingsprojekter. Der er indført særlige rammebestemmelser i kommuneplanforslaget, der skaber plads til kultur- og idrætsformål. Det sker ved at tillade at projekter, der indeholder denne type aktiviteter i B, C og S-områder kan tildeles yderligere 10 procent ud over den ellers tilladte bebyggelsesprocent.

I investeringsredegørelsen, der indgår som baggrundsmateriale til Kommuneplan 09, er der redegjort for behovet og eventuel finansiering af idrætsanlæg i byens forskellige områder. Det sikrer at idræt nu er et integreret led i Københavns byudviklingsprojekter.

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### 41. DSB EJENDOMME

Emner: Trafik, Fortætning, Parkeringsnormer

##### Resume

1. DSB ejendomme foreslår, at der overvejes fortætningsmuligheder ved Islev, Husum og Jyllingevej stationer. Oplandet til stationerne består af villabebyggelse.

2. DSB forventer generelt ikke, at stationerne er omfattet af reglerne om, at der maksimalt må anlægges 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

3. Angående Sydhavnen kan en bro fra Sluseholmen over Fordgraven reducere afstanden til Sydhavn station med 350 meter. Dette er også en bedre mulighed end en bro fra Sluseholmen til Tegholmen. Samtidig undgår cyklisterne og fodgængerne at bevæge sig på Sydhavnsgade og Sjællandsbroen, som er meget trafikerede.

##### Bemærkninger

1. Islev, Husum og Jyllingevej stationer er placeret i T-områder, hvor det er muligt at placere publikumsorienterede virksomheder med tilknytning til de enkelte typer stationer. Hvis DSB har konkrete projekter indgår kommunen gerne i dialog om udviklingen af dem. I den forbindelse kan se på om der er behov for at fortætte ved stationerne.

2. Stationerne har som alle andre områder i kommuneplanforslaget en maksimal norm for antallet af parkeringspladser. For områder udlagt til tekniske formål er denne ramme maksimalt 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Persontransporten til og fra stationerne skal primært ske med anden kollektiv trafik eller på cykel.

3. Økonomiforvaltningen vurderer, at en bro over Fordgraven ikke er en bedre mulighed, da broen fra Sluseholmen til Tegholmen dækker et bredere formål end adgangen til stationen blandt andet adgangen til Indre By og indkøbsmuligheder samt ikke mindst en forbedring af busdriften.

## Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 42. DSB EJENDOMSUDVIKLING A/S

Emner: Perspektivområde, Mindre fremstillingsvirksomheder, Banegravene

### Resume

1. DSB ejendomsudvikling ønsker at præcisere, at der intet ligger fast omkring en evt. udvikling af bygninger og arealer på Otto Busses Vej som nævnt på side 7 under perspektivområder. Dette er stadig jernbanearealer i funktion. At placere mindre fremstillingsvirksomheder der, er en stor udfordring på grund af de store bygninger og derfor bør ordet mindre udgå af teksten.

2. Angående banegravene er det ikke helt klart hvorledes arealet over banegravene kan bebygges. DSB Ejendomsudvikling A/S foreslår;

- at bebyggelsesprocenten hæves til minimum 700 og at områderne ikke regnes under et, for at kunne imødekomme et evt. epokegørende byggeri, specielt ved Vesterbro banegrav.

### Bemærkninger

1. København har i de senere år oplevet en stigende interesse for midlertidige anvendelser af tidligere industri- og havnearealer mv. Det er med til at give byen liv og det øger ofte grundenes værdi.

For at sikre plads til de midlertidige aktiviteter, har kommuneplanforslaget åbnet op for denne type aktiviteter i perspektivområder; der ikke står overfor en omdannelse inden for de næste 12 år.

Det skal blandt andet sikre, at områderne forsat kan tjene deres oprindelige formål, samtidig med, at forladte bygninger kan nyttiggøres til midlertidige aktiviteter. Men det er ikke et krav, det er en mulighed, hvorfor jernbanearealerne forsat kan bevare deres funktion.

2. Københavns Kommune er allerede på nuværende tidspunkt i dialog om overdækning af banegravene. I den

forbindelse tages der stilling til de konkrete bebyggelsesprocenter og beregningsmetoder; således, at der åbnes op for markante byggerier her.

## Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 43. EJENDOMSFORENINGEN DANMARK

Emner: Detailhandelsrammer i City

### Resume

1. Foreningen udtrykker sin forståelse for, at kommunen skal leve op til planlovens krav til at fastsætte rammer for butikkernes maksimale størrelse og for den maksimale udvidelse af butiksarealet i de udpegede centerområder. Ejendomsforeningen finder imidlertid, at den fastlagte ramme for udvidelsen af butiksarealet i City på 40.000 m<sup>2</sup> i kommuneplanforslaget er utilstrækkelig i forhold til behovet.

Den udlagte ramme i Kommuneplan 2005 på 20.000 m<sup>2</sup> er opbrugt og der er ønsket om at etablere ca. 11.000 m<sup>2</sup> butik, der afventer vedtagelsen af en ny ramme i Kommuneplan 2009. Det betyder, at der siden 2005 reelt har været behov for en ramme på 31.000 m<sup>2</sup>, mens der i den kommende kommuneplan reelt kun er udlagt 29.000 nye m<sup>2</sup>. Det finder foreningen er for lidt.

- Det foreslås, at kommunen anvender en anden metode ved fremtidige fastlæggelse af rammer, så det undgås, at egnede lokaler står tomme, fordi kvoten er brugt op.

2. Foreningen foreslår også, at der, uanset kvoter, skal kunne etableres detailhandel i alle stueetager i City og også i kældere og på 1. sal langs de primære strøggader i City. Som spin off kan det forventes, at noget af bygningsmassen renoveres, ligesom der vil være nogle butikker, som ønsker at bidrage til eksempelvis renovering og genopretning af gågader foran deres butik.

3. Der appelleres til, at kommunen sikrer en hurtig sagsbehandling for virksomheder, der vil nyetablere detailhandel.

4. Foreningen ønsker større åbenhed omkring detailhandelsberegningerne, samt at tildelingskriterierne for de 3 store udvalgswarebutikker over 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal, som kommuneplanforslaget muliggør, bliver mere synlige.

### Bemærkninger

1. København City inkl. Fisketorvet er Danmarks største detailhandelscenter og skal rumme et overordnet og moderne butiksudbud for kommunens borgere og forbrugere i Øresundsregionen samt for de mange turister i byen. Fra 1997 til 2008 har kommunens regionale centre City inkl. Fisketorvet og Ørestad City stået for 80 % af udvidelsen i butiksarealer til udvalgswarehandel.

I de kommende år ønsker kommunen, at den overordnede detailhandel i større omfang udbredes til de øvrige bymidter og de store bydelscentre for at understøtte et varieret og spændende byliv i alle kommunens bydele og nye byudviklingsområder. Her tilstræbes der en stærk dagligvarehandel og en alsidig udvalgswarehandel, så disse kan være nære og stærke indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere.

I analysen som ligger til grund for kommuneplanforslagets rammer, er det en grundlæggende præmis, at handelsbalancerne i bydelene (forholdet mellem butikkernes omsætning og indbyggernes forbrug) søges fastholdt. Undtagelserne er Vestamager, Vanløse og Bispebjerg: På Vestamager forventes handelsbalancen at falde på grund væksten i nye beboere frem til 2020 (samlet vil omsætningen dog stige), I Vanløse og Bispebjerg ønskes handelsbalancen hævet, så de får en balance, der ligner de øvrige bydele. Vanløse og Bispebjerg har hidtil været underforsynet med butikker.

Baggrunden herfor er at søge at få en detailhandelsstruktur, hvor indkøb kan gøres lokalt samtidig med at ingen centre bliver mindre. Dette er også vigtigt i forhold til at mindske transporten i forbindelse med indkøb og skabe en bæredygtig Miljømetropol.

I analysen er der forudsat en mindre gennemsnitlig stigning i forbruget i den kommende planperiode end i de foregående 10 år, der har været præget af en stærk højkonjunktur. I beregningerne er det endvidere forudsat, at handels-

balancen i City inkl. Fisketorvet fastholdes. Det skaber et arealbehov på skønnet ca. 70.000 m<sup>2</sup> over de næste 12 år. På den baggrund er der i kommuneplanforslaget fastsat en maksimal vækst i butiksarealet på 40.000 m<sup>2</sup>, idet kommuneplanen revideres hver fjerde år.

De seneste års højkonjunktur har medført, at rammen for udvidelse af butiksarealet i Indre By på 20.000 m<sup>2</sup> i Kommuneplan 2005 er opbrugt, og at flere projekter afventer de nye rammer i Kommuneplan 2009. Den aktuelle finanskrise betyder dog, at flere projekter er sat i bero. Forvaltningen vurderer, at der højst er ca. 6-7.000 m<sup>2</sup> butiksprojekter som afventer den nye kommuneplan. Desuden er der et stigende antal ledige butikslokaler hele byen, herunder i City, hvor det er muligt at etablere forretning.

Forvaltningen vurderer på den baggrund, at kommuneplanforslagets ramme for udvidelse af butiksarealet i City på 40.000 m<sup>2</sup> er tilstrækkeligt til at skabe gode betingelser for udviklingen af butikslivet.

Forvaltningen vil løbende overvåge udviklingen i City og i andre centre for at sikre, at der er tidssvarende udviklingsmuligheder under hensyntagen til en samlet balanceret udvikling i kommunen.

2. Ejendomsforeningen Danmark forslår at åbne mulighed for at etablere butikker langs alle strøggader i City uanset kommuneplanens bestemmelser om maksimalt butiksareal. Det vil imidlertid være i strid med Planlovens § 11 a, der fastslår, at kommuneplanen skal fastlægge det maksimale butiksareal for de enkelte centerområder.

3. Forvaltningerne søger at betjene virksomhederne hurtigst muligt. Detailhandelen administreres i samarbejde mellem Center for Byggeri og Center for Byudvikling. Det skal samtidig sikres, at der foregår en forsvarlig behandling af sagerne.

4. Københavns Kommune har i samarbejde med ICP A/S udarbejdet "Analyse af detailhandel i Københavns Kommune 2008". Rapporten er offentlig og beskriver baggrunden for kommuneplanens detailhandelsrammer.

Etablering af store udvalgswarebutikker over 2.000 m<sup>2</sup> vil bero på vurderinger af konkrete projektforslag og vil forudsætte udarbejdelse af kommuneplantillæg, der blandt andet skal belyse trafik, bæredygtighed og arkitektur m.v.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan

## 44. ERIK NØRGAARD

### Resume

Emner: Håndværk og produktionsvirksomheder i beboelseskvarterer

I. Flere virksomheder peger på, at det ikke længere er muligt at placere mindre håndværks- og produktionsvirksomheder (baggårdserhverv) i beboelseskvarterer. Flere undersøgelser konkluderer ellers, at der er flere gevinster ved at blande boliger og mindre virksomheder. Virksomhederne kan gøre kvarterer både økonomisk og socialt bæredygtige, ligesom det kan øge trygheden i beboelseskvarterne. Det foreslås derfor;

- at der i typiske beboelseskvarterer skabes plads til mindre servicehåndværk og produktionsvirksomheder. Det kan ske ved at man på linie med begrebet lommeparker arbejder med "lommeproduktion/lommehåndværk", som skal sikre at man udlægger små områder til netop servicehåndværk og produktionsvirksomheder hist og pist i typiske beboelsesområder.

### Bemærkninger

I. Mindre servicehåndværk og produktionsvirksomheder kan bidrage til at skabe byliv og tryghed i de forskellige bykvarterer. Flere af de mindre servicehåndværk og produktionsvirksomheder har i de seneste 10 år ændret deres miljøprofil, hvilket betyder, at det ikke som tidligere er nødvendigt at adskille boliger og virksomheder ad. Når virksomhederne bliver mere miljøvenlige kan de placeres side om side med boliger.

Der er allerede i en vis udstrækning mulighed for at blande boliger og virksomheder i Københavns boligområder, da det er lovligt at placere håndværks, serviceerhverv, liberale

erhverv og butikker. Virksomhederne skal dog tilhøre forureningsklasse 1 (ingen forurening) og eller 2 (ubetydelig forurening med vejledende afstandskrav på 20 m.). Forureningsklasserne er fastsat i Miljøministeriets Håndbog om Miljø og planlægning.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan, men Økonomiforvaltningen vil i forbindelse med fornyelsen af kommuneplanens rammer i den kommende kommuneplan se på muligheden for, at mindre produktionsvirksomheder kan få adresse i typiske beboelseskvarterer.

## 45. FORENINGEN DET GRØNNE KNÆ

Emner: Rammearbejdning, rekreativt areal.

### Resume

1. Foreningen hilser ændringen af Tippet fra boligområde til rekreativt område velkommen, men ønsker at rammearbejdningen også kommer til at omfatte de tilstødende arealer, der er udlagt til boliger og serviceerhverv, da støjende og forurenende aktiviteter vil forringe Tippet rekreative værdi.

2. De grønne områder i Sydhavnen ønskes indtænkt i det samlede grønne cykelrutenet og herigennem forbundet med den omgivende by.

### Bemærkninger

1. De tilstødende arealer er ikke, som Tippet, et perspektivområde, men er allerede planlagt til boliger og serviceerhverv. Borgerrepræsentationen har besluttet at placere en genbrugsstation på dele deraf. I lyset af de meget store udlæg til rekreative formål i bydelen vurderes der ikke at være argumenter for at fjerne udviklingsmulighederne i dette område. I C-området til bolig og serviceerhverv kan der kun udøves virksomhed til og med forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening med vejledende afstandskrav på 20 m til boliger og lignende). Ved en lokalplanlægning af området skal der tages højde for de miljømæssige krav, hvilket også vil forebygge påvirkninger af tilstødende rekreative områder.

2. Såvel cykelstinet som nettet af grønne cykelruter omfatter forbindelser til området omkring Tippet samt de

nye boligområder i Kgs. Enghave. Herudover er der anlagt yderligere stier, der ikke er fastlagt i kommuneplanen.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **46. FÆLLESFORENINGEN AF GRUNDEJERFORENINGER**

Emne: Fortætning af villakvarterer

#### **Resume**

I. Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København gør indsigelse mod fortætning af villakvarterne. Der peges på, at villakvarterne, der omkranser København, er enestående også på europæisk plan. I forlængelse af det oppejser grundejerforeningen mod udstykning af villagrunde til små parceller med sammenbyggede dobbelthuse. Fællesforeningen af Grundejerforeninger mener at en sådan fortætning forringer de herlighedsværdier, som villakvarterne/Københavns havebyer er kendt for. Det anbefales derfor

- At de administrative lempelser og dispensationer, der har gjort udstykningerne mulige erstattes af rammer og lokalplanlægning, som gennemføres i samarbejde med beboerne i de lokale grundejerforeninger og Fællesforeningerne for Grundejerforeninger i København, og at gennem de administrative lempelser og dispensationer, som løbende bliver taget i anvendelse i BI-områderne.

#### **Bemærkninger**

I. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 17) fra Amager Øst Lokaludvalg

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **47. GRETHE KIRSTINE OLSEN**

Emner: Udnyttelse af tagetager, etablering af kunstig ø

#### **Resume**

I. For at skaffe plads til flere københavnere foreslås det at undersøge om det er muligt at tilføje ekstra etager på den eksisterende bygningsmasse, det være sig eksisterende boligbyggerier eller kontorejendomme, bl.a. fordi det må

være billigere end at bygge helt nyt. Endelig peges der på, at det kan virke kriminalpræventivt, hvis der bygges bolig- etager ovenpå kontorbyggerier.

2. Endvidere foreslås det at se på muligheden for at etablere en kunstig ø

#### **Bemærkninger**

1. København har i de senere år oplevet en markant befolkningsvækst. Alene i 2008 kom der 8864 nye københavnere. Det er den største befolkningsvækst siden 1946. Københavns Kommune udarbejder årlige befolkningsprognoser, der danner grundlag for kommuneplanens udlæg af arealer til boliger og erhvervsudvikling. Økonomiforvaltningen forventer, at Københavns befolkning stiger med 48.000 personer frem mod år 2020. Kommuneplan 2009 skaber plads til den forventede befolkningsvækst i de store byudviklingsområder f.eks. Ørestaden, Nordhavn og Grønttorvet i Valby. Udover nybyggeri i byudviklingsområderne skabes der plads til de nye københavnere ved omdannelse af eksisterende boliger. I den forbindelse er der allerede skabt mulighed for at udnytte de eksisterende tagetager til boliger ved, at der i lokalplaner er mulighed for at overskride bebyggelsesprocenter og det maksimale etageantal. Økonomiforvaltningen vurderer, at en generel mulighed for at forhøje bygninger er i strid med ønskerne om, at bevare Københavns egenart og profil, hvorfor kommuneplanen indeholder retningslinier, der netop styrer bygningshøjden, som ikke muliggør ekstra etager på eksisterende bygninger. Prisen på nybyggeri kontra byggeri af en ekstra etage afhænger af det enkelte projekt. Det er korrekt, at det kan virke kriminalpræventivt at blande boliger og erhverv. Derfor har kommuneplanen rammer som muliggør blandingen af boliger og erhverv (C-rammer for områder til boliger og serviceerhverv).

2. Kommuneplanen reserverer arealer i de nye store byudviklingsområder, der sikrer, at København kan rumme de forventede 48.000 flere københavnere. Derfor er der ikke planer om at etablere en kunstig ø til boliger.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### 48. GRØN AGENDA SYDHAVN

Emne: Ændring af Tippen til naturområde

##### Resume

1. Grøn Agenda Sydhavn hilser ændringen af Tippen fra boligområde til naturområde velkommen, men ønsker en præcisering af at Tippen bevares som rekreativt naturområde.

2. Grøn Agenda Sydhavn foreslår endvidere, at rammeændringen også kommer til at omfatte nogle tilstødende arealer.

##### Bemærkninger

1. Der er sket en redaktionel fejl, som betyder, at Tippen ikke er markeret som et rekreativt område (O1- område) i kommuneplanens hovedstruktur på side 59. Det skal rettes i den endelige udgave af kommuneplan 2009. I resten af kommuneplanforslaget er området korrekt vist som O1-område. Økonomiforvaltningen vurderer, at der ikke er behov for en præcisering af rammerne for Tippen, da kommuneplanens rammer for O1-områder netop fastlægger det til rekreative formål.

2. Kommuneplan 2009 indeholder store udlæg af arealer til rekreative formål ikke mindst i denne del af byen. I forlængelse af det vurderer Økonomiforvaltningen, at inddragelsen af de tilstødende arealer ikke vil tillægge Tippen yderligere værdi. I lyset af de store udlæg til rekreative formål anbefales det, at de tilstødende arealer fastholdes til boliger og serviceerhverv. Det sikrer bl.a. plads til den genbrugsstation, som Borgerrepræsentationen allerede har besluttet at placere på dele af disse områder.

##### Konklusion

Tippen markeres som rekreativt område på kortet med rækkefølge for byudvikling på side 59 i Hovedstrukturen.

#### 49. H. LUNDBECK A/S

Emne: Støjbelastning i området omkring Lundbeck A/S (Ny Ellebjerg området)

##### Resume

1. Lundbeck A/S peger på, at det er uhensigtsmæssigt, at der i det smalle område syd for Carl Jacobsens Vej gives

mulighed for boliger og støjfølsomt erhverv, da der i dag allerede er for meget støj til at det er foreneligt med boliger.

2. Lundbeck A/S gør endvidere opmærksom på, at støjsikring efter planlovens § 11 a, nr. 8 formentlig vil være så bekostelig, at det kan vanskeliggøre Købehavns Kommunes visioner for denne del af Ny Ellebjerg området. I forlængelse af det anbefaler Lundbeck A/S, at kommuneplanen præciserer, at der ved disponeringen af områderne og lokalplanlægningen skal tages højde for det generelle eksisterende støjniveau i området.

3. Hvad angår processen for Ny Ellebjerg Stationsområde ønsker Lundbeck at påpege, at denne synes i modstrid med den planproces, der lægges op til i kommunalplanforslaget. I henhold til loven bør planlægningen af området syd for Carl Jacobsens Vej underlægges en fuld offentlig behandling.

