

## Bilag 3

### Høringssvar

Af bilaget fremgår høringssvar indsendt i den offentlige høring af Forslag til Kommuneplan 2019 i perioden den 27. august til den 22. oktober 2019.

Økonomiforvaltningen har modtaget i alt 1.693 høringssvar, som fremgår i deres fulde længde i dette bilag. For Økonomiforvaltningens behandling af høringssvarene henvises der til hvidbogen (bilag 2), hvor høringssvarene er gengivet som resumeer.

Nedenstående er en oversigt over indkomne høringssvar fulgt af samtlige indkomne høringssvar i deres fulde længde.

Økonomiforvaltningen bemærker, at kun høringssvar, der er indsendt på høringsportalen Blivhørt.kk.dk har et høeringsnummer.

Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at der er indkommet 1.138 enslydende høringssvar om Bispeengbuen samt, at høringssvarene derfor kun fremgår