##### Bemærkninger

1. Københavns Kommune ønsker at udviklingen af Ny Ellebjerg områder, herunder området syd for Carl Jacobsens Vej, sker samtidig med at Lundbeck forsat kan udnytte og optimere sine arealer i Valby. Det er vigtigt for København og Valby. Derfor er kommunen opmærksom på netop støjforholdene i dette område. De vil blive håndteret i den kommende lokalplanlægning for området. Her bliver bygningernes placering og udformning samt tiltag til at afhjælpe eventuelle gener fastlagt, så lovgivningens krav overholdes.

2. Kommuneplanens rammer for boligområder og serviceerhverv indeholder afsnit om miljøforhold, der præciserer, at der i forbindelse med lokalplanlægningen skal ske en disponering af arealerne, der sikrer at beboerne skærmes mod støj. Der vurderes derfor ikke at være behov for at præcisere kommuneplanens rammer i forhold til støjfølsom anvendelse. Hvis økonomien i støjsikringen er meget bekostelig, som Lundbeck anfører, vil der i forbindelse med lokalplanlægningen være et stærkt incitament for at disponeringen tager højde for netop dette forhold.

3. Kommuneplanforslaget fastlægger en ny og bedre planproces. Formålet er at fremme mere gennemskuelige

processer fra ide til planforslag for såvel borgere som bygherrer. Det er i forbindelse med kommuneplanforslaget endvidere udviklet en elektronisk høringsportal [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk), der skal understøtte de nye planprocesser. Planlægningen af området syd for Carl Jacobsens Vej underlægges fuld offentlighed to gange. Først i forbindelse med dette kommuneplanforslag og dernæst i den efterfølgende lokalplanlægning. Her får offentligheden også mulighed for at gøre indsigelse mod planforslaget, der skal være i overensstemmelse med kommuneplanens rammer.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 50. HARALDSGADEKVARTERETS OMRÅDELØFT

Emner: Kreative zoner, midlertidige anvendelse, grønne cykel- og gangstier

### Resume

1. Byrumsgruppen i Haraldsgadekvarterets Områdeløft ønsker, at der gives bedre mulighed for midlertidige tiltag i tidligere industriområder. I forlængelse af det ønskes nogle af de ældre industribygninger bevaret til en blanding af kultur, erhverv og uddannelse.

2. B4 \*- Ragnildgade skal udlægges til en blanding af kreative småerhverv.

3) Området mellem Sigurdsgade, Titangade og Vermundsgade skal udlægges til kreativ zone, da der er mange fine ældre bygninger der appellerer til denne type erhverv.

4. Det skal muliggøres at anvende den tidligere GM-Motors samlehal i Rovsinggade til loppemarkeder. Det foreslås, at det sker ved at udvide den gældende J1\* stjernebemærkning.

5. Der skal laves en kobling over baneterrænet mellem Lersøparken og Vingelodden/Rovsinggade, således at kvarterets borgere får direkte adgang til parken.

6. Der skal skabes mulighed for en grøn gang- og cykelforbindelse mellem superkilen ved Mjølnerparken og Fælledparken ad Rovsinggade, Aldersrogade og Vermundsgade

7. På baneterrænet ud for Haraldsgadekvarteret skal der gives mulighed for at anvende midlertidige fritidsfunktioner, herunder en boldbane, som kan kompensere for de boldbaner, som ikke er i drift i under anlæggelsen af metroen og omlægningen af Fælledparken.

### Bemærkninger

1. Københavns Kommune prioriterer midlertidige anvendelser af tidligere industriområder. Kommuneplanen udpeger i forlængelse af dette ønske 10 kreative zoner. Kommuneplan 2009 åbner endvidere mulighed for midlertidig anvendelse af bygninger i perspektivområderne, som først frigives til udvikling på længere sigt. De midlertidige aktiviteter kan være med til at skabe liv og aktivitet i områder der ellers vil være i fare for at forfalde. Det er imidlertid ikke kun i de kreative zoner og i perspektivområderne der er plads til små kreative erhverv. De eksisterende rammer for boliger og servicevirksomheder kan i en vis udstrækning også rumme denne type virksomheder. Kommuneplan 2009 indeholder derfor gode muligheder for midlertidige tiltag i tidligere industribygninger. Det gælder også i Haraldsgadekvarteret.

2. Økonomiforvaltningen vurderer ikke, at der er behov for at ændre området status, da den gældende B4\*-ramme allerede giver mulighed for kreative småerhverv.

3. Der er ikke noget til hinder for, at de fine ældre bygninger kan huse kreative virksomheder med den gældende kommuneplanramme (S1- serviceerhverv). Økonomiforvaltningen vurderer, at området forsat skal beholde denne ramme, da det sikrer en videreudvikling af området. Hvis området får status som kreativ zone vil udviklingen af området blive begrænset til den dertil hørende byggerummelighed. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt for Haraldsgadekvarteret.

4. Loppemarkedet kan ikke lovliggøres med en udvidelse af den eksisterende J1\* ramme for området. Loppemarkedet

kan muliggøres med en anden kommuneplanramme. Men det vil til gengæld hindre, at området kan anvendes til handel med pladskrævende varegrupper. Da området allerede rummer virksomheder med pladskrævende varegrupper, og byens detailhandelsstruktur generelt ikke kan tilbyde mange af disse områder, vurderes en sådan ændring ikke at være hensigtsmæssig.

5. Forslaget om en kobling over baneterrænet indgår i byrumsplanen for Haraldsgadekvarteret. Det indgår imidlertid ikke i kommunens overordnede stiplanlægning, hvorfor det ikke er medtaget i Kommuneplan 2009,.

6. Københavns Kommune ønsker at flere anvender cyklen som transportmiddel. Derfor indeholder kommuneplanen retningslinier, som sikrer etablering af flere cykelstier. Der er allerede cykelstier på en mindre del af den foreslåede forbindelse, og de øvrige dele er på grund af trafikmængden ikke prioriteret, idet det skønnes sikkert at færdes på den foreslåede strækning. Plantning af gadetræer, som kunne gøre forbindelsen mere grøn, fastlægges ikke i kommuneplanen.

7. Der er allerede etableret fritidsaktiviteter på det tidligere baneterræn ud for Mimersgadekvarteret, som dækker behovet for fritidsaktiviteter.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **51. HØJDEVANGS SOGNS MENIGHEDSRÅD**

Emne: Udbygning af Sundbyvang

#### **Resume**

1. Menighedsrådet er bekymret for, at udbygningen af Sundbyvang vil forringe de grønne områder mod nabogrundene, trafikforholdene ved Højdevangskolen og endelig de visuelle forhold i området særlig kirke og tårn. Menighedsrådet anmoder om, at rammen der muliggør byggeriet B2 – rammen, ændres til en B1-ramme, der har en mindre bebyggelsesprocent.

#### **Bemærkninger**

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 27) fra A. B. Andersen

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **52. I/S AMAGERFORBRÆNDING**

Emne: Planlægning af nyt forbrændingsanlæg

#### **Resume**

1. I/S Amagerforbrændings ejerkommuner har besluttet at igangsætte planlægningen af et nyt forbrændingsanlæg, der skal erstatte det nuværende næsten 40 år gamle anlæg. Der er udarbejdet et skitseprojekt for det nye anlæg som fastslår, at den optimale placering af det nye anlæg er på Amagerforbrændings nuværende grund på Kraftsværksvej. Denne placering opfylder imidlertid ikke de gældende afstandskrav, da afstanden til den planlagte boligbebyggelse på Margrethesholmen er under 300 m.

#### **Bemærkninger**

1. I Kommuneplan 2009 er Amagerforbrændings nuværende område udlagt som område til tekniske anlæg (T4\*) med et afstandskrav på 300 m til boliger. Dette afstandskrav skal forstås som et maksimum. Københavns Kommune har i forbindelse med planlægningen af det nye anlæg tilkendegivet, at kommunen kan klassificere forbrændingsanlægget som en klasse 5 virksomhed med mulighed for placering i områderne T4\* og T2. Det er i overensstemmelse med den gældende praksis for miljøklassificering i Danmark. Hvis det nye anlæg lever op til de krav, en klasse 5 virksomhed er underlagt, kan det placeres i det ønskede område. Miljøkravene sikres i forbindelse med byggesagsbehandlingen og miljøgodkendelsen.

#### **Konklusion**

1. Københavns Kommune vil i overensstemmelse med den generelle miljøklassificering som udgangspunkt betragte et nyt forbrændingsanlæg som miljøklasse 5. I rammerne for områderne, hvor de eksisterende anlæg er beliggende, foreslås teksten om vejledende afstandskrav præciseret som følger:



T4\* - Amagerværket: Der åbnes mulighed for virksomhed med et vejledende afstandskrav til forureningsfølsom anvendelse på højst 500 m.

T4\* - Amagerforbrænding: Der åbnes mulighed for virksomhed med et vejledende afstandskrav til forureningsfølsom anvendelse på højst 300 m.

Da der alene er tale om en præcisering af de allerede gældende rammer, er det vurderet, at ændringen ikke er så væsentlig, at supplerende høring efter planlovens § 27 er nødvendig.

### 53. JAN KOED

#### Resume

I. Jan Koed foreslår, at man i kommuneplanen indtænker et projekt om at grave H. C. Andersens Boulevard ned for at hæmme den gennemgående trafik ved Rådhuspladsen og dermed fremme mulighed for ophold, velvære og kreativitet.

#### Bemærkninger

I. Der er gennemført indledende undersøgelser af mulighederne for at nedgrave H. C. Andersens Boulevard. Den indledende undersøgelse har vurderet fire forskellige koncepter for fredeliggørelsen af boulevarden, nærmere betegnet en lang boret tunnel, en kort nedgravet tunnel, ombygning til færre kørespor kombineret med andre større trafikprojekter og endelig fysiske forbedringer af gaderummet uden nedlæggelse af kørespor. Begge de to tunneller er omkostningstunge. Den lange tilgodeser bilernes fremkommelighed, mens den korte nedgravede vil fredeliggøre centrale pladser, men samtidig skabe sår i gaderummene langs op- og nedkørsler. Ombygningen er meget langsigtet og skal ses i sammenhæng med flere metrolinier, trængselsafgifter mv. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet ikke at gå videre med mere detaljerede undersøgelser på nuværende tidspunkt. I øvrigt søger Københavns Kommune med Metropolzoneprojektet at gøre området omkring Rådhuspladsen til et bedre sted at opholde sig.

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### 54. JUUL/FROST ARKITEKTER

Emner: København – Ringsted, udvikling af Grønttorvet, rækkefølgeplan.

#### Resume

Grønttorvet har den 17. juli 2009 meddelt, at CVM har opsagt købsaftalen. Grønttorvet overtager rettighederne til udviklingsarbejdet for nye bydel og viderefører intentionerne i masterplanen, hvorfor høringssvaret bibeholdes.

1. På grund af usikkerheden om baneføringen for udvidelsen af København - Ringsted forbindelsen stilles der forslag om, at udskyde dele af eller hele det vestlige areal, som er udlagt til byudvikling i første del af planperioden, mod at fremrykke andre dele af området.

2. Det samlede butiksareal for bymidten "Gammel Køge Landevej" i Valby er for lille og lever ikke op til kommunens målsætning om at udbrede detailhandlen til kommunens 'øvrige bymidter'. Rammen for butiksarealer i bymidten "Gammel Køge Landevej" bør derfor øges.

3. Størrelsen for udvalgswarebutikker på 2.000 m<sup>2</sup> og for dagligvarebutikker på 1.500 m<sup>2</sup> er for lille og grænserne for begge ønskes ændret til 3.500 m<sup>2</sup>.

4. Endelig ønskes afgrænsningen af bymidten "Gammel Køge Landevej" ændret, således at den omfatter det centrale torveareal og haller på Grønttorvet.

#### Bemærkninger

I. Trafikstyrelsen belyser i øjeblikket forskellige mulige løsninger for en forbedret baneforbindelse mellem København og Ringsted. Udvidelsen af banestrækningen vil sandsynligvis påvirke mulighederne for byudvikling på Grønttorvets nordvestlige del som følge af støj og vibrationer. Omfanget vil bl.a. afhænge af hvordan banen anlægges (delvist nedgravet, på dæmning m.fl.). Trafikstyrelsen forventes at fremlægge deres anbefaling for Trafikministeriet i slutningen af 2009.

Økonomiforvaltningen kan på baggrund af usikkerheden om linieføringen og dens konsekvenser for byudviklingen anbefale, at kommuneplanens rækkefølgeplan tilpasses den

valgte løsning ved at det vestlige areal flyttes til udvikling i anden del af planperioden (2015-2020) mod at et tilsvarende areal fremrykkes til første del af planperioden. Da der ikke bliver tale om en forøget rummelighed som helhed, hvorved der alene er tale om mindre justering i rækkefølgeplanen er det vurderet, at ændringen ikke er så væsentlig, at supplerende høring efter planlovens § 27 er nødvendig.

2. Kommuneplan 2009 fastlægger detailhandelsstrukturen i København. Det overordnede mål er at skabe en balanceret udvikling af detailhandlen, som bl.a. fremmer byliv og butikker på brogaderne. I Valby udmøntes denne centrale målsætning ved at prioritere udviklingen i Valby Bymidte med Valby Langgade og Spinderiet, der tilsammen skal være et stærkt indkøbs- og mødested, da det er her bydelen har den højeste befolkningstæthed. Kommuneplan 2009 giver mulighed for at Valby bymidte kan vokse med i alt 5000 m<sup>2</sup>, hvilket betyder at der er et butiksareal på i alt 45.000 m<sup>2</sup> i bymidten. Samtidig giver kommuneplan 2009 mulighed for udviklingen af Gammel Køge Landevej, hvor der hidtil har været butikker med pladskrævende varegrupper. I Miljøministeriets landsplandirektiv for detailhandlen i hovedstadsområdet er området udpeget som bymidte, hvilket betyder, at området nu også kan huse dagligvare- og udvalgsvarebutikker. I stedet for at planlægge for to ens bymidter får "bymidten ved Gammel Køge Landevej" en profil, som supplerer Valby bymidte. Derfor satses der på, at "bymidten ved Gammel Køge Landevej" skal omfatte den lokale butiksforstyrrelse til de omkringliggende kvarterer, større udvalgsvarebutikker som er vanskelige at indpasse i andre bymidter og endelig pladskrævende butikker. Økonomiforvaltningen vurderer derfor, at der ikke er behov for en udvidelse af bymidten. Det skal i øvrigt bemærkes, at der er mulighed for at udvide bymidten Gammel Køge Landevej med i alt 24.000 m<sup>2</sup>.

3. Butiksstørrelsen for dagligvarebutikker fastsættes til 1500 m<sup>2</sup>, således, at der ikke kommer store dagligvarebutikker, der tager kunder fra Valby bymidte. Der satses endvidere på udvalgsvarebutikker på op til 2000 m<sup>2</sup>. Endelig gives der mulighed for tre større butikker, som må være over 2000 m<sup>2</sup>. Ifølge Planlovens § 5 q må der ikke fastsættes butiksstørrelser, der overstiger 3.500 m<sup>2</sup> bruttoetageareal for dagligvarebutikker og 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal for ud-

valgsvarebutikker i bymidter, bydelscentre og aflastningsområder. Landsplandirektiv om beliggenheden af bymidter, bydelscentre og aflastningsområder m.v. til detailhandel i hovedstadsområdet udpeger 8 bymidter i Københavns Kommunes, hvor der tilsammen kan planlægges for op til 3 nye udvalgsvarebutikker over 2.000 m<sup>2</sup> hvert 4. år: Gammel Køge Landevej er én af disse 8 bymidter.

4. I forbindelse med omdannelsen af området ønsker forvaltningen at skabe en sammenhængende og balanceret detailhandelsgade, der forbinder områderne vest for Gammel Køge Landevej med områderne øst for landevejen og Ny Ellebjerg Station. Ved en spredning af detailhandlen vil grundlaget for detailhandelsgaden fjernes. I forlængelse af det er det ikke relevant at ændre afgrænsningen af "bymidten Gammel Køge Landevej".

### Konklusion

Forvaltningen anbefaler en ændring af kommuneplanens tidsrækkefølge som beskrevet. Henvendelsen giver i øvrigt ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 55. K/S STRANDLODSVEJ 15 OG 48, KØBENHAVN

Emne: Byomdannelse ved Strandlodsvej.

### Resume

1. Området øst for Strandlodsvej mellem Lergravsvej og Lindgrens Alle er under omdannelse. Ejeren af Strandlodsvej 48, der ligger umiddelbart vest for Strandlodsvej bakker op om kommuneplanforslaget, der ændrer områdets anvendelse fra industriområde (I1) til et område med blandet bolig og erhverv (C3) med en udnyttelsesgrad på 185 %, da området ligger stationsnært. Ejeren af Strandlodsvej 48 ønsker, at ejendommen bliver en del af denne udvikling og foreslår

- At ejendommen Strandlodsvej 48 overføres fra et J2-område til S3-område, således at den bliver en del af den byudvikling, der allerede finder sted i de omliggende områder.

### Bemærkninger

1. J2-området, som Strandlodsvej 48 ligger i, indeholder en større tv-virksomhed, samt en række mindre virksomheder;

bl.a. i tilknytning til film, video og tv-produktion. Det vurderes at være et velfungerende erhvervsområde. Derfor har kommunen hidtil ikke udpeget det som byudviklingsområde. Der er imidlertid tale om virksomheder, der kan blandes med boliger, hvorfor Økonomiforvaltningen ser positivt på ejerens forslag til at skabe sammenhæng og byliv ved Lergravsvej og Strandlodsvej, også fordi ejendommen er beliggende stationsnært (ca. 300 meter fra Lergravsparken metrostation). Forvaltningen kan derfor tilslutte sig ejerens ønske. Ændringen skønnes ikke at være af så væsentlig karakter, at en supplerende høring efter planlovens § 27 er vurderet nødvendig.

#### **Konklusion**

Det foreslås, at ejendommen bliver en del af byudviklingsområdet, hvilket betyder, at den gældende ramme for industriområdet (J2) erstattes af en ramme for servicevirksomheder (S3), som også rummer mulighed for boliger og institutioner.

### **56. KPC KØBENHAVN A/S PÅ VEGNE AF FALCK**

Emne: Planlægning for Falckhuset.

#### **Resume**

1. KPC København ønsker på vegne af Falck Danmark A/S, at der udarbejdes et kommuneplantillæg der ændrer rammerne for området omkring Falckhuset. Ønsket er foranlediget af, at Falck ønsker at samle administrationen af sine nationale og internationale funktioner på dette sted, hvorfor der er behov for at udvide hovedsædet.

#### **Bemærkninger**

1. Falck forventer at øge medarbejderstaben fra 250 til 650 over en årrække. Det aktualiserer et behov for at udvide det eksisterende hovedsæde med godt 12.000 m<sup>2</sup> til ca. 20.000 m<sup>2</sup>. Projektet er helt i tråd med Kommuneplanens tema om den dynamiske by, der skal bidrage til at skabe de fysiske rammer for vækst, innovation og arbejdspladser i Københavns virksomheder. Projektet har en størrelse, som kræver udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplan, hvilket vil ske selvstændigt, hvorfor der ikke er behov for at ændre Kommuneplan 09 på dette punkt.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **57. KØBENHAVNS BYMUSEUM**

Emner: Kulturarv og bevaringsværdige bygninger

#### **Resume**

1. Københavns Bymuseum finder at Københavns kulturhistorie nok bliver omtalt i planforslaget, men desværre ikke inddrages væsentlig i de forestående projekter dog med undtagelse af Carlsberg.

2. Bymuseet er ikke enig i, at de eksisterende bydelsatlas med bevaringsværdier er en brugbar eller tilstrækkelig sikring af kulturhistoriske værdier. Københavns bymuseum stiller sig også skeptisk over for en kommende eksempelsamling og efterlyser en egentlig ny SAVE-registrering. Endelig mener Bymuseet, at kortet med områder over bevaringsværdige bebyggelser ikke er et brugbart redskab.

3. Bymuseet finder det positivt, at der ikke kan bygges højhuse i middelalderbyen.

4. Bymuseet påpeger at kajudformningen, som er omtalt side 88 i Hovedstrukturen, er kulturhistorisk værdifuld og fortæller om havnens økonomiske betydning og bygningshistorie, hvilket der skal hensyn til i byomdannelsen.

5. Bymuseet har endvidere en række bemærkning til, hvordan kulturarven og bevaringsværdige bygninger er integreret i byudviklingen i Københavns større byudviklingsprojekter:

- I Nordhavn er det bemærkelsesværdigt, at kulturarven ikke nævnes, i stedet er al fokus på bæredygtighed og arkitektur.
- Planerne om Marmormolen bør i højere grad indtænke de kulturhistoriske bevaringsværdier og især de to højhuse bør genovervejes.
- Carlsberg er et godt eksempel på inddragelsen af kulturarv i byudviklingen.
- I Ørestaden bedes der taget hensyn til den fredede Amager Fælled-

- Metropolzoneprojektet kritiseres for ikke at lytte til protesterne fra institutioner, foreninger og borgere, det gælder for ombygningen af Industriens Hus, detailhandel ved Tivoli og Bryghusgrunden, der overskrider en fortidsmindebeskyttelseslinie.
- Sydhavnen har før været et slidt industriområde, hvorfor det kunne være spændende at inddrage Sydhavnens industrielle fortid i byomdannelsen.

6. Bymuseet ønsker, at kommende lokalplaner for kystnærhedszonen skal indeholde bestemmelser for adgang til vandet. Endelig kan det ikke anbefales at der sker en yderligere opfyldning, som der lægges op til flere steder i kommuneplanen.

7. Bymuseet mener, at en udpeget bevaringsværdig bygning bør respekteres, hvorfor kommuneplanens rammer for industriområder (J0-områder) ikke bør beskrive mulighederne for at ombygge bevaringsværdige bygninger.

8. Bymuseet foreslår at kommuneplanens fire temaer udvides med et femte, den kulturhistoriske by, så de kulturhistoriske værdier kunne inkorporeres yderligere

9. Bymuseet bemærker, at mange af de beskrevne projekter er i høring og lignende og spørger i forlængelse af det om kommuneplanen er justeret efter allerede igangsatte forslag og om høringsprocessen så er overflødig.

Bymuseet mener, at det efterhånden er mere reglen end undtagelsen, at en byherre kommer med forslag der skal indarbejdes frem for at kommunen udtænker en vision.

10. Bymuseet henleder opmærksomheden på, at de som Kulturarvsstyrelsens repræsentant, skal kontaktes i god tid inden jordarbejdet påbegyndes. I forlængelse af det ønsker Bymuseet, at alle lokalplaner og kommuneplantillæg informerer om påbud om midlertidig standsning af arbejdet.

### Bemærkninger

1. Kommuneplan 2009 indeholder retningslinier, der skal sikre at omdannelsen af de eksisterende byområder sker med respekt for byens identitet og særpræg. Kommuneplanens retningslinier for kulturarv skal efter aftale med Kulturarvs-

styrelsen udbygges og konkretiseres i den næstfølgende kommuneplan.

2. Kommuneplanens redegørelse henviser til at Københavns kulturarv allerede er beskrevet og sikret på forskellig vis i de københavnske bydelsatlas, i den københavnske ordning med præmiering af bygninger, samt i kommuneplanerne fra 2001 og 2005. Endelig er der udarbejdet en lang række bevarende lokalplaner. Dette arbejde er skildret på kortet over bybevaring, der er et resultat af de seneste mange års kommuneplan- og lokalplanarbejde. Københavns Kommunes arbejde med sikring af bevaringsværdige bygninger, værdifulde kulturmiljøer og kulturarv i øvrigt er sket gennem SAVE-registreringer og i de konkrete byudviklingsprojekter, hvor Carlsberg er et af de seneste eksempler. Københavns Kommune vil bl.a. med afsæt i Carlsberg eksemplet formidle erfaringerne, som developere, arkitekter mv. kan bruge i deres arbejde. Det er med til at sikre Københavns kulturarv. Kulturarvsstyrelsen har påpeget, at det ikke er tilstrækkeligt og at Københavns Kommune bør igangsætte et kommuneplanarbejde, der giver samlet overblik over Københavns bevaringsværdige bygninger og sikring af værdifulde kulturmiljøer mv. Dette krav er taget til efterretning. Københavns Kommune vil invitere Kulturarvsstyrelsen og Københavns Bymuseum til at bidrage til dette arbejde i den kommende kommuneplanrevision.

3. Afgrænsningen følger Borgerrepræsentationens beslutning. Den er ikke sammenfaldende med middelalderbyen, men omfatter et noget større område.

4. Kommuneplanens retningslinje om kajudformning sigter mod at forene bevarelsen med punktvis nye anlæg, der passer bedre til nutidens rekreative brug af vandet. En stor del af de ældste bolværker er fredede.

5. Københavns Kommune vil forsat arbejde for, at kulturarven behandles i forbindelse med Københavns byudviklingsprojekter. Dette arbejde skærpes yderligere i et det kommende kommuneplanarbejde efter aftale med Kulturarvsstyrelsen.

- Det er rigtigt, at Nordhavns udvikling fokuserer på bæredygtighed. Det betyder imidlertid ikke, at kulturarven er glemt. Kulturarven er indgået bredt i den

strategiske miljøvurdering og i forbindelse med afprøvningen af et nyt bæredygtighedsværktøj, som har 14 bæredygtigheds indikatorer, hvoraf bl.a. en også omfatter kulturarven.

- De kulturhistoriske bevaringsværdier er behandlet og vurderet i planlægningen. Det har ikke givet grundlag for at genoverveje de to højhuse.
- Ørestaden og udviklingen af denne vil tage hensyn til den fredede Amager Fælled. Fælleden er et aktiv for Ørestaden, hvorfor der værnes om den.
- Metropolzoneprojektet har gennemgået en omfattende offentlig debat og inddraget mange forskellige aktører, som har haft mulighed for at tilkendegive deres mening. De forskellige interesser er efterfølgende afvejet og der er på den baggrund truffet beslutning om bl.a. Tivoli, Industriens Hus og Bryghusgrunden. Spørgsmålet om fortidsmindebeskyttelseslinjen er løst under medvirken af Kulturarvsstyrelsen.
- I forbindelse med omdannelsen af Sydhavnen er det oplagt at indtænke dele af de tidligere industrimiljøer i den videre udvikling, da det kan bidrage til at give området identitet.

6. Adgang til vandet indgår jf. Planloven i lokalplaner for kystnærhedszonen. Som beskrevet i kommuneplanforslaget forventes der ikke lokalplanlagt for nye aktiviteter kystnærhedszonen i de kommende år.

7. Kommuneplanen udpeger 10 kreative zoner i tidligere industriområde (JO-områder), hvis bygninger og karakter appellerer til kreative virksomheder. Formålet med rammerne for disse områder er netop at bevare de særegne miljøer. I praksis kan der være behov for ombygninger også af bevaringsværdige bygninger, hvorfor kommuneplanens rammer giver mulighed for det. Ombygningerne er ofte en forudsætning for fortsat anvendelse af bygningerne, hvorfor bestemmelsen forstås som en sikring mod, at bygninger i stedet nedrives, fordi de ikke kan anvendes til tidssvarende formål

8. Kommuneplanens fire temaer - den dynamiske by, den bæredygtige by, byen ned til vandet og den mangfoldige by - er svar på Københavns helt centrale udfordringer: Kulturarven vurderes ikke at have samme karakter og betydning

som disse udfordringer, der bl.a. rummer mere trafik og trængsel og en risiko for mindsket sammenhængskraft i København.

9. De projekter, der indgår i kommuneplanen, indgår på linie med andre emner i høringen af kommuneplanforslaget. Kommuneplanen sikrer, at visionerne om de fire temaer bliver en del af alle større byudviklingsprojekter. Det er f. eks. tilfældet i Nordhavns konkurrenceprogram, hvor disse temaer har været omdrejningspunkt. De fire temaer og visioner er endvidere indarbejdet i et nyt bæredygtighedsværktøj, som stilles til rådighed for developere og arkitekter mv. Kommuneplanen fastlægger en ny byudviklingsproces, som gør developere og andre udviklere bekendte med Københavns Kommunes visioner, krav og strategier.

10. Københavns Kommune er opmærksom på udgravninger kan medføre midlertidig standsning af arbejdet i henhold til museumslovens § 26. Dette fremgår af lokalplaner, men er ikke relevant for kommuneplanen som helhed.

### Konklusion

Bymuseet inviteres til at bidrage til det fremtidige kommuneplanarbejde om Københavns kulturarv.

Henvendelsen giver i øvrigt ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 58. KØBENHAVNS ENERGI

Emne: Bygas, varmforsyning, vandafledning.

### Resume

1. Københavns Energi fremhæver bygassens positive miljøegenskaber. Københavns Energi analyserer mulighederne for at anvende bygas i de nye byudviklingsområder i 2009 og kortlægger derudover inden sommeren 2010 muligheden for at tilsætte biogas i naturgas- og bygasnettet. I Hovedstrukturen på kortet side 95 er det angivet, at Sundby Gasbeholder afvikles i 2010, men det korrekte år er 2011. I Miljøvurdering side 27 skal det fremgå, at omstillingen til Bygas2 skete i november 2007.

2. Københavns Energi ser frem til samarbejdet om at tilbyde miljømæssigt og økonomisk fordelagtige varmforsyningsløsninger i de kommende lavenergiområder.

3. Københavns Energi er bekymret for at formuleringen i Hovedstrukturen side 104 "Nye udledninger til stillestående vandområder og søer skal undgås" kan blokere for de muligheder, der er for at bruge søer og vandløb i forbindelse med klimatilpasningen. Det er bedre at inddrage søer og vandløb frem for kældre og sporarealer.

### Bemærkninger

1. Københavns Kommune er opmærksom på bygassens positive egenskaber og ser frem til resultaterne af analyserne om anvendelsen af bygas i byudviklingsområderne. Driftsperioden for Sundby Gasværk rettes i kommuneplanen ligesom der skal foretages en redaktionel rettelse i miljøvurderingen

2. Kommuneplanforslaget indeholder som noget nyt partnerskaber, herunder et om udvikling af varmforsyningsløsninger til byudviklingsområder i København, der nu er udpeget til lavenergiområder. Københavns Kommune ser partnerskabet som en konkret del af realiseringen af ambitionerne som miljømetropol. Det kan bl.a. ske ved at kombinere fordelene ved en central fjernvarmforsyning med nye lavenergi-teknologier

3. Planlægningen for kvaliteten af vandområder vil ske i statslige vandplaner. Kommunen har dog af hensyn til naturbeskyttelsen som mål, at de stillestående vandområder ikke tilføres yderligere urensset spildevand, således som det vil ske ved overløb som beskrevet af Københavns Energi, da disse vandområder er særligt sårbare og i dag for hovedpartens vedkommende ikke har en tilfredsstillende kvalitet. Der bør derfor søges løsninger på opstuvningsproblemer, der ikke påvirker søer mv. negativt. Dette vurderes ikke at være til hinder for klimatilpasningsløsninger, der alene omhandler regnvand og ikke en blanding af spildevand og regnvand.

### Konklusion

Ophørstidspunktet for Sundby Gasværk rettes til 2011 i hovedstrukturen, hvilket er en redaktionel rettelse.

Henvendelsen giver i øvrigt ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 59. LARS OG BENTE RASMUSSEN

Emne: Grønttorvet-

### Resume

1. Lars og Bente Rasmussen gør indsigelse mod højhuse på Grønttorvet, som vil ødelægge intentionerne med bydelen og er unødvendig ud fra et pladsudnyttelsessynspunkt. Der er ikke belæg for at bygge højhuse i området der historisk har været præget af lav bebyggelse. Yderligere vil et højhus skæmme udsigten og skabe vindturbulens.

### Bemærkninger

1. Højhusene er placeret langs sydsiden af banen, hvilket medvirker til at minimere eventuelle skyggegener. I forbindelse med den kommende lokalplanlægning bliver der taget hensyn til bl.a. vindturbulens. Der henvises i øvrigt til bemærkningen til henvendelse 42) fra David Nielsen.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 60. LIZETTE SCHUMANN VPÅ VEGNE AF ANDELFORENINGEN (2300)

Emne: Fortætning af boligområde, lavenergi.

### Resume

1) Andelsboligforeningen ønsker, at matrikel nr. 1001 Sundbyvester, København, udmatrikuleres i mindre enheder og omkategoriseres til et B2-område, ud fra et ønske om at bevare kvarterets alsidige arkitektoniske udtryk, at give bedre muligheder for en større blanding af ejer-, leje- og andelsboliger mv., samt for at fremme muligheden for lavenerghuse i mindre enheder.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanens rammer fastsætter alene områdets anvendelse. Udmatrikuleringen sker i forlængelse af lokalplanlægning og byggesagsbehandling. Kommuneplanens rammer kan ikke regulere boligernes ejerform. Økonomiforvaltningen skønner ikke, at der er behov for at ændre

matriklen til et B2-område, da der ikke er behov for en fortætning i dette område. Kommuneplan 2009 udpeger Københavns byudviklingsområder til lavenergiområder; hvilket dog ikke er til hinder for at etablere lavenerghuse i andre områder.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 61. M – M ARKITEKTER

Emne: Serviceerhverv.

### Resume

I Rådmandsgade 55 på Nørrebro er i dag en velbevaret industribygning, der indeholder et kreativt erhvervmiljø (film mv.). Ejerne og lejerne ønsker at fastbeholde og udvikle disse aktiviteter, hvorfor områdets nuværende boligramme (B3) ønskes ændret til en bredere anvendelse. Det vil spille fint sammen med, at ejendommen kommer til at ligge stationsnært i fremtiden, når metrocityringen står færdig.

### Bemærkninger

I. Københavns Kommune ønsker at fremme kreative erhverv, da de er med til at skabe liv og aktivitet og dermed give byen et løft. Det sker bl.a. i de kreative zoner, som forslaget til kommuneplanen fastholder. Kreative erhverv findes dog også som i dette tilfælde udenfor de kreative zoner, f.eks. i områder udlagt til serviceerhverv. Da ejendommen bliver stationsnær, vil Københavns Kommune kunne imødekomme ønsket om at ændre den hidtidige boligramme for ejendommen til en ramme for serviceerhverv (S2). Det giver mulighed for at fastholde og videreudvikle ejendommens aktiviteter. Da der er tale om en eksisterende erhvervsejendom, og der ikke faktisk sker ændret anvendelse som følge af rammeændringen, er det vurderet, at ændringen ikke er så væsentlig, at supplerende høring efter planlovens § 27 er nødvendig.

### Konklusion

Økonomiforvaltningen foreslår at ejendommen Rådmandsgade 55 udlægges som et selvstændigt S2-område.

## 62. MAN DIESEL

Emner: Lokalplanlægning for Tegholmen, husbåde, trængselsafgift.

### Resume

1. MAN Diesel bemærker, at det tidligere lokalplanarbejde, nærmere betegnet tillæg 4 til lokalplan 310 "startredøgørelse – Teglværkshavnen tillæg 4" bortfalder og at der på baggrund af kommuneplanforslag 2009 udarbejdes et nyt tillæg til lokalplan. 310.

2. MAN Diesel fastholder samtlige tidligere indsigelser

3. Der bør præciseres, at erhvervsejendomme skal opføres som afskærmning for industriområdet og at de bør opføres før beboelsesejendomme.

4. MAN Diesel beder kommunen være opmærksomme på de potentielle problemer mulighederne for 9 etagers bygning kan afstedkomme i forhold til luftforurening.

5. Placeringen af husbåde ved Enghave Brygge og langs Tegholmegade 41 forekommer uhensigtsmæssige, da det mindsker muligheden for at drive virksomhed i området.

6. Personer der arbejder i Sydhavnen bør ikke pålægges ekstra udgifter i forbindelsen med etableringen af en betalingsring.

### Bemærkninger

1. Det er rigtigt, at kommuneplantillægget tilknyttet tillæg 4 til lokalplan 310 "startredøgørelse – Teglværkshavnen tillæg 4" indarbejdes i kommuneplanens rammer, som giver mulighed for at udarbejde et nyt tillæg til lokalplan 310.

2. Københavns Kommune er opmærksom på MAN Diesels indsigelser, og de indgår i det videre planlægningsarbejde.

3. I forbindelse med lokalplanlægningen bliver placeringen af erhvervsejendommene som afskærmning mellem industriområdet og de fremtidige boliger præciseret, herunder med bestemmelser for byggeriet, der skal sikre at erhvervsbyggeriet er opført, før boligerne tages i brug.

4. Placeringen af boliger i området, herunder 9 etagers bygninger, sker bl.a. ud fra miljøministeriets Miljø og

Planhåndbog, der angiver afstanden mellem industri og boliger. Fastlæggelsen sker i forbindelse med lokalplanlægningen.

5. Husbåde kan i overensstemmelse med kommuneplanforslaget anvendes til mange formål, hvoraf langt fra alle er miljøfølsomme (idræt, kultur, serviceerhverv etc.). Udpegningen af de pågældende kajer til husbåde vurderes derfor ikke at skabe konflikter

6. Placeringen af en fremtidig betalingsring er endnu ikke fastlagt. Kommuneplan 2009 indeholder en retningslinie, som sikrer at Københavns Kommune er klar til at gennemføre en mere specifik planlægning for en betalingsring, hvis der gives mulighed for det i ny lovgivning.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **63. MARTIN HANNEMANN MARKUSSEN OG MORTEN HOUGAARD**

Emner: Højhuse, cykelstier, trafik, byggerier ved vandet.

#### **Resume**

1. Indsigerne bifalder at kommunen har lagt en højhusfri zone uden mulighed for højhusbyggeri i det historiske centrum, om end dens udstrækning kan diskuteres.

2. Kommunen opfordres til at fastholde planen om flere cykelstier langs havnefronten, da det vil få flere til at cykle.

3. Kommunen opfordres til at indføre sporvogne igen og udlægge et areal til en ny hovedbanegård eksempelvis på baneterrænet ved Dybbølsbro.

4. Der bør udarbejdes en plan for, hvordan stærk forurenende trafik i havnen afvikles.

5. Der er vedlagt en række forslag til byggerier i og langs havnen bl.a. som en udvidelse af "Bølgen" ved Kalvebod Brygge og på tværs af havneløbet og en række kanaler.

#### **Bemærkninger**

1. På baggrund af Borgerrepræsentationens vedtagelse, indeholder kommuneplanforslaget en afgrænsning af den historiske zone i bymidten, hvor der ikke kan placeres højhuse. I forbindelse med behandlingen af kommuneplanforslaget vedtog Borgerrepræsentationen endvidere, at kommuneplanen skal indeholde generelle retningslinier for placering af højhuse.

2. Kommuneplanforslaget indeholder bl.a. de grønne cykelruter, som også omfatter ruter langs havnen, der endnu ikke er anlagt. Københavns Kommune er forpligtet til at arbejde for kommuneplanen, når den er vedtaget.

3. I lyset af den kommende udbygning af Københavns metro med Cityringen vurderes der ikke at være behov for at indføre sporvogne. Der er heller ikke planer om at flytte Københavns Hovedbanegård, der i stedet forventes forbedret på den nuværende placering.

4. Kommuneplanen indeholder retningslinier for udviklingen af havnen, men regulerer ikke trafik i havnen. Havnebusser, turbåde og havnetaxier er et vigtigt aktiv i ønskerne om at skabe liv og aktivitet i havnen. Københavns Kommune ønsker at bevare dem, men vil samtidig i lyset af byens ambitioner som miljømetropol arbejde for at forureningen fra bl.a. havnebusser, turbåde mv. nedbringes.

5. De foreslåede byggerier på og ved vandet vurderes ud fra illustrationerne at ville gribe voldsomt ind i sejladsen i havnen, men der kan ses på andre placeringer. Ideen om lave bygninger på kajerne (i stil med toldbygningen i Havnegade) vil skulle afstemmes med kommunens promenadepolitik.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **64. MEKA HOLDING A/S**

Emne: Detailhandel.

#### **Resume**

1. Ejeren af Strandlodsvej 7 i Amager Øst er tilfreds med, at ejendommen i forslag til Kommuneplan 2009 er udlagt



som et C2-område med mulighed for detailhandel. Ejeren er dog bekymret for, at områdets detailhandelsbestemmelser begrænser mulighederne for ejendommens fremtidige udnyttelse. Ejeren foreslår, at der kan placeres dagligvarebutikker på ejendommen ligesom i den sydlige del af Strandlodsvej bydelscenter.

2. Ejeren spørger desuden om man inden for kommuneplanens bestemmelser vil kunne indrette butik for almindelige udvalgsvarer f.eks. en Maxi ZOO.

#### **Bemærkninger**

1. Forslag til Kommuneplan 2009 udlægger et nyt bydelscenter omkring Strandlodsvej, der bl.a. giver mulighed for større udvalgsvarebutikker, som vanskeligt kan indpasses i Amagerbrogade Bymidte. Strandlodsvej Bydelscenter skal således først og fremmest supplere bydelens overordnede butiksforstyrning langs Amagerbrogade ved at tilbyde lokaliseringsmuligheder for større udvalgsvarebutikker. Det er en videreudvikling af områdets hidtidige rolle i Kommuneplan 2005, hvor der er mulighed for at etablere butikker med særligt pladskrævende varegrupper. I bydelscentret er der desuden åbnet mulighed for dagligvarebutikker til områdets lokale forsyning. Muligheden for at placere dagligvarebutikkerne findes i områdets sydlige del for at understøtte byliv og privat service omkring de nye boliger, som planlægges i området.

Økonomiforvaltningen finder på den baggrund ikke, at det er hensigtsmæssigt at give mulighed for dagligvarebutikker på ejendommen Strandlodsvej 7. Det bemærkes endvidere, at kommuneplanforslaget åbner op for bredere anvendelsesmuligheder på ejendommen end hidtil.

2. I Bydelscenter "Strandlodsvej" område (b) kan der forhandles alle former for udvalgsvarer med mindre særlige miljømæssige eller andre forhold ikke tillader det.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## **65. MICHAEL MADSEN**

Emne: Tilgængelighed

#### **Resume**

1. Michael Madsen ønsker at der i højere grad indtænkes tilgængelighed for fysisk handicappede i planlægningen. Dette gælder både i valget af belægninger på gaden, transport i trafikplanlægning og ved nybyggerier af boliger såvel som institutioner.

#### **Bemærkninger**

1) Borgerrepræsentationen godkendte en handicappolitisk strategi i 2004. Strategien skal sikre, at borgere med midlertidige eller varige funktionsnedsættelser har reel bevægelsesfrihed og nemt kan færdes i København. Der er i forlængelse af handicappolitikken udarbejdet en handlingsplan for tilgængelighed i Københavnske byrum. Her er der særlig fokus på den fysiske tilgængelighed. Konkrete planer underkastes en tilgængelighedsvurdering.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## **66. MILJØPUNKT VESTERBRO/SYDHAVN**

Emner: Parkeringsnormer, rekreativt område, trængselszone, rammer

#### **Resume**

1. Miljøpunkt Vesterbro Sydhavn er tilfredse med, at parkeringsnormerne generelt er ændret i kommuneplanforslaget. Ændringen er dog ikke radikal nok. De foreslåede parkeringsnormer giver mulighed for at etablere op til 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal i boligområder (B-ramme). Det foreslås,

- at der maksimalt kan etableres 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal i boligområder.
- Det foreslås endvidere, at private parkeringsanlæg udnyttes mere effektivt i stedet for anlæg af nye parkeringsanlæg og den planlagte omlægning af parkeringspladser på gadeplan fra parallelparkering til skråparkering.

2. Flere steder optræder formuleringen "Orådets særlige karakter af havehusområde søges opretholdt". Denne for-

mulering er en reminiscens fra 'gamle' dage. Pr. 1. oktober 2001 blev samtlige haveforeninger enten 'varige' eller 'ikke-varige'. De enkelte haveforeningers status bør skrives ind i Kommuneplanen. Oplysningerne kan fås i Miljøministeriet.

3. Trængselszonen ønskes udvidet til hele Sydhavnen, da der nu er store trafikårer. Dermed får beboerne stor glæde af den. MILJØPUNKT Vesterbro/Sydhavn finder det meget uambitiøst, og kritisabelt, at kommuneplanen indeholder en formulering om, at man "...arbejder (...) for at fastlægge rammerne for en eventuel trængselszone". Denne sætning skal, qua det store flertal i Borgerrepræsentationen for zonen, rettelig hedde: "...arbejder (...) for at etablere en trængselszone".

4. I Sydhavnen ønskes der etableret flere sikre adgangsveje til området. Der ønskes en bro fra Tegholm til Havneholmen og en sikker cykel- og gangforbindelse til Sydhavnsområdet fx til Godsbanearbejdet og Fiskerihavnen. Endvidere ønskes området udlagt som bilfrit område.

5. På kortet s. 59 står Tippen som perspektivområde. Det er forkert, da det har fået status som rekreativt område ved Borgerrepræsentationens vedtagelse af kommuneplanforslaget 2. april 2009. Tippen vurderes også at være et friluftsområdeområde af regional betydning (som vist på kort side 101 i Hovedstrukturen).

6. C1-området ved Bådehavnsgade i Sydhavnen ligger op ad et rekreativt naturareal og et EU-fuglebeskyttelsesområde, hvorfor der skal tages særlige hensyn ved etablering af industri.

#### Bemærkninger

1. Vedrørende parkering henvises til bemærkningen til henvendelse 25) fra Vesterbro Lokaludvalg.

2. Formuleringen knytter sig til de områder, der er overgået fra kolonihaver (ikke-varige) til helårsboliger. Her er det et mål for lokalplanlægningen at bevare den karakter, der skyldes oprindelsen som kolonihaver. Formuleringen anvendes ikke for de egentlige kolonihaver, hvis status fremgår af kommuneplanen og kan ses af, hvorvidt de er udpeget til kolonihaveformål (OK1 og OK2) eller til andre formål.

3. Den mulige afgrænsning af en trængselszonen er ikke endelig fastlagt. Der henvises i øvrigt til bemærkningen til henvendelse 25) fra Vesterbro Lokaludvalg.

4. Der arbejdes med planlægningen af en bro mellem Tegholm og Enghave Brygge, blandt andet for derved at kunne sikre en fremtidig god busforbindelse gennem områderne og en sikker cykeladgang.

På grund af afstanden til stationerne og placeringen af et betydeligt antal arbejdspladser, vurderes det ikke hensigtsmæssigt at reducere adgangsmulighederne for biltrafik.

5. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 48) fra Grøn Agenda Sydhavn.

6. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 22) fra Kongens Enghave Lokaludvalg.

#### Konklusion

Der foretages en redaktionel ændring i hovedstrukturen s. 59, idet O1-området på Tippen udgår af kortet med rækkefølge for byudvikling.

Henvendelsen giver i øvrigt ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### 67. REFSHALEØENS EJENDOMSSKAB A/S

Emner: Perspektivområde, midlertidig anvendelse.

##### Resume

1. Refshaleøens Ejendomsselskab ønsker at udvikle Refshaleøen som et moderne, integreret byområde med en blanding af boliger og erhverv og er indstillet på at medvirke til at området bliver et fremtidssikret lavenergi- og CO2-neutralt område.

2. Selskabet finder det ikke acceptabelt, at kommuneplanforslaget fastholder Refshaleøen som perspektivområde og således udskyder mulighederne for byudvikling til efter 2020. Selskabet deler kommunens opfattelse af, at kommunens langsigtede udviklingsmuligheder knytter sig til Øresundskysten og at udviklingen i sin helhed fordrer betydelig ny infrastruktur og hensyntagen til miljømæssige

udfordringer: De udfordringer er selskabet indstillet på at medvirke til at løse.

Det foreslås imidlertid, at der i første del af planperioden (2009-2014) åbnes mulighed for et boligbyggeri af samme størrelsesorden som planlægningen for Margretheholm. Selskabet vurderer ikke, at der er miljømæssige eller trafikale forhold, der forhindrer dette, blandt andet efter at planerne om boligbyggeri på Kløvermarken er opgivet.

Selskabet er desuden indstillet på at drøfte de langsigtede udviklingsmuligheder på Refshaleøen med kommunen, herunder eksempelvis at belyse mulighederne gennem konkurrence eller paralleløpdrag.

Selskabet bifalder endeligt, at kommuneplanforslaget åbner mulighed for at udnytte eksisterende bygninger i perspektivområder til en bredere anvendelse end den fastlagte hovedanvendelse.

#### **Bemærkninger**

1. Forvaltningen ser positivt på, at Refshaleøen på lang sigt kan udvikles til et blandet byområde på et bæredygtigt grundlag og på, at Refshaleøens Ejendomsselskab vil bidrage aktivt til denne udvikling. Det er forvaltningens opfattelse, at der langs Øresundskysten, herunder blandt andet på Refshaleøen, er et betydeligt udviklingspotentiale. Det er imidlertid en forudsætning for udviklingen af Refshaleøen, at der sker en udbygning af den eksisterende infrastruktur. Området savner en højklasset kollektiv trafikforsyning, ligesom udbygningen af den individuelle trafikbetjening i form af blandt andet en tunnelforbindelse er uafklaret.

Af hensyn til de kommunale investeringer i skoler, institutioner og veje m.v. er der behov for at prioritere byudviklingen i kommunen, så der sikres en høj udbygningstakt i nye byudviklingsområder. Rækkefølgeplanen er et udtryk herfor. Det kan på den baggrund ikke anbefales at udvikle en mindre del af Refshaleøen i første del af planperioden.

Området er i kommuneplanforslaget fastholdt som perspektivområde, men der er med nye bestemmelser om midlertidig anvendelse åbnet for, at eksisterende bygninger

og dertil knyttede arealer kan bruges til en bred vifte af formål i den tid der går, indtil en byomdannelse bliver aktuel.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

#### **68. REITAN EJENDOMSUDVIKLING A/S, INKL.**

##### **UNDERSKRIFTER FRA CA. 700 KUNDER I REMA 1000, KASTRUPVEJ 125**

Emne: Detailhandel.

#### **Resume**

1. Rema 1000, Kastrupvej 125 i bydelen Amager Øst ønsker mulighed for udvide til 1.000 m<sup>2</sup> ved at lægge et andet butiksløse til butikken og inddrage de ubenyttede kælderlokaler.

#### **Bemærkninger**

1. Øst for Amagerbrogade og syd for Øresundsvej er der et stort område, hvor der er langt til butikscentrene. Der er boliger i dette område, hvor der er mere end 800 m til et center. Økonomiforvaltningen vurderer, at en placering af et lille lokalcenter omkring Kastrupvej, så butikken kan gennemføre den ønskede udvidelse, vil være i overensstemmelse med kommunens ønsker om en god og bæredygtig butiksforsyning.

På Kastrupvej mellem Italiensvej og Krudtmøllegårds Alle er der i dag 8 detailhandelsbutikker med et samlet bruttoetageareal på ca. 2.000 m<sup>2</sup>.

Økonomiforvaltningen foreslår på den baggrund, at der udlægges et lokalcenter "Kastrupvej" langs Kastrupvej mellem Italiensvej og Krudtmøllegårds Alle i bydelen Amager Øst. Da fastlæggelse af et mindre lokalcenter alene giver mulighed for en begrænset udvidelse af en butik, og at de øvrige butikker i centerområdet er eksisterende, er det vurderet, at ændringen er af så begrænset karakter, at en supplerende høring efter planlovens § 27 ikke er fornøden.

#### **Konklusion**

Teksten til lokalcentre i bydelen Amager Øst ændres til: "Øresundsvej, Hedegårdsvej og Kastrupvej:

Bruttoetagearealet til butiksmål i lokalcentre må ikke overstige 3.000 m<sup>2</sup>, og arealet i dagligvare- og udvalgvare-butikker må ikke overstige henholdsvis 1.000 m<sup>2</sup> og 500 m<sup>2</sup>."

## 69. REITAN EJENDOMSUDVIKLING A/S

Emne: Detailhandel generelt.

### Resume

1. Kommuneplanforslaget lægger op til at fastholde den maksimale butiksstørrelse på 500 m<sup>2</sup> (100 m<sup>2</sup> i villaområder) for enkeltstående dagligvarebutikker uden for centerområderne. Planloven åbner mulighed at hæve grænsen til 1.000 m<sup>2</sup>.

- Reitan foreslår, at kommuneplanens grænse ændres i overensstemmelse med mulighederne i planloven.

### Bemærkninger

1. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 34) fra By & Havn

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 70. RENATE BORGEN

Emner: Tilgængelighed.

### Resume

1. Det foreslås at Københavns Kommunes overvejer, at det skal være muligt for alle at deltage i borgermøderne og derfor kun arrangerer borgermøder på steder, hvor der er tilgængelighed for alle borgere.

### Bemærkninger

2. Københavns kommune er enig i at borgermøder skal være tilgængelige for alle. I forbindelse med de fem borgermøder, der er afholdt i høringsperioden, var der indlagt en sejltur med havnerundfarten. Økonomiforvaltningen havde undersøgt muligheden for at få kørestolsbrugere med båden og fået denne mulighed bekræftet fra selskabets side. I praksis viste det sig alligevel ikke muligt. Det skal meget beklages.

## 71. RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Emner: Parkeringsnormer, Nordhavn, kollektiv trafik, havnetunnel, trængsel, stationsnærhed, letbane.

### Resume

1. Rådet for bæredygtig trafik har gjort indsigelse mod kommuneplanforslaget på en række områder. Rådet kan ikke tilslutte sig etablering af en fremtidig Nordhavsvej og en eventuel havnetunnel. Disse anlæg vil øge det samlede trafikpres på København og vil ikke bidrage til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet. Vejdirektoratets prognose viser, at væksten på de radiale vejforbindelser mod København vil stige med 20-35 % inden for 10 år. Rådet mener derfor, at alle bestræbelser må sættes ind for at begrænse biltrafikken. Rådet efterspørger en løsningsmodel, som indtænker den kollektive transport, og ikke kun fokuserer på en havnetunnel og en Nordhavsvej, og der pointeres, at der er modsætninger mellem klimaplanen og kommuneplanforslaget hvad angår reduktionen af transportens CO<sub>2</sub>-udslip.

2. Rådet er af den opfattelse, at kommuneplanforslaget udvander stationsnærhedsprincippet ved at sætte grænsen på 1000 m. Analyser har vist at mellem 500 og 600 m sker der et drastisk fald i ansatte, som benytter kollektiv trafik. Endvidere er der en del af Nordhavnen, som ikke vil være stationsnær.

3. Rådet tilslutter sig ideen om trængselsafgifter og mener, at Københavns Kommune og Kommuneforum bør lægge pres på regeringen.

4. Rådet er af den overbevisning, at der er for få projekter i kommuneplanforslaget, som fokuserer på at reducere biltrafikken. De foreslår, at der arbejdes videre med at gøre middelalderbyen bilfri. Ligeledes bør det overvejes at gøre nogle af de nye byområder bilfrie eller baseret på en delebilsordning

5. For at fremme den kollektive transport bør Københavns Kommune se på erfaringerne i Skåne. At lade nogle befolkningsgrupper have gratis adgang til offentlig transport kan øge antallet af pendlere. Ligeledes bør priserne sættes ned. Endvidere bør kommunen arbejde med etableringen af letbaner, da disse er væsentlig billigere at etab-

lere end metroen, og efter Rådets mening vil tiltrække pendlere til fra bilerne. En anden mulighed er at udvide og give busserne deres egen busbane med egen signalstyring. Busserne bør være eldrevne eller køre på naturgas.

6. Det foreslås at kommunen sætter skærpede miljøkrav til transport på vandet særligt inden for turist og rutesejlad – herunder havnebusserne. Dette kan være med til at skabe innovation og maritime arbejdspladser.

7. Rådet mener, at parkeringspolitikken er afgørende for fordelingen af trafikken på transportmidler. Rådet er glad for at kommuneplanforslaget indeholder maksimumnormer for parkering, men synes, at de bør være mere restriktive. Det foreslås således, at normen fastsættes til eksempelvis en parkeringsplads pr 350 m<sup>2</sup> etageareal, hvilket omtrent svarer til den parkeringsdækning, der gælder i Amsterdam på steder med god kollektiv trafikbetjening. Det bemærkes endvidere, at minimumskravet for parkering ved boligbyggeri forhindrer bilfrie boliger.

### Bemærkninger

1. I 2005 aftalte Københavns Kommune og staten at udbygge Indre Nordhavn og anlægge en Nordhavnsvej for at betjene byudviklingsområdet. Vejen vil desuden aflaste Indre Østerbro.

Efter første høring i 2007 besluttede Borgerrepræsentationen, at to vejforslag skulle belyses. Den anden offentlige høring herom blev afholdt i foråret 2009. Imidlertid besluttede Borgerrepræsentationen den 29/1-09 at bede Transportministeriet om, at valg af vejføring skal ske i sammenhæng med analyser af havnetunnellen, som indgår i statens trafikinvesteringsplan. Kommunen har i Budget 2009 afsat 10 mio. kr. til en forundersøgelse af en havnetunnel og forbedrelse af en metro til Nordhavn.

2. Kommuneplanforslagets stationsnærhedsregler, herunder særlige regler for Nordhavn, er fastsat i overensstemmelse med reglerne i landsplandirektivet "Fingerplan 2007." De særlige regler for stationsnære kerneområder, der er afgrænset af en gangafstand på 600 m, er nævnt i Hovedstrukturen på s. 64. Sammenholdt med den kollektive tra-

fikdækning i tætbyen og de fastlagte parkeringsnormer vurderes hele 1000 meter zonen at være egnet til lokalisering af virksomheder mv. som stationsnært område.

3. Københavns Kommune har i kommuneplanforslaget udlagt de fysiske rammer til en trængselszone. Det er i dag i modstrid med lovgivningen at indføre en trængselszone, men kommunen arbejder, i samarbejde med Kommuneforum, videre på projektet, således at det er klar til at blive sat i værk, såfremt lovgivningen ændres.

4. Københavns Kommune vil ikke på forhånd afvise muligheden for områder med 'bilfrie boliger'. Der vil blive taget konkret stilling til eventuelle fremtidige projekter, herunder også til parkeringsnormen, hvis det vurderes, at dette kan ske på et lovligt grundlag og dermed kan håndhæves..

5. Københavns Kommune følger løbende erfaringerne fra Skåne, via kommunens samarbejde med Malmø Kommune.

I Kommuneplanen skabes de trafikale fysiske rammer for befolkningens transportvalg blandt andet via stationsnærhedsprincippet.

Kommunen har ikke mulighed for, i en kommunalplan, at prisfastsætte billetter for hele eller dele af befolkningen.

Borgerrepræsentationen har vedtaget at udbygge metroen med en Cityring i København. Forvaltningen er af den opfattelse, at der på nuværende tidspunkt derfor hverken er behov for eller økonomisk råderum til letbaner

6. Kommunen finder forslaget, med at skærpe miljøkravene til transport på vandet, både interessant og perspektivrigt. Et sådan forslag ligger dog uden for kommuneplanens ressort, men Københavns Kommune vil arbejde videre med forslaget.

7. De nye parkeringsnormer i kommuneplanforslaget skal medvirke til at nedbringe pendertrafikken til København og skabe en mere bæredygtig persontransport. Kommuneplanforslaget indeholder derfor maksimumnormer for parkering for områder til boliger og serviceerhverv (C),

serviceerhverv (S), blandet erhverv (E), industri (I) og offentlige formål (O) m.fl. Det indebærer, at der alene fastsættes rammer for det maksimale antal parkeringspladser, der kan anlægges. Derimod er der ikke fastsat et minimumskrav til parkering. Det kan fastlægges på baggrund af en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og vil blandt andet afhænge af ejendommens beliggenhed i forhold til kollektiv trafik og bygningens anvendelse..

Der henvises i øvrigt til bemærkningen til henvendelse 25) fra Vesterbro Lokaludvalg, vedrørende parkeringsnormer for boligbyggeri.

#### **Konklusion:**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## **72. SAMMENSLUTNINGEN AF DANSKE SOCIALRÅDGIVERSTUDERENDE (SDS)**

Emner: Ungdomsboliger; campusområder

#### **Resume**

I. SDS sender sin støtteerklæring til Danske Studerendes Fællesråds (DSF) høringssvar til kommuneplan 2009 og særligt anbefalingerne om en samlet strategi for nybyggeri mv. af ungdomsboliger; samt et globalt studentercenter.

#### **Bemærkninger**

I. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 37) fra Danske Studerendes Fællesråd

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## **73. SEJL OG ROKLUBBERNE I OG OMKRING SVANEMØLLEHAVNEN OG KALKBRÆNDERIHAVNEN**

Emner: Cykelbroer, husbåde, publikumsorienterede erhverv.

#### **Resume**

I. Indsiger glæder sig over muligheden for at etablere restauranter, butikker og sportsaktiviteter i stueetagen i

forbindelse med den kommende udbygning af Nordhavnsområdet.

2. Indsiger ser fordele ved husbåde, der giver liv, men der er et behov at sikre, at husbådene ikke hindrer havnens normale aktiviteter – eksempelvis støjgener og at de passer ind i havnens udformning.

3. Indsiger mener at placeringen af cykelbroer bør overvejes nøjere og at en bro over havnen fra Kastellet til Refshaleøen vil bevirke, af sejlerne i realiteten vil blive udelukket fra at sejle i Inderhavnen, hvilket vil forringe havnemiljøet.

#### **Bemærkninger**

1-2. Mulighederne for serviceerhverv, idræt og kultur i tilknytning til havneområderne er styrket i kommuneplanforslaget. Dette omfatter også udnyttelsesmulighederne for husbåde. Anvendelsen og udformningen af husbåde tilpasses de konkrete forhold, hvorved det sikres at husbådene ikke kommer til at hindre havnens normale aktiviteter.

3. Den gældende plan for grønne cykelruter omfatter blandt andet en bro mellem Kastellet og Refshaleøen, men der er ikke gennemført nærmere undersøgelser af mulighederne for en sådan bro. Ved vurderingen af den rigtige løsning vil den rekreative og den erhvervsmæssige brug af vandet naturligvis indgå i afvejningen.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan

74. Skanska Bolig A/S

Emner: Kløvermarken, rækkefølgeplan, rammer, lavenergi-boliger

#### **Resume**

I. Skanska ønsker som ejer at udvikle Kløverparken, der tidligere rummede Pyrolyseværket, i overensstemmelse med kommuneplanens centrale værdier om "Den bæredygtige by" og "Byen ned til vandet". Dette kunne eksempelvis være forsøg med byggeri af grønne nulenergi-boliger og et samarbejde om vedvarende energiløsninger.

2. Skanska ønsker at videreføre de værdier og muligheder som blev fremhævet i vinderforslaget til den internationale idékonkurrence om udvikling af det ca. 140 ha store "Kløvermarkskvarter", som Københavns Kommune og Skanska indbød til i februar 2008. Skanska vedstår sit hidtidige tilbud om en udbygningsaftale, herunder i relation til infrastruktur. Selskabet har desuden afsat et beløb til at oprense Kløverparken i overensstemmelse med den VVM-redegørelse, som er vedtaget af Borgerrepræsentationen.

- Skanska foreslår på den baggrund følgende ændringer til kommuneplanforslaget:
- at fremrykke den sydligste halvdel af Kløverparken til 2. halvdel af planperioden (2015 -2020) med henblik på at opføre et moderne blandet bykvarter med hovedvægt på boligformål og med udgangspunkt i kvalitetene i et sydligt kanalbyområde
- at ændre rammene for dette område fra industriformål (I1) til boliger og serviceerhverv (C1)
- at fremrykke den ca. 5 ha store vestlige del af Kløverparksområdet (Vestmarken) til 1.del af planperioden (2009-2014) i overensstemmelse med Borgerrepræsentationens vedtagelse i december 2007 af kommuneplantillægget for rækkefølgen for byudvikling
- at den resterende del af 'Kløverparken' kan forventes direkte videreført i perspektivperioden (2021-).

#### Bemærkninger

1. Forvaltningen ser positivt på, at Kløverparken på lang sigt kan udvikles til et blandet byområde på et bæredygtigt grundlag og at Skanska vil bidrage aktivt til denne udvikling. Det er forvaltningens opfattelse, at der langs Øresundskysten, herunder blandt andet Kløverparken, er et betydeligt udviklingspotentiale.

2. Udviklingen af området bør vurderes i sin helhed under de ændrede forudsætninger, der følger af Borgerrepræsentationens beslutning om at fastholde Kløvermarken som rekreativt område. Københavns Kommune vil i den videre planlægning analysere udviklingspotentialet langs Øresundskysten med henblik på at fastlægge en hovedstruktur for områdets udvikling og infrastruktur, samt belyse behovet for investeringer i kommunal service.

Kløverparken anbefales på den baggrund udlagt som perspektivområde

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### 75. SKANSKA ØRESUND A/S

Emner: Rammer; butiksudvikling

#### Resume

1. Skanska Øresund A/S ønsker at udvikle ejendomme i rammeområdet C2\*-Kalvbod Pladsvej og Bymidten "Fisketorvet", hvor der er mulighed for store udvalgswarebutikker. Selskabet ønsker at udvikle ejendommene snarest og implementere denne butiksudvikling.

- Derfor foreslår Skanska Øresund A/S, at kommuneplanen ændres, så dette kan gennemføres uden et kommuneplantillæg.

#### Bemærkninger

1. Økonomiforvaltningen er åben for at indgå en dialog med Skanska om projektet. Kommuneplanen giver mulighed for tre store udvalgswarebutikker større end 2000 m<sup>2</sup> i City inklusive Fisketorvet. Etableringen af denne størrelse butikker skal ifølge planlovens bestemmelser fastsættes ved nærmere planlægning, herunder i form af et kommuneplantillæg.

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### 76. STEEN PALSBOJLL ARKITEKTER MAA

#### Resume

1. Større bebyggelsesprocent på Nygårdsvej 29: AKKA HOLDING APS ejer ejendommen Nygårdsvej 29, matr. 6180 Udenbys Klædebo Kvarter på Østerbro. Bebyggelsesprocenten på arealet er på 150 %. På grunden står der på nuværende tidspunkt en ældre villa, som er i dårlig forfatning. Ejeren ønsker at rive villaen ned og foreslår 6 muligheder for en ny bebyggelse under hensyntagen til grundens

begrænsede areal. I den forbindelse anmoder AKKA HOLDING APS om,

- At bebyggelsesprocenten på grunden øges til op til 320 %.

### Bemærkninger

I. Nygårdsvej 29 er beliggende i et C2-område, hvor byggeri kan opføres i op til 6 etager med en maksimal bebyggelsesprocent på 150 %. Økonomiforvaltningen er åben for at indgå en dialog med AKKA HOLDING APS om det fremsendte materiale, som dog endnu befinder sig i en så indledende fase, at der på denne baggrund ikke findes at være baggrund for at fastsætte nye bestemmelser for arealet i kommuneplanen.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 77. STENHOLM PROPERTIES A/S

Emne: Ændret afgrænsning af lokalcenter

### Resume

I. Lokalcenter Sluseholmen: Stenholm Properties ejer ejendommen beliggende Sluseholmen 6 og foreslår,

- at lokalcenter Sluseholmen forlænges ud mod Sydhavnsgade, så rammerne for detailhandel støder op til detailhandelsarealet langs Sydhavnsgade, som tillader butikker med særlig pladskrævende varer. Det vil medvirke til at skabe et levende og attraktivt butiksliv og byrum i området.

### Bemærkninger

I. Lokalcenter Sluseholmen er fastlagt, således at butikker kommer til at ligge langs områdets hovedstrøg mellem kanalerne, jf. den gældende lokalplan 310 inkl. tillæg 3 for Teglværkshavnen. I området omkring lokalcentret vil der primært blive opført boliger, som butikkerne skal betjene. Syd for kanalerne og lokalcentret skal der alene ligge serviceerhverv ned mod Sjællandsbroen. At placere butikker her forringer muligheden for at placere butikker i den bolig-tunge del af bebyggelsen, som butikkerne skal lokalbetjene. Det vurderes derfor ikke hensigtsmæssigt at ændre afgrænsningen af lokalcentret

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 78. SUNDBYERNES GRUNDEJER FÆLLESSKAB (SGF), GF HEJMDAL, GF GIMLE, HUSEJERFORENINGEN ABA, GF DYVEKE (JAN KYRSTING)

### Resume

I. Sundbyvanggrunden ved Irlandsvej, Amager Vest: Forningerne ønsker,

- At grunden ændres til et BI område med henblik på at bevare den lave bebyggelse i Sundbyvangområdet, idet de omkringliggende områder også er villaområder.
- At trafikforbindelserne til og fra grunden ikke involverer nabogrundejerners private veje, men at forbindelsesvejene ud til Irlandsvej bibeholdes.
- At de eksisterende grønne områder langs Persillevej, Tomatvej og Radisevej opretholdes.

### Bemærkninger

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse 31) fra A. B. Andersen

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan

## 79. SYDPORTEN APS

Emne: Placering af potentiel ny station i Sydhavnen

### Resume

I. Placering af station i Sydhavnen: Sydporten ApS ønsker, at en kommende station placeres på strækningen Ny Ellebjerg/Kastrup på Bådhavnsgade. Sydporten ApS har tidligere sendt en skrivelse til Københavns Kommune, og afgivet høringssvar til Trafikstyrelsen. Endvidere ligger der også en rapport udarbejdet af Rambøll.

### Bemærkninger

I. Placeringen af den kommende station i Sydhavnen er afhængig af Københavns samlede banekapacitet. Det betyder, at stationen i Sydhavnen er afhængig af udbygningen af



København-Ringsted-banen. Kommuneplanforslaget angiver i forlængelse af det en potentiel ny station i Sydhavnen. Københavns kommune indgår gerne i dialog med Sydportens Aps om mulighederne for en placering af den nye station på strækningen Ny Ellebjerg/Kastrup på Bådehavnsvej, idet det dog bemærkes, at staten skal inddrages i denne dialog, da det er staten der placerer stationerne.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan, men forvaltningen drøfter gerne mulighederne for en stationsplacering som ønsket.

### **80. TEGLHOLM PARK A/S**

Emne: Parkeringsnormer

#### **Resume**

I. Parkeringsnormering: Teglholmen Park A/S finder, at kommuneplanforslagets parkeringsnorm på maksimalt 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal i området omkring Teglholmsgade (C2\*) i Sydhavn er utilstrækkelig, når man tager den ringe offentlige trafikbetjening i området i betragtning. Det foreslås derfor,

- at parkeringsnormen fastsættes til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

#### **Bemærkninger**

I. Området omkring Teglholmsgade ligger stationsnært med en afstand på ca. 500–1000 m til Sydhavn Station. De nye parkeringsnormer i kommuneplanforslaget skal medvirke til at nedbringe pendlertrafikken til København og skabe en mere bæredygtig persontransport. Kommuneplanforslaget indeholder derfor maksimumnormer for parkering. For områder til boliger og serviceerhverv (C) er normen fastsat til maksimal 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal. Det er hensigten, at parkeringspladserne i de nye blandede byområder skal 'dobbeltudnyttes', således at virksomhederne fortrinsvis benytter pladserne om dagen, mens beboerne fortrinsvis benytter dem om natten og i weekenderne. Det vurderes, at virksomheder i områder vil have en 'effektiv' parkeringsnorm på 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal, hvilket svarer ca. 1 plads pr. 4-5 medarbejdere.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **81. TETRIS A/S – EJENDOMSUDVIKLING**

#### **Resume**

I. Skelbækgade I, Vesterbro: Området er i kommuneplanforslaget udlagt som et C1 område. Tetris A/S – Ejendomsudvikling ønsker på vegne af sin klient Halmtorvet 29 A/S imidlertid at etablere en ny bebyggelse på ejendommen, der alene anvendes til erhvervsmæssige formål. Stueetagen skal anvendes til publikumsorienteret erhverv herunder detailhandel. Klienten har på naboejendommen færdiggjort boliger svarende til et boligindslag på 22 %, hvilket bør tages i betragtning i forhold til ønsket om en bebyggelse kun til erhvervsmæssige formål. Ligeledes er grunden forurenset, hvilket taler for en erhvervsmæssig anvendelse. Der anmodes derfor om,

- At der fastlægges en bebyggelsesprocent på 250 og mulighed for at bygge i forskellige højder fra 6-12 etager.
- At der gives mulighed for at etablere en betydelig mængde parkeringspladser (ca. 300) for at imødekomme forventet behov for erhvervslejere.

#### **Bemærkninger**

I. Ejendommen er i kommuneplanforslaget udlagt til boliger og serviceerhverv (C-ramme), hvilket betyder 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal og en boligandel mellem 40 % og 75 %. Økonomiforvaltningen er i dialog med Halmtorvet 29 A/S om udviklingen af ejendommen. Projektet skal ses i sammenhæng med den samlede udvikling af Kødbyen. Ejendommen ligger i tætbyen med god kollektiv trafikbetjening. Ejendommen ligger således stationsnært med ca. 600 meter til Københavns Hovedbanegård, hvorfor forvaltningen som udgangspunkt ser positivt på en fortætning. De generelle rammer for områder, der ligger stationsnært, fastlægger mulighed for en bebyggelsesprocent på op til 185, men bebyggelsesprocenter over dette niveau vil være afhængig af en konkret vurdering af et projekt m.v. Økonomiforvaltningen er ikke umiddelbart positiv overfor, at ejendommen anvendes til rene erhvervs-

formål, men også dette vil indgå i de videre overvejelser. Parkeringsdækningen skal som udgangspunkt være i overensstemmelse med de generelle retningslinier i kommuneplanforslaget.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan, men den vil indgå i de videre overvejelser om ejendommens udvikling.

### **82. TIVOLI A/5**

Emner: Detailhandel, afgrænsning af detailhandel i City.

#### **Resume**

I. H.C. Andersen Slottet: Tivoli ønsker, at bygningen kommer til at indgå i cityafgrænsningen for detailhandel, og det bliver muligt at anvende den til udvalgswarebutikker med en samlet ramme på maksimalt 3.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal.

#### **Bemærkninger**

I. H.C. Andersen Slottet ligger ud til Rådhuspladsen ved siden af Industriens Hus, umiddelbart grænsende til den nuværende Bymidte City. Økonomiforvaltningen har ingen bemærkninger til at afgrænsningen af området inkluderer denne bygning. Vedrørende det ønskede maksimale bruttoetageareal bemærkes, at der i kommuneplanens detailhandelsbestemmelser ikke kan gives en konkret ramme for en enkelt ejendom i en bymidte. Arealet må således uddrages af den samlede ramme for City Bymidte på samme måde som alle andre ejendomme. Da der alene er tale om en begrænset udvidelse af afgrænsningen af City Bymidte, og da dette ikke indebærer en forøgelse af den samlede ramme for detailhandel i området, er det vurderet, at ændringen af afgrænsningen ikke er så væsentlig, at en supplerende høring efter planlovens § 27 er nødvendig.

#### **Konklusion**

Økonomiforvaltningen foreslår, at Bymidten City udvides med ejendommen matr. nr. 241, Vestervold Kvarter, København, som indeholder H.C. Andersens Slottet.

### **83. UTTERSLEVHØJ GRUNDEJERFORENING**

#### **Resume**

I. Utterslev Grundejerforening gør indsigelse mod den fortætning, der har fundet sted ved den eksisterende dispensationspraksis med udstykning af villagrunde til små parceller med opførelse af sammenbyggede huse/dobbelthuse. Det skader herlighedsværdierne i de københavnske villakvarterer. Dispensationspraksis bør erstattes af rammer og lokalplanlægning gennemført efter dialog med beboere, grundejerforeninger og Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København.

#### **Bemærkninger**

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 17) fra Netværket for Socialdemokratiske medlemmer i København for Teknik og Miljø

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **84. UNIBAIL RODAMCO**

Emne: Udvidelse af butiksarealet for Fisketorvet.

#### **Resume**

I. Udvidelsesmuligheder for Fisketorvet Shopping Center: Unibail Rodamco udtrykker utilfredshed med, at Fisketorvet Shopping Center i kommuneplanforslaget ikke har mulighed for at udvide butiksarealerne. Der er i de senere år blevet opført rigtig mange boliger i området omkring Fisketorvet, og særligt erhvervsudviklingen fortsætter på højt plan i øjeblikket. Hvis Fisketorvet skal kunne honorere den fremtidige udvikling, mener Unibail Rodamco, at det er nødvendigt,

- At kommuneplanen muliggør en udvidelse af Fisketorvet Shopping Center. Der fremgår ikke en specifik udbygningsramme af høringssvaret, men Rodamco Europe har i brev af 13. maj 2008 anført, at der ønskes at udvide med 30.000 m<sup>2</sup>. Fisketorvet er i dag på ca. 55.000 m<sup>2</sup>.

#### **Bemærkninger**

I. City inkl. Fisketorvet er Danmarks største detailhandelscenter og skal rumme et overordnet og moderne butiks-

udbud for kommunens borgere og forbrugere i Øresunds-region samt for de mange turister i byen. Fra 1997 til 2008 har kommunens regionale centre City inkl. Fisketorvet og Ørestad City stået for 80 % af udvidelsen i butiksarealer til udvalgsvarerhandel.

I de kommende år ønsker kommunen, at den overordnede detailhandel i større omfang udbredes til de øvrige bymidter og bydelscentre, fx Teglnholmen og Carlsberg, for at understøtte et varieret og spændende byliv i alle kommunens bydele og nye byudviklingsområder.

Fisketorvet skal således ikke dække indkøbsbehovet på Vesterbro og i de nye bykvarterer i Sydhavnen fuldt ud, men supplere daglig- og udvalgsvarerhandlen på disse steder. For at sikre en balanceret udvikling, giver kommuneplanforslaget ikke mulighed for at udvide bruttoetagearealet til almindelige butikker på Fisketorvet.

Forslag til Kommuneplan 2009 giver dog mulighed for at placere op til 3 udvalgsvarerbutikker over 2.000 m<sup>2</sup> i Bymidten City inkl. Fisketorvet. Etablering af disse butikker vil bero på en nærmere planlægning på baggrund af konkrete projekter i forbindelse med et tillæg til kommuneplanen.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **85. VALBY KULTURRÅD**

Emne: Højhusbyggeri i Valby

#### **Resume**

I. Højhusbyggeri i Valby: Valby Kulturråd har gennemført en underskriftsindsamling imod muligheden for at opføre højhuse i Valby. Der er kommet 189 underskrifter under overskriften "Sig nej til højhuse i Valby, det ødelægger vores bydel at Valby skal være et lille "New-York".

#### **Bemærkninger**

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 23) fra Valby Lokaludvalg.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **86. VANLØSE PRIVATSKOLE**

#### **Resume**

I. Vanløse Privatskole ønsker tilladelse til at udvide eksisterende grundskole i begrænset omfang i området omkring Linde Alle i Vanløse pga. at det stigende krav om at sikre børnenes udvikling kræver flere faglokaler. Der er en del tomme lokaler fra lettere industri mv., som kan bruges til formål et og derved skabe liv i området. Udvidelsen vurderes ikke at have nogen effekt på lokaltrafikken.

#### **Bemærkninger**

I. Området omkring Linde Alle er i dag et B3-område til boliger uden mulighed for at etablere grundskoler.

Området rummer foruden boliger en del erhvervs- og institutionsbyggeri. Det gennemgår i øjeblikket en omdannelse, således at den lettere industri mv. afvikles. Dette efterlader erhvervsbygninger, der gennem længere tid har stået tomme.

En del af området vurderes med fordel at kunne ændres til en C-ramme til blandede bolig- og erhvervsformål, således at de tomme bygninger kan nyttiggøres f.eks. til undervisning. Det foreslås derfor at B3-området ændres til en C1-ramme til blandede boliger og serviceerhverv. Ændringen, der alene skal muliggøre en bredere anvendelse af den tomme bygningsmasse i området og ikke i sig selv medfører forøget rummelighed eller øgede krav til friarealer, vurderes ikke at være så væsentlig, at en supplerende høring efter planlovens § 27 er fornøden.

#### **Konklusion**

Rammen for et område (matrikel nr. 13bv, 13bæ, 13cc, 13cd, 14y, 1163, 1858 og 2294 Vanløse, København) omkring Linde Alle foreslås ændret fra et B3-område til et C1-område.

## 87. WATERLIVING

Emne: Husbåde

### Resume

1. Waterliving foreslår, at husbåde anvendt alene til boliger skal kunne rumme flere boliger under forudsætning af, at den enkelte bolig højst har et etageareal på 150 m<sup>2</sup>.

2. Det foreslås, at der tillades husbåde også uden for de udpegede områder, under forudsætning af, at deres placering er midlertidig og af kortere varighed. Det foreslås samtidig, at byggesagsbehandlingen for sådanne midlertidige husbåde forenkles i det omfang der er tale om husbåde, der flyttes fra en allerede godkendt placering i Københavns havn.

3. Et område i havneløbet nord for og langs Havneholmen ønskes udpeget til placering af husbåde. Ønsket om udpegnings er ikke fremsat af grundejerne på stedet.

### Bemærkninger

1. Kommuneplanen begrænser etagearealet for husbåde til boligformål til højst 150 m<sup>2</sup>. Det vurderes muligt at tillade, at det samlede etageareal kan øges til 300 m<sup>2</sup> – i lighed med både til serviceerhverv - under forudsætning af, at den enkelte bolig er højst 150 m<sup>2</sup>. Det kan give mulighed for flere boliger på husbåde anvendt alene til boliger. De generelle rammer for husbåde tillader, at husbåde anvendt til andet end boligformål, herunder husbåde anvendt til en kombination af bolig og erhverv mv., har et areal op til 300 etagemeter. Med forslaget til ændring af kommuneplanen bredes denne bestemmelse ud til også at gælde husbåde, der anvendes til flere boliger, eksempelvis kollegie- og ungdomsboliger, så længe den enkelte bolig højst er 150 etagemeter. Dermed tilstræbes det, at muligheden for at bo på vandet ikke forbeholdes en snæver kreds af personer i meget store boliger, men at husbåde kan bruges til forskellige boligformål. Da KP09 allerede giver mulighed for husbåde op til 300 etagemeter, vurderes ændringen at være af mindre betydning og en supplerende høring efter planlovens § 27 vurderes at være unødvendig.

2. Husbåde kan efter gældende praksis placeres i op til 6 uger uden byggetilladelse og dermed uden krav om over-

ensstemmelse med kommune- og lokalplaner. Det vurderes, at en mulighed for længerevarende midlertidige placeringer af husbåde vil fjerne forskellen på udpegede og ikke-udpegede områder, således at kommuneplanen ikke vil være et klart og retvisende administrationsgrundlag. Det er ikke muligt at ændre administrationen af byggeloven ved hjælp af kommuneplanen.

3. Det lavvandede område er ikke egnet til sejlads med større skibe, men det kan passeres af kajaker og lign. små både. Det vurderes, at en placering af husbåde vil indskrænke mulighederne for rekreation væsentligt, og at den samtidig vil være teknisk vanskelig.

### Konklusion

Det foreslås, at rammerne for husbåde ændres, således at det maksimale etageareal for husbåde til boligformål fastsættes til højst 300 m<sup>2</sup> under forudsætning af, at den enkelte bolig er højst 150 m<sup>2</sup>. Det foreslås samtidig præciseret, at husbåde, der etableres ved ombygning af eksisterende fartøjer, ikke er omfattet af kommuneplanens bestemmelser for mindstestørrelser af boliger.

Henvendelsen i øvrigt giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 88. WIND EJENDOMME A/S

Emner: Detailhandel, rækkefølge for byudvikling.

### Resume

1. Wind Ejendomme ejer ejendommen Vermlandsgade 51, matr. nr. 246 Amagerbros Kvarter, København, Wind Ejendomme kan ikke acceptere, at butiksarealerne i bydelscenter Vermlandsgade ikke må øges. Muligheden for at øge butiksarealet med 1.000 m<sup>2</sup> fra Kommuneplan 2005 ønskes fastholdt.

2. I kommuneplanforslagets rækkefølge for byudvikling er området, hvori ejendommen ligger, fastholdt til udvikling i 2. del af planperioden (der i Kommuneplan 2009 svarer til 2015-2020). Området ønskes overført til udbygning i 1. del af planperioden i rækkefølgeplanen (2009-2014).

### Bemærkninger

1. Der er i dag et større supermarked på ejendommen. I forslag til Kommuneplan 2009 er muligheden for at udvide det samlede butiksareal i bydelscenter Vermlandsgade fjernet. Det hænger sammen med kommunens mål om at understøtte udviklingen af detailhandlen langs byens strøg-gader, samt i bydelscentre og lokalcentre nær boliger, herunder i nye byudviklingsområder. Konkret ønsker kommunen på Nordøstamager bl.a. at skabe grundlag for etablering af butikker omkring Strandlodsvej og Øresund Station, hvor der de kommende år forventes en fortsat boligudbygning.

2. Rækkefølgeplanen sikrer, at der er tilstrækkeligt arealer til den forventede byudvikling og at alle områder ikke udvikles på en gang. Der er bl.a. i lyset af finanskrisen ikke grundlag for at fremrykke området, hvori ejendomme ligger, til første del af planperioden.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

## 89. YXUDVIKLING A/S

Emne: Bebyggelsesprocent i stationsnære arealer

### Resume

1. YX Udvikling A/S ønsker at udvikle ejendommen Omøgade 1 på Østerbro, der ligger i et område til boliger og serviceerhverv (C2-område) med en maksimal bebyggelsesprocent på 150. Projektforslaget har en bebyggelsesprocent på 155. Hvis det beskæres til 150 % vil der fremstå uharmonisk og ude af skala. For at fremtidssikre nye projekter, der kan få kvarteret til at fremstå harmonisk, foreslår selskabet, at der i området omkring Omøgade, Glænøgade og Æbeløgade tillades en bebyggelsesprocent på 185-200

### Bemærkninger

1. Der ligger i dag en XY-tankstation på ejendommen, der således kun er lavt udnyttet. De medsendte projekttægninger viser et skitseprojekt med en bebyggelse, der erstatter tankstationen. Da området ligger stationsnært er det muligt at øge bebyggelsesprocenten jf. kommuneplan 2009's be-

stemmelser for udviklingen af de stationsnære områder. Derfor ser Økonomiforvaltningen positivt på en eventuel ændring af den gældende ramme. Det er imidlertid afgørende efter forvaltningens opfattelse, at det sker på et mere fuldstændigt grundlag end vedlagte skitseprojekt, således at det tilvejebringes i forbindelse med den kommende fornyelse i området, som bl.a. kan sikre, at det sker i overensstemmelse med kvarterets karrestruktur.

### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan

## 90. ØENS MURERFIRMA

Emne: Detailhandel

### Resume

1. Øens Murerfirma A/S ønsker mulighed for at placere en dagligvarebutik på 1.000 m<sup>2</sup> på ejendommen Oliebladsgade 8 i bydelen Amager Øst.

2. Som ejer af ejendommen på hjørnet af Strandlodsvej og Holmbladsgade ønsker selskabet, at opdelingen af Bydelscentret "Strandlodsvej" ophæves, så der kan etableres dagligvarebutik på firmaets ejendom.

### Bemærkninger

1. Den overordnede detailhandel i Amager Øst Bydel placeres i Amagerbrogade Bymidte og bydelens bydelscentre for at understøtte et varieret og spændende byliv. Der tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en alsidig udvalgs- varehandel, så disse kan fremstå som nære og stærke indkøbs- og mødesteder for bydelens borgere. Lokalcentrene supplerer de større centre, så der også er indkøbsmuligheder nær bopælen.

Uden for centerområderne kan der etableres små enkeltstående butikker på maksimalt 500 m<sup>2</sup> for dagligvarer og 200 m<sup>2</sup> for udvalgsvarer, som alene betjener et nærområde. Økonomiforvaltningen vurderer, at større butikker vil trække handel væk for centerområderne og dermed skabe risiko for en overordnet set dårligere forsyning. Dette vil også have konsekvenser for trafikmønstrene.

Oliebladsgade 8 ligger ca. 100 m fra Amagerbrogade Bymidte, hvor der er muligheder for at placere den større butikker, som selskabet ønsker:

2. I det nye bydelscenter omkring Strandlodsvej er der åbnet mulighed for større udvalgswarebutikker, som vanskeligt kan indpasses i Amagerbrogade Bymidte. Der er således en 'funktionsdeling' mellem Amagerbrogade Bymidte og Strandlodsvej Bydelscenter, hvor bymidten har den overordnede butiksforsyning, mens bydelscentret tilbyder lokaliseringmuligheder for større udvalgswarebutikker. Desuden er der i bydelscentret plads til butikker til den lokale forsyning, idet dagligvarebutikker placeres i den sydlige ende, hvor de fleste boliger forventes at komme.

I den nordlige del, der i Kommuneplan 2005 var udlagt til butikker med særligt pladskrævende varer, udvides anvendelsen til også at gælde udvalgswarebutikker. Kommuneplanforslaget åbner således op for bredere anvendelsesmuligheder end hidtil.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **91. ÅRSTIDERNES ARKITEKTER**

Emne: Bebyggelsesprocent i stationsnære arealer

#### **Resume**

1. Årstidernes Arkitekter foreslår på vegne af grundejeren BOKA GROUP A/S, at ejendommen Holmbladsgade 113 i bydelen Amager Øst udlægges som et område til serviceerhverv med en bebyggelsesprocent på 180 (S3-ramme). Det skal skabe mulighed for at opføre en bebyggelse i 5-6 etager fortrinsvis til kontor- og serviceerhverv. Bebyggelsen vil bidrage til dynamik og fortætning i området. I beskrivelsen af projektet lægges der desuden vægt på muligheden for at etablere en grøn forbindelse mellem Holmbladsgade og Prags Boulevard og en lille 'lommepark' på ejendommen.

#### **Bemærkninger**

1. Holmbladsgade 113 er i Kommuneplan 2005 udlagt til industriformål, men er i forslag til Kommuneplan 2009 udlagt til serviceerhverv med en maksimal bebyggelses-

procent på 150 (S2-ramme). Ejendommen ligger ca. 600 m fra Lergravsparken station på kanten af det stationsnære kerneområde, hvor kontor- og serviceerhverv fortrinsvis skal placeres, jf. kommuneplanens hovedstruktur side 64. Økonomiforvaltningen er således positivt indstillet over for at der kan opføres kontor- og serviceerhverv på ejendommen. Økonomiforvaltningen finder det endvidere positivt, at grundejer ønsker at bidrage til lokalområdet ved bl.a. at arbejde med en grøn forbindelse. Økonomiforvaltningen finder dog, at ejendommen bør ses i sammenhæng med den øvrige bebyggelse i området, der har en sammensat karakter med en bebyggelsestæthed på 130 – 150 %. Økonomiforvaltningen vurderer på den baggrund, at ejendommen fastholdes til serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 150 (S2-ramme).

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### **92 . SOCIALDEMOKRATERNE I VALBY (8 KREDS)**

#### **Resume**

1. Trafikale konsekvenser af byudviklingen: Socialdemokraterne i Valby finder det problematisk, at der flere steder i kommuneplanen opereres med en fortætning på helt op til 185 %. Det kan blandt andet skabe trafikmæssige problemer i Valby. Socialdemokraterne i Valby mener derfor, at der bør nedsættes en arbejdskommission, som skal belyse de trafikale konsekvenser af den forventede boligudbygning i byudviklingsområderne.

2. Investeringer i offentlige servicetilbud: Socialdemokraterne i Valby mener endvidere, at der bør udvikles planer for offentlige investeringer. Det er vigtigt, at der placeres skoler og andre institutioner i de nye områder, lige som der skal være plads til idrætten og anden fysisk udfoldelse for bydelens indbyggere.

3. Kommuneplanens reguleringsniveau: Kommuneplanen er generelt for detaljeret, så den kan hæmme udviklingen. De konkrete rammer for specifikke anlæg ønskes skrevet ud. Dette kan fastlægges i lokalplaner, hvor borgerne bliver inddraget.

4. Ny Ellebjerg: Bebyggelsesprocenten i Soho er fastsat til 185 %, men bør af trafikale hensyn højst være på 150 %. Det samme gør sig gældende for området syd for banen.

5. Grønttorvet: Bebyggelsesprocenten i det centrale boligområde bør sættes ned fra 150 % til 130 %. Derudover bør bebyggelsesprocenten for området syd for Torveporten langs Gl. Køge Landevej ændres fra 185 % til 150 %. Det vil muliggøre større friarealer i området.

6. Detailhandel: Endvidere ønskes den påtænkte udlægning af nye 22.000 m<sup>2</sup> butiksareal i Carlsbergområdet gen-tænkt og eventuel reduceret, idet en så voldsom butiks-udbygning kan forringe det centrale bymiljø i Valby.

#### Bemærkninger

1. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 23 fra Valby Lokaludvalg

2. Der er som bilag til Kommuneplan 2009 udarbejdet en investeringsredegørelse, som kortlægger det samlede investeringsbehov i kommunale servicefaciliteter som følge af byudviklingen i perioden 2009-2020. Investeringsredegørelsen viser blandt andet, at der ikke er behov for en ny skole i denne periode, hvorimod det er nødvendigt at etablere daginstitutioner og idrætstilbud. Relativt er byudviklingsområderne i Valby ikke de mest udgiftstunge at udvikle, idet områderne er placeret i forbindelse med den eksisterende by, som kan dække en del af det behov for kommunale servicetilbud, som opstår som følge af befolkningstilvæksten i bydelen.

3. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 23 fra Valby Lokaludvalg

4. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 23 fra Valby Lokaludvalg

5. Der henvises til bemærkningen til henvendelse 23 fra Valby Lokaludvalg

6. Den overordnede detailhandel i Vesterbro/Kongens Enghave ligger i Vesterbrogade/Istedgade bymidte, og de

store bydelscentre, herunder bl.a. Carlsberg, for at understøtte et varieret og spændende byliv i hele kommunen. I bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en alsidig udvalgsvarerhandel, så disse kan fremstå som nære og stærke indkøbs- og mødesteder for bydelens borgere. I Carlsberg-området er der åbnet mulighed for større udvalgsvarerbutikker, som vanskeligt kan indpasses kommunens øvrige bymidter. Økonomiforvaltningen vurderer, at der ved et fuldt udbygget Carlsberg er behov for etablering af omkring 10.000 m<sup>2</sup> detailhandel med dagligvarer og gængse udvalgsvarer til betjening af kvarterets kommende beboere og de umiddelbart omkringliggende områder. Derudover bør der etableres op til 12.000 m<sup>2</sup> detailhandel til et særligt profileret butiksudbud. Dvs. at der på et fuldt udbygget Carlsberg er behov for op til 22.000 m<sup>2</sup> butiksareal. For et mere detaljeret indblik henvises til "Analyse af detailhandel i Københavns Kommune 2008".

#### Konklusion

Vedrørende trafik – punkt 1 - anbefaler forvaltningen, at notatet "Trafikplan for Valby" danner udgangspunkt for en bred dialog med Valby Lokaludvalg og borgerne i Valby om udarbejdelsen af en strategi for udvikling af trafiksystemerne i Valby.

Der foretages følgende ændringer af kommuneplanforslaget:

3. Grønttorvet:

- Bebyggelsesprocenten i det centrale boligområde ændres til 130 %.
- En del af C3\*-området langs Værkstedsvej ændres til et B4 område med en bebyggelsesprocent på 130.
- C3 området nord for Torveporten udvides med et stykke af det tilstødende B4\*-område.
- Antallet af højhuse udgår af kommuneplanen og de maksimale højder i B4\* området fastsættes til mellem 60 og 80 m og i S\*-området fastsættes til maksimalt 80 m.

4. Ny Ellebjerg:

- Bebyggelsesprocent for det såkaldte Soho-område omkring Kløverbladsgade og Trekronergade ændres til 150 %.
- Der kan etableres ungdoms- og/eller kollegieboliger på ejendommene syd for banen.

### 93. ENHEDSLISTEN AMAGER (EA)

#### Resume

1. Ufravigelige miljøkrav i lokalplanlægningen: EA ønsker, at der i lokalplanerne stilles ufravigelige krav til miljørigtigt byggeri.

2. Blandede boligområder: EA ønsker, at der i Københavns Kommune skal bygges blandede boliger til alle indkomstgrupper og med respekt for økonomisk, social og kulturel mangfoldighed. Kommuneplanen bør bl.a. give mulighed for at etablere sig i selvstyrende boligområder i de nye byudviklingsområder svarende til Christiania. .

3. Rækkefølgeplanlægning: EA ønsker, at der vedtages en prioriteret rækkefølge for byudviklingen, som sikrer, at byudviklingsområderne udbygges fuldt ud, inden man igangsætter udviklingen af nye områder.

4. Kommuneplanen i forhold til Amager Vest: EA savner intime byrum og pladser, som kan skabe lokal identitet, liv og tæthed i Ørestad og Havnestad. Derudover mangler der kultur- og fritidstilbud i hele bydelen. Endelig savnes et manglende forslag til udnyttelse af området ved Faste Batteri til gavn for bydelen.

#### Bemærkninger

1. Kommuneplanen fastlægger de overordnede rammer for lokalplanlægningen. Kommuneplanforslagets retningslinier udpeger alle større byudviklingsområder til lavenergibebyggelse efter de særlige bestemmelser i plan- og byggelovgivningen, hvilket indebærer, at nybyggeri skal leve op til kravene til lavenergiklasse I. Det skal bemærkes, at der er begrænsninger for, hvilke miljøkrav der kan fastlægges i lokalplanlægningen, jf. både planloven og EU's konkurrence-regler.

2. Kommuneplanens rammer fastlægger retningslinier for arealernes anvendelse, herunder hvor der kan etableres nye boliger, erhverv, fritidsformål m.v. Rammerne giver mulighed for at sikre, at der kan bygges op til 2.400 nye kollegie- og ungdomsboliger. De nyopførte boliger skal have en gennemsnitlig størrelse på 95 m<sup>2</sup>. Der er dog mulighed for i lokalplanlægningen at tillade, at op til 10 pct. af de samlede boliger i en givne lokalplan kan være under 75 m<sup>2</sup>

i B-, C- og S-områder. Det falder dog uden for kommuneplanens rammer at fastlægge, hvordan boligområderne styringsmæssigt skal indrettes.

3. Der er i kommuneplanens retningslinier fastsat en rækkefølge for byens udvikling. Rækkefølgen er et udtryk for en prioritering af byudviklingen i forhold til behovet for investeringer i infrastruktur, kollektiv trafik og kommunale investeringer i kommunal service, fx skoler. Rækkefølgen for byudvikling skal samtidig sikre, at der er et tilstrækkeligt udbud af arealer til byudvikling, der skaber et fleksibelt marked med et varieret udbud af byggemuligheder, som kan imødekomme de befolkningsmæssige udfordringer, som byen står over for i planperioden. I forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen fremlægges der en investeringsredegørelse, som giver et overblik over, hvad der kræves af investeringer for at udvikle byen som fastsat i rækkefølgen. Investeringsredegørelsen viser dels, hvilke servicefaciliteter der er behov for med henblik på at sikre en helhedsorienteret udvikling af byudviklingsområderne og dels, at kommunen har råd til at finansiere de nødvendige investeringer.

4. Kommuneplanens rammer giver mulighed for, at der kan etableres kultur- og idrætsaktiviteter, som kan bidrage til den videre byudvikling i Ørestad og Havnestad. Retningslinierne fastlægger endvidere, at Faste Batteri kan udvikles i første halvdel af planperioden. Den konkrete anvendelse af arealet fastlægges i et kommende kommuneplantillæg, som er under udarbejdelse..

#### Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

### 94. NETVÆRKET FOR SOCIALDEMOKRATISKE MEDLEMMER I KØBENHAVN FOR TEKNIK OG MILJØ

#### Resume

1. Verdens Miljømetropol 2015: De eksisterende bydele skal sammen med udviklingen af de nye byområder også bidrage til at gøre København til Verdens Miljømetropol i 2015.



2. Stationsnære områder: Ved udviklingen af stationsnære områder er det vigtigt at tage hensyn til områdets beliggenhed i forhold til eksisterende byggerier og nærhed til rekreative områder. Byens struktur skal fastholdes, og nyt byggeri skal ikke skille sig markant ud.

3. Grønne områder: Byens grønne områder skal bevares som rekreative arealer. Områderne kan indrettes med forskellige aktiviteter, men der skal også være plads til familierne.

4. Villakvarterer: De københavnske villahavebydele skal bevares ved ikke at bygge villaerne ud til skellet. Der skal udarbejdes lokalplaner, der sikrer, at villaområdernes herlighedsværdier fastholdes. Dispensation til sammenbyggede huse/dobbelthuse skal stoppes.

#### **Bemærkninger**

1. Indsatsen for at gøre København til Verdens Miljømetropol i 2015 omfatter hele byen og ikke bare byudviklingsområderne.

2. Planlægningen af de stationsnæreområder inddrager også de omkringliggende omgivelser. Bebyggelsesprocenterne i de stationsnære områder vurderes ikke at bryde med Københavns eksisterende bystruktur.

3. Byens grønne områder sikres i retningslinier for naturbeskyttelse og er udpeget som O-områder i kommuneplanens rammer.

4. Der henvises til bemærkningen til henvendelse xx fra Valby Lokaludvalg

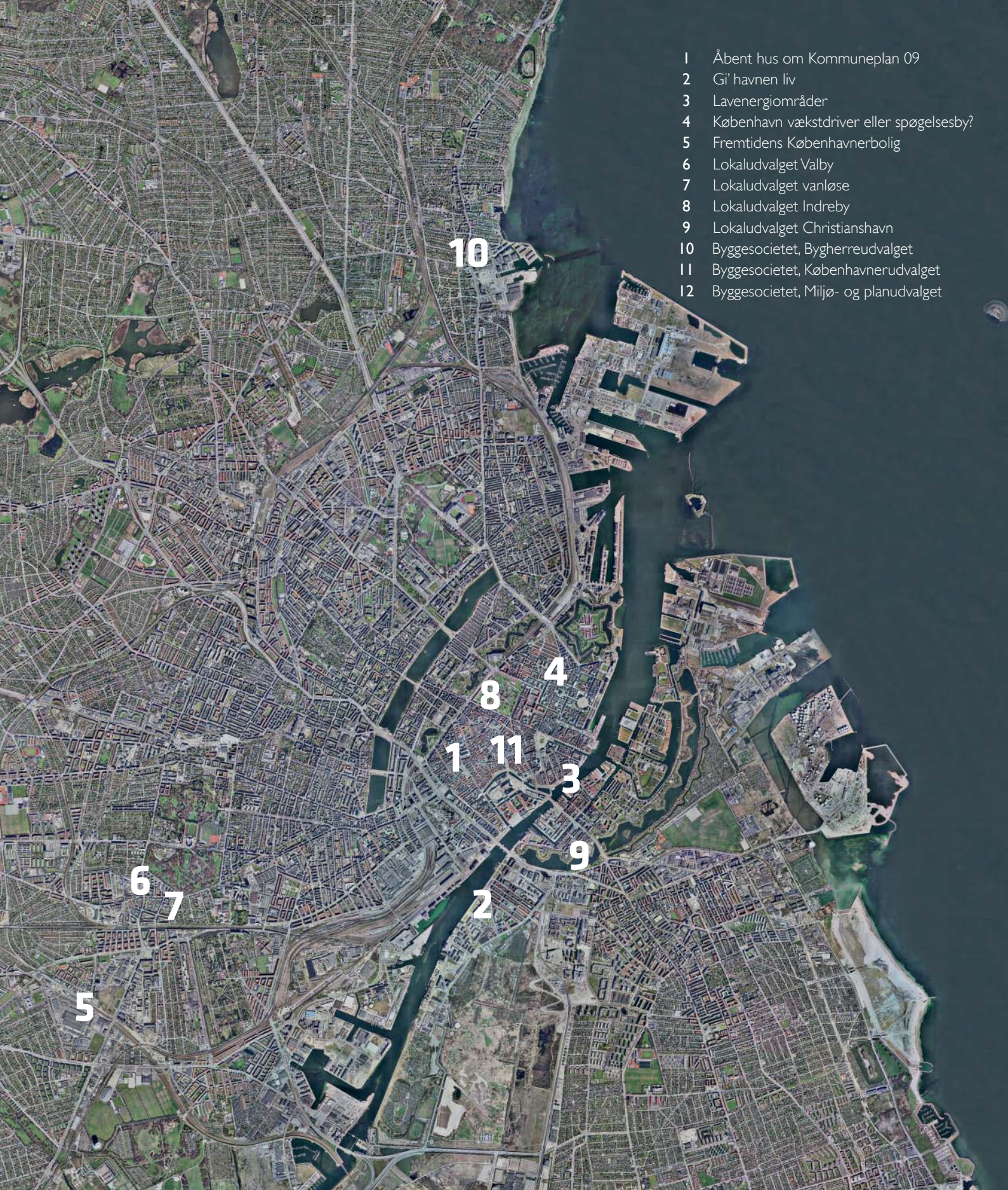
#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af forslaget til kommuneplan.

# DEBATARRANGEMENTER







- 1 Åbent hus om Kommuneplan 09
- 2 Gi' havnen liv
- 3 Lavenergiområder
- 4 København vækstdriver eller spøgelsesby?
- 5 Fremtidens Københavnerbolig
- 6 Lokaludvalget Valby
- 7 Lokaludvalget vanløse
- 8 Lokaludvalget Indreby
- 9 Lokaludvalget Christianshavn
- 10 Byggesocietet, Bygherreudvalget
- 11 Byggesocietet, Københavnerudvalget
- 12 Byggesocietet, Miljø- og planudvalget

# Debatarrangementer

I forbindelse med høringen af Kommuneplanforslaget blev der afholdt fem forskellige debatarrangementer; der, som noget nyt, har sat fokus på udvalgte dele af kommuneplanen, henholdsvis;

1. Gi' havnen liv om bylivet i havnen og ikke mindst hvilke aktiviteter, der kan iværksættes for at give havnen yderligere liv
2. København som eksperimentarium for lavenergi
3. København vækstdriver eller spøgelsesby, der satte spot på Københavns byudviklingsprojekter i lyset af finanskrisen
4. Fremtidens Københavnerbolig, hvor københavnernes fik mulighed for at sætte ord på deres boligdrømme og dermed bringe dem videre til dem, der skal bygge fremtidens Københavnerbolig
5. Åbent – hus om kommuneplanforslaget, hvor der var mulighed for at få en generel introduktion til kommuneplanforslaget

Udover det har Økonomiforvaltningen deltaget i debatarrangementer, som lokaludvalgene har arrangeret i forbindelse med høringen af kommuneplanforslaget. Økonomiforvaltningen har deltaget med oplæg om kommuneplanforslag 2009 og efterfølgende debat.

Endelig har Byggesocietet inviteret til debat om kommuneplanforslaget i deres forskellige udvalg, henholdsvis Miljø og Planudvalget, Københavnerudvalget og Bygherreudvalget.

Tilsammen har de forskellige debatarrangementer givet mulighed for at få mange forskellige målgrupper i tale, det gælder Københavnerne, interesseorganisationer, erhvervsvirksomheder særlig byggebranchen, som hver i sær har haft mulighed for at gå i dybden med netop de emner i kommuneplanen, som optager dem.

DEBATARRANGEMENT	DATO	STED	ANTAL DELTAGER
Åbent hus om Kommuneplan 09	28.05.09	Københavns Rådhus	35 deltagere
Gi' havnen liv	02.06.09	Kulturhuset Islands brygge	65 deltagere
Lavenergiområder	08.06.09	Københavns Rådhus	30-35 deltagere
København vækstdriver eller spøgelsesby?	10.06.09	Bygningskulturens Hus	50-60 deltagere
Fremtidens Københavnerbolig	12.06.09	Grønttorvet i Valby	15 deltagere
Lokaludvalget Valby	25.05.09	Valby Kulturhus	50 deltagere
Lokaludvalget vanløse	09.06.09	Valby Kulturhus	15 deltagere
Lokaludvalget Indreby	03.06.09	Rosenborg Centret	20 deltagere
lokaludvalget Christianshavn	03.06.09	Christianshavns beboerhus	20 deltagere
Byggesocietet , bygherreudvalget		Tuborg Boulevard 12	10 deltagere
Byggesocietet, Københavnerudvalget		FSB Bolig	15 deltagere
Byggesocietet, Miljø- og planudvalget		Alectia, Virum	15 deltagere

**BORGERMØDET**

**ÅBENT HUS - KOMMUNEPLAN 09**





**WATER**

**The Water Cycle**



**Water Quality**



**Water Conservation**

**Water Treatment**



**Water Pollution**



**Water Resources**



**Water Use**



**Water Conservation**



**ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC CITY**

**Health and Development**

**WHILE RESPECTING PEOPLE AND ENVIRONMENT**



**Environmental and Economic City**



**Health and Development**



**Environmental and Economic City**



**Health and Development**



**Environmental and Economic City**



# Borgermødet Åbent hus om Kommuneplan 09

Dato for arrangement: 28. maj 2009

Sted for arrangement: Københavns Rådhus

## Blivhørt og digital kommuneplan!

Økonomiforvaltningen har som led i høringen af kommuneplanforslaget lanceret en ny digital høringsportal og en digital kommuneplan, som skal gøre det lettere for interesserede at følge med i kommuneplanlægningen og dermed Københavns større byudviklingsprojekter.

Den digitale høringsportal giver mere åbne og gennemskelige processer, da det er muligt for alle at følge med i de forskellige høringsvar, der kommer til kommuneplanen, som alle kan se på portalen.

Der er gennemført en kampagne, der skal sikre, at Københavnerne, interesseorganisationer mv. er opmærksom på de nye digitale muligheder.

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
**BLIV HØRT** Københavns kommunes digitale høringsportal

Høringsportalen for Københavns kommunes planer er på hjemmesiden kan du se alle høringer i forbindelse med kommuneplanen og andre større planer i kommunen. Du kan indgive høringsvar, læse andres høringsvar og se hvilke arrangementer der findes i relation til høringerne. Hvis du har interesse i lokalplaner, kan du se mere på [www.kk.dk/lokalplaner](http://www.kk.dk/lokalplaner).

**I høring nu**  
Ingen igangværende høringer p.t.

**Senest afsluttede høringer**

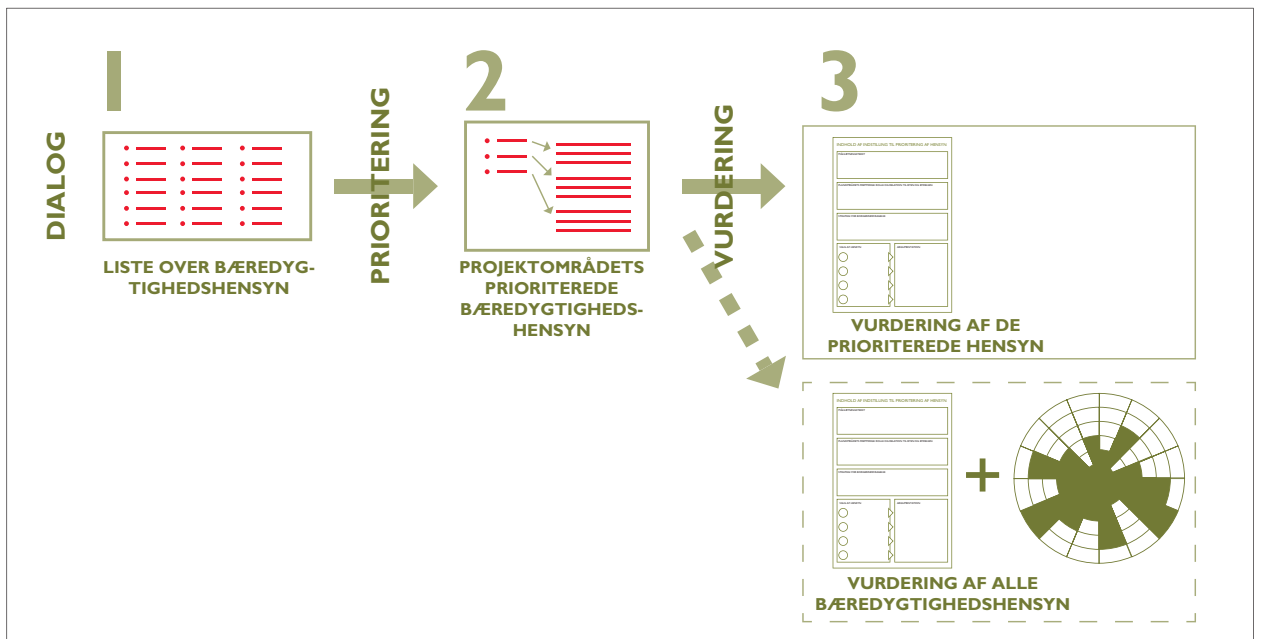
Titel	Bydel	Afsluttet
Marmormøden	Østerbro	Afsluttet 07.09.09
Kommuneplan 2009	Amager Vest, Amager ...	Afsluttet 15.06.09
Nordhavnsvej	Bispebjerg, Østerbro	Afsluttet 14.04.09
Langeordineret herin	Bispebjerg	Afsluttet 10.09.09
Yung trafik strategi	Amager Vest, Amager ...	Afsluttet 26.08.09
Nordhavn skal udvides	Østerbro	Afsluttet 20.08.09
Falkhuset på Politortet	Indre By-Christiansh...	Afsluttet 26.06.09
Faste Batteri	Amager Vest, Amager ...	Afsluttet 09.06.09
Østerbro bydelplan	Østerbro	Afsluttet 15.04.09
Valby Bydelplan	Valby	Afsluttet 15.04.09

Se afsluttede høringer i arkivet.

**Høringer i din bydel**

- > Amager Vest
- > Amager Øst
- > Bispebjerg
- > Brønshøj-Husum
- > Indre By-Christianshavn
- > Nørrebro
- > Valby
- > Vanløse
- > Vesterbro-Kongens Enghave
- > Østerbro





# BORGERMØDET GI' HAVNEN LIV





# Borgermødet Gi' havnen liv

Dato for arrangement: 2. juni 2009

Sted for arrangement: Kulturhuset Islands Brygge

## Baggrund

I de senere år er der for alvor sat fart i omdannelsen af Københavns havn. Der er etableret boliger, virksomheder, Operaen, Kgl. Teater og Bibliotek og havnebad. Det har givet havnen liv, men der er plads til mere. Formålet med arrangementet var at drøfte de senere års udvikling og komme med videre ideer til mere byliv i havnen.

## Program

Sejltur i havnen med præsentation af de senere års udvikling af havnen. Alle deltagere fik udleveret kort over haven, hvorpå de kunne angive projekter forbedringsmuligheder mm. Efter sejlturen var der work-shops.

## Deltagere

Målgruppen var alle med interesse for havnens udvikling, hvilket vil sige Københavnerne, bolværksejere, husbådsentusiaster mv. Der var omkring 65 deltagere.

## Samarbejdspartnere

Vanddevelopere Geisler & Nørgaard og Nicolai Carlberg fra Hausenberg.

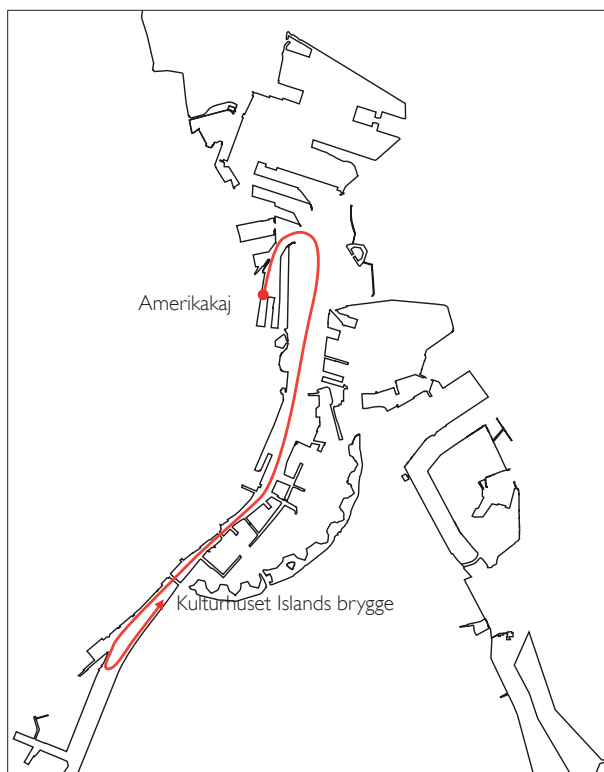
Københavns Kommune har udarbejdet et debatoplæg med fem konkrete eksempler på husbådsprojekter i havnen.

## Emner

1. Adgangen til havnen, i dag planlægges der kanaler i Sydhavnen, cykelbro over havnen ved nyhavn mv.. Hvilke andre forslag kan skabe bedre adgang
2. Vinterliv i havnen. Hvordan er det muligt at skabe liv i havnen i vinterhalvåret?
3. Husbåde, hvor der var mulighed for at kommentere fem projektforslag for flere husbåde i havnen, henholdsvis et flydende økologisk marked, et blåt kollegium, et flydende foreningshus, en by af husbåde i Teglværkshavnen og endelig en flydende Sauna

## Uddrag af debatten

Workshoppen resulterede i følgende ideer, som tages med i det videre arbejde med partnerskabet om husbåde i Københavns havn.

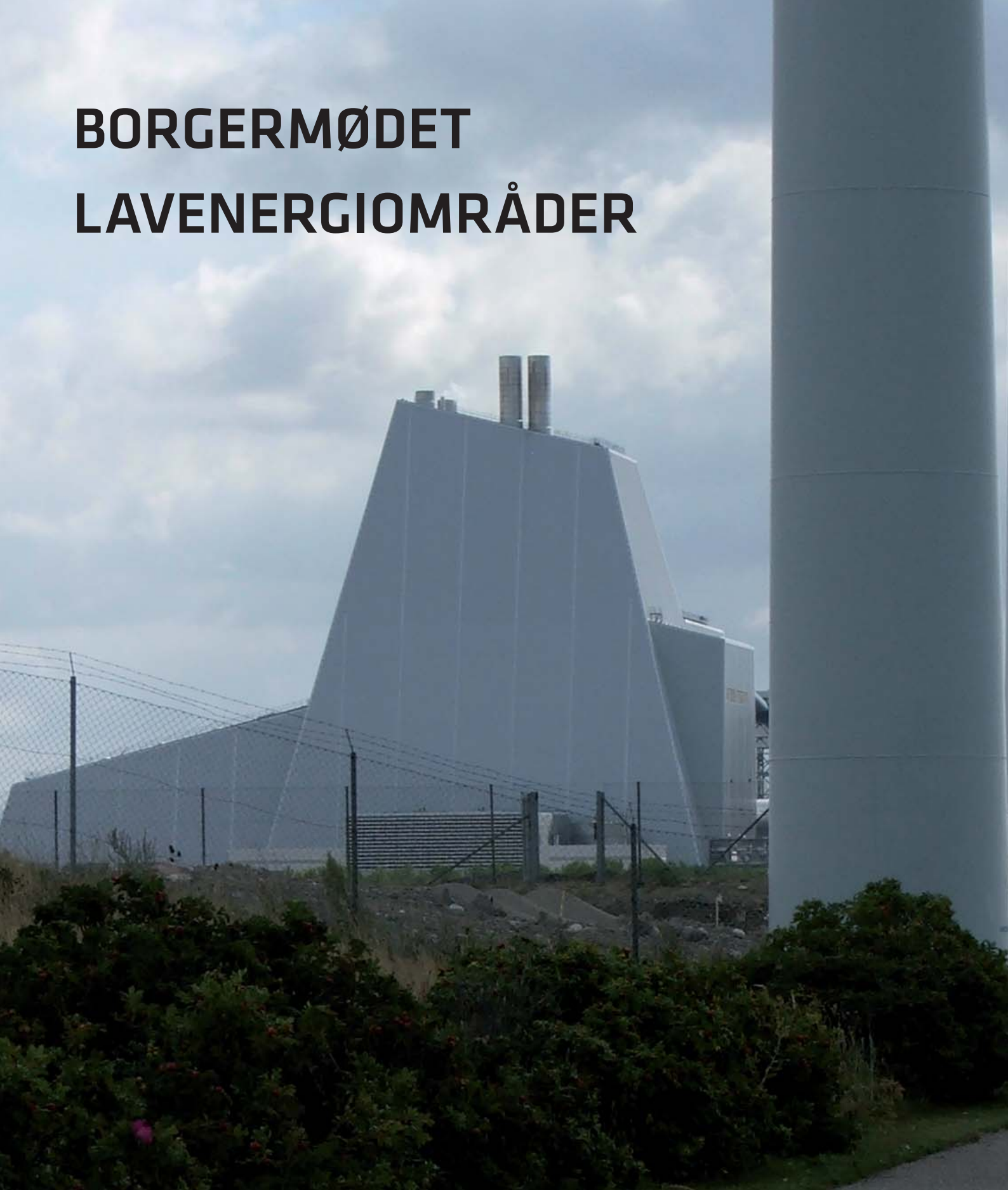


# WORKSHOP

## Idéer fra workshop

- Kort over havnen bolværksejere
- Flere gamle skibe i havnen med nye funktioner
- Husbåde skal være mere end boliger. De skal også kunne bruges til andre formål om vinteren.
- En flyvende kirke.
- Fleksible og nye vandaktiviteter som kan flyttes rundt om betjene de nye byområder.
- Boliger for børnefamilier i havneområderne
- Flere idrætsaktiviteter på vandet bl.a. et kajakhotel. (ikke klub)
- Idrætsaktiviteter for uorganiseret idræt. (lån af båd, rulle-skøjter mv)
- Mulighed for vandski
- Opkøbe bolværker i et selskab og gøre det til en forretning
- Mere maritim aktivitet/sejlklubber (også i inderhavnen)
- Flere bademuligheder og lov til at hoppe i vandet flere steder i havnen.
- Lystbådhavn på tidligere militærareal
- Flere anløbspladser forskellige steder i havnen
- Flydebro
- Informationscenter om Københavns Havn indeholdende fortid, fremtid og idepark
- Større handicaptilgængelighed ved eksempelvis havnebusser, både og promenader
- Indbygget underjordisk hammam i kajen ved havnegad
- Gang- og cykelmulighed syd for skuespilshuset
- Flere aktiviteter og cafeer syd for skuespilshuset
- Cykel- og gangsti til at forbinde Nordhavnen til Sydhavnen på citysiden
- Fortsætte Kalvebod bølge ned til havnebadet.
- Vandcykler som bycykler hvor man kan tage cyklen med
- Beskyt sejlerlivet. Læg ikke husbåde der.
- Havnejulemarked med gratis adgang fra citysiden
- Indføre færger igen
- Pendulfærge
- Alle båd klubber skal have klubhuse på husbåde med sommer og vinteraktiviteter med fælles kro og undervisning i vandaktiviteter.
- Transport til vandet og på vandet skal koordineres bedre
- Sikre og forbedre skibslivet
- Husbåde hører ikke til i middelalderbyen.
- Se på muligheder for tunneller og aktiviteter i disse under havnen
- Broer over Christianshavns kanal er galmatis udligne niveauforskelle for at komme ned til vandet
- Forskellige aktiviteter langs vandet så der er variation
- Metrostation under havnen midt mellem operaen og skuespilhuset og midt i Nordhavnen og midt i Holmen
- Ikke lukke mere af for sejlere end der er i dag
- Flere muligheder for at lægge til kaj
- Kajene skal bruges til fælles ting
- Ingen privatisering af kajen
- Bevar fiskepladsen
- Flere havnebusser - også på langs af havnen
- Indføre midlertidige lejeaftaler med for at skabe aktivitet
- Flere både/ skibe med restaurationer
- Etablering af en skibsbro
- Adgangsforhold ned til havnen fra Vesterbro skal forbedres
- Større koncentration af husbåde
- Flere skibe/både der kan sejle
- Tænke mere miljøvenligt med eksempelvis venedigbåde i stedet for havnebusser.
- Målestationer til måling af forurening ved krydstogtskibene
- Miljøstation og flere faciliteter eks. toiletterne til sejlere
- Miljøvenlig transport på vandet
- Solceller på både
- Stille liv/zoner i havnen. Fx ved Henning Larsen
- Metro og kollektiv trafik direkte ned til vandet
- Idrætsanlæg i vandet
- Universitet og undervisning i skyggesiden og liv på solsiden
- Afslutte projekter før nye startes.
- Flere husbåde
- "Fredede" områder med plads til rekreative eksperimenter
- Pendlerbåde mellem kajene
- Anløbsbroer for kanoer og kajaker
- Broer i stedet for dæmninger rundt om Holmen, så man kan komme rundt overalt
- Åben havn uden bebyggelse
- Havnebus ved Islands Brygge
- Veteranskibe ved Kalvebod Brygge

# BORGERMØDET LAVENERGIOMRÅDER





# Borgermødet Lavenergiområder

Dato for arrangement: 8. juni 2009

Sted for arrangement: Københavns Rådhus

## Baggrund

Kommuneplanen udpeger alle større byudviklingsområder til lavenergiområder. Med de nye lavenergiområder er det ikke længere en selvfølge at forsyningen er central fjernvarmeforsyning.

Nu kan det også ske fra decentrale anlæg f.eks. solcelleanlæg mv. Formålet med arrangementet var at drøfte mulige fremtidige forsyningskoncepter til byudviklingsområder i København.

## Program

Fire forskellige oplæg gav fire forskellige vinkler på, hvordan København kan blive eksperimentarium for fremtidens lavenergiløsninger. Københavns Kommunes klima- og miljøambitioner blev skitseret indledningsvist. Forsyningselskaberne Vattenfall og Københavns Energi gav første bud på fremtidens løsninger med afsæt i to konkrete eksempler henholdsvis Hafencity og Carlsberg. Endelig gav innovationseksperter Mikkel B. Rasmussen et bud på, hvordan København rent faktisk kan indfri og kommunikere sine ambitioner som verdens miljømetropol.

Rammen omkring arrangementet var en mindre udstilling med lavenergiteknologi.

## Deltagere

Arrangementet henvendte sig til energiselskaber, leverandører af lavenergi teknologi, arkitekter, developere og grundejere, der alle skal forholde sig til den fremtidige energiforsyning af Københavns Byudviklingsområder.

## Samarbejdspartnere

Københavns Energi.

Københavns Kommune og Københavns Energi udarbejdede et fælles debatoplæg om fremtidens Fjernvarmeforsyning i København.

## Emner

- Inspiration fra udlandet med Hafencity i Hamburg som eksempel.
- Kommuneplan 09 og udpegning af lavenergiområder
- Københavns klima- og miljøambitioner
- Carlsberg en case for fremtidens energiforsyning
- Hvordan bliver København eksperimentarium for lavenergiløsninger?

## Uddrag af debatten

København har klare ambitioner!

København har markante ambitioner, både i klimaplanen, Miljømetropolen og i Kommuneplanforslaget, der udpeger alle byudviklingsområder til lavenergiområder. Klare og inspirerende ambitioner er et godt udgangspunkt for at sætte skub i udviklingen af nye energiforsyningskoncepter.

## Og er godt på vej...

København er allerede godt på vej fra 1990 til 2005 blev byens CO<sub>2</sub>-udslip reduceret med 20 %. Mens en gennemsnitlig Københavner udleder 5 tons CO<sub>2</sub>, så udleder gennemsnitsdanskere 11,2 ton CO<sub>2</sub>.

KAN KØBENHAVN BLIVE PROTOTYPEN PÅ  
FREMTIDENS ENERGI LØSNINGER?

Præsentationsmateriale, Mikkel B Rasmussen, Red Associates





Præsentationsmateriale, Hjalte Aaberg, Direktør Københavns Kommune

## Udfordringer for fremtidens forsyning

E

- Den nye kommuneplan 2009**
  - Byudviklingsområder udpeges til lavenergi
- Partnerskab med KK: Idékatalog med mulige forsyningskoncepter til nye bydele til COP15

**Spørgsmål til fremtidens forsyning**

- Hvordan spiller fjernvarme bedst sammen med lavenergi og mere decentral VE forsyning?
- Hvordan kan lavtemperatur fjernvarme bedst udformes i en ny lavenergi bydele?
- Hvilke decentrale og lokale VE teknologier giver det mest effektive samspil?
- Hvis Eneriklasse 1 på rigtig langt sigt bliver strammet, hvor lidt energibehov skal bygningerne have før fjernvarme ikke er en mulig del af løsningen?

6

Præsentationsmateriale, Magnus Foged, Københavns Energi



Præsentationsmateriale, Hjalte Aaberg, Direktør Københavns Kommune

## Dogmeregler for lavenergiområder

E

- Forsyning af de enkelte byudviklingsområder skal vurderes samlet i en systembetragtning
  - Hvert område er unikt – og skal derfor vurderes
    - Nyt eller renovering
    - Hvilken bebyggelse
    - Anledning til kollektive net
  - Løsninger skal vurderes samfundseconomisk
  - Løsninger skal vurderes ud fra kundens perspektiv – økonomi, service, sikkerhed, mv.
  - Samlet miljøbelastning skal vurderes
  - Kollektive, lokale og kombinerede løsninger skal vurderes

**Mål for vandretak**

- Spare på grundforsædet
- Spare på energi

**Dogmeregler**

- Sikke optimal Lokal Afledning af Regn (LAR)
- Genbrug af regnvand lokal
- Anlægge grønne tage så vidt muligt
- Minimal udledning af varme til vejstrøget

14

Præsentationsmateriale, Magnus Foged, Københavns Energi



Præsentationsmateriale, Hjalte Aaberg, Direktør Københavns Kommune

## Perspektiver

E

- Mere VE i fjernvarmesystemet
  - Partnerskab vedr: Klimaplan – mere biomasse i kraftvarmen
  - Partnerskab vedr: forsyning af nye bydele: Idékatalog
- Caseanalyser af nye byområder med afsæt i dogmereglerne
  - Hvordan kan lavtemperatur fjernvarme bedst udformes i en ny lavenergi bydele?
  - Hvilke decentrale og lokale VE teknologier giver det mest effektive samspil?
  - Hvis Eneriklasse 1 på rigtig langt sigt bliver strammet, hvor lidt energibehov skal bygningerne have før fjernvarme ikke er en mulig del af løsningen?

15

Præsentationsmateriale, Magnus Foged, Københavns Energi



**BORGERMØDET  
KØBENHAVN - VÆKSTDRIVER  
ELLER SPØGELSESBY?**



# Borgermødet København - vækstdriver eller spøgelsesby?

Dato for arrangement: 10. juni 2009

Sted for arrangement: Dansk Bygningsarv i Borgergade

## Baggrund

I Kommuneplanforslaget er der udlagt store områder til nye byområder som eksempelvis Nordhavnen. I lyset af finanskrisen var formålet med debatarrangementet at belyse om Københavns Kommune har for mange store byudviklingsprojekter i gang på samme tid eller om København skal fortsætte med at igangsætte store byudviklingsprojekter og på den måde være vækstdynamo.

## Program

Arrangementet blev afholdt i Dansk Bygningsarvs lokaler i Borgergade. Der var inviteret fire forskellige oplægsholdere, som hver kom med sit syn på hvordan Københavns Kommune skulle agere i lyset af finanskrisen. Københavns Kommunes politik i den nuværende situation blev skildret indledningsvist, hvorefter NCC Property Development A/S og Dansk Byggeri kom med deres faglige bud og evaluering af kommuneplanforslaget. Sidst gav Anne Kaag Andersen fra Hans Colliers Vestergaard, sin evaluering af kommuneplanforslaget.

## Deltagere

Arrangementet var i første omgang rettet mod developere, foreninger, leverandører, virksomheder og andre interesserede. Der var 80 deltagere.

## Samarbejdspartnere

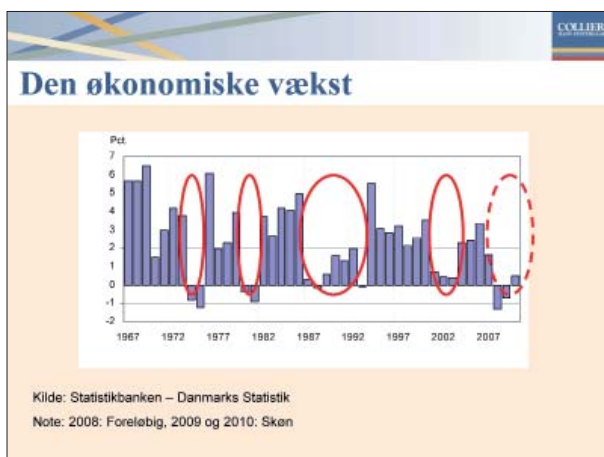
Dansk Byggeri. Arrangementet var et fællesarrangement mellem Københavns Kommune og Dansk Byggeri, hvor Københavns Kommune ønskede at få evalueret sit kommuneplanforslag.

## Emner

Har Københavns en for ekspansiv byudvikling i betragtning af at der er fi nanskrisen, eller er en ekspansiv byudvikling med til at afhjælpe krisen?

## Uddrag fra oplæg og debatten

Der var bred enighed blandt oplægsholderne, at det var vigtigt for Københavns Kommune at fortsætte det planlagte arbejde med at udvikle nye byområder. Marius Møller, direktør NCC Property Development A/S, pointerede, at de kommunale rammer i kommuneplanforslaget kan skabe den positive cyklus mellem marked, byrum og bygninger, beliggenheder samt bedre livskvalitet. Konklusionen fra Michael H. Nielsen, direktør for Dansk Byggeri er, at København skal fortsætte med at betragte sig selv som vækstdynamo. Ved at udlægge byudvikling som...

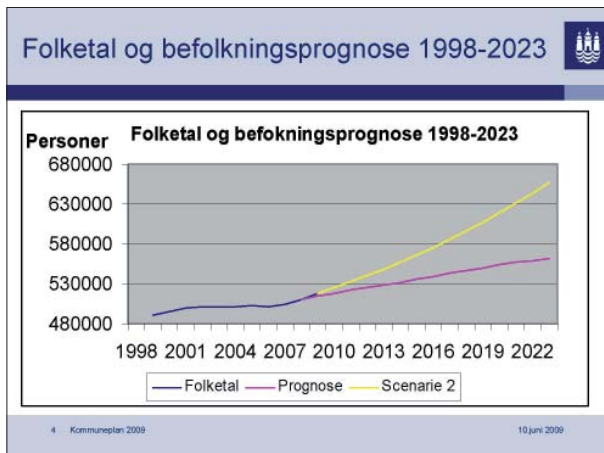


Præsentationsmateriale, Anne Kaag Andersen, Colliers Hans Vestergaard A/S



Præsentationsmateriale, Anne Kaag Andersen, Colliers Hans Vestergaard A/S

## Præsentationsmateriale



Præsentationsmateriale, Henrik Plougmann Olsen, direktør for Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

### De tre strategivalg

1. Efterspørgselsbaseret byudviklingsstrategi
2. Bibeholdes som den er – befolkningsprognosen stiger med 45.000 flere københavnere
3. Øget efterspørgsel via kommunale investeringer

NCC

Præsentationsmateriale, Marius Møller; NCC Property Development A/S



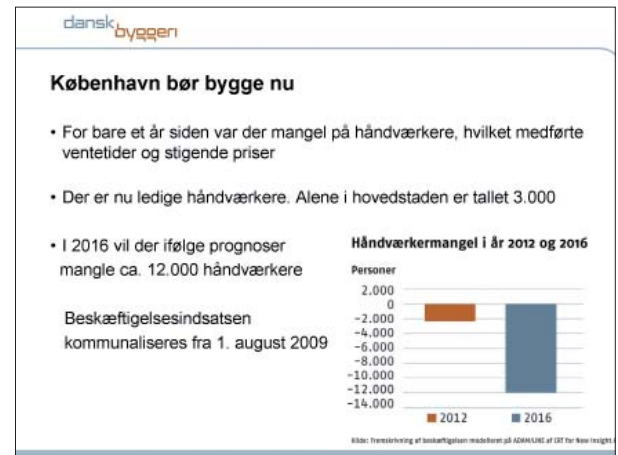
Præsentationsmateriale, Marius Møller; NCC Property Development A/S

dansk byggen

### Det lange perspektiv

- Kommuneplan 2009 fastlægger mål og principper for byudviklingen i de kommende 12 år
- Den aktuelle krise vil nok aftage i løbet af et par år
- Vi skal ansue planen med et langt perspektiv
- Fasthold København som vækstdynamo
  - 75 pct. af de jobs der er skabt de sidste 10 år, er skabt i Hovedstadsregionen

Præsentationsmateriale, Michael Hansen, Dansk Byggeri Hovedstaden



Præsentationsmateriale, Michael Hansen, Dansk Byggeri Hovedstaden

dansk byggen

### Konklusion

- Kommuneplanen er et godt grundlag for udvikling af København – hvis der vælges en offensiv tilgang
- Godt med fokus på partnerskaber omkring byudvikling
- Det er sundt og rettidigt omhu, at den offentlige sektor udnytter den ledige kapacitet i byggeerhvervet
- Fasthold fokus på at København skal være vækstdynamo !

Præsentationsmateriale, Michael Hansen, Dansk Byggeri Hovedstaden

# BORGERMØDET

# FREMTIDENS KØBENHAVNERBOLIG





# Borgermødet Fremtidens Københavnerbolig

Dato for arrangement: 12. juni 2009

Sted for arrangement: Grønttorvet i Valby

## Baggrund

Københavns befolkningsprognose viser, at der vil være 45.000 nye københavnere inden 2023. På den baggrund skal der bygges nye boliger. I kommuneplanen er der udlagt områder til ny bebyggelse blandt andet i Valby. Formålet med arrangementet var dels at dele ud af den viden Københavns Kommune har om, hvad københavnere efterspørger i forhold til fremtidens boligudvikling, og dels at give deltagerne mulighed for at komme med konkrete bud på den fremtidige københavnerbolig.

## Program

Arrangementet blev afholdt på Grønttorvet i Valby, som er et de områder, som er udlagt til beboelse i kommuneplanen. Der var inviteret fire oplægsholdere, som hver skulle komme med deres bud på hvilke typer boliger københavnere efterspørger. Københavns Kommunes politik blev opridset indledningsvis, hvorefter Gertrud Øllgaard fra Niras holdt et oplæg om københavnernes livsformer og hvilke typer boliger der efterspørges.

Herefter gav Lone Bøegh Henriksen, fra HOME sit bud på hvad københavnere efterspørger og det samme gjorde Rasmus Rune Nielsen fra 2+1 Idé bureau og Andrew Place fra Juul og Frost Arkitekter.

## Deltagere

Arrangementet henvendte sig både til borgere, developere, arkitekter, foreninger og andre interesserede. Der var 24 tilmeldte.

## Emner

Hvordan ser fremtidens københavnerbolig ud? – Hvad efterspørger københavnere i deres boligvalg?

## Uddrag fra debatten

Grundet det lave fremmøde, blev den oprindelige ide om en workshop droppet og i stedet erstattet af en paneldiskussion, hvor deltagerne fik mulighed for at kommentere på kommuneplanforslaget og oplæggene. I denne diskussion var der flere af deltagerne, der rettede kritik mod planerne for Grønttorvet og frabad sig højhuse i området, ligesom udbygningen af jernbanen blev kritiseret.



## Præsentationsmateriale



Præsentationsmateriale, Anne Skovbo, Planchef Københavns Kommune

### Hvor ved vi det fra?

**NIRÁS**  
KONSULETTERNE

- **Kvalitativ undersøgelse**
- **Udvikling af livsformsundersøgelse fra 2003**
- **40 husstande i 9 kvarterer**
  - Besøg, interview, observation, kortøvelse, guidede tur, informantfoto
- **Besøg**
  - Vox pop, vejfest, cafébesøg, bænken
- **Snowball-rekruttering**
  - Netværk, dynamisk

Præsentationsmateriale, Gertrud Øllgaard, NIRAS



Præsentationsmateriale, Gertrud Øllgaard, NIRAS

### Fire bylivsværdier

**NIRÁS**  
KONSULETTERNE

- **Det nære**
- **Det særlige**
- **Det udfordrende**
- **Det elementære**

Præsentationsmateriale, Gertrud Øllgaard, NIRAS



Præsentationsmateriale, Flemming Frost, Juul Frost Arkitekter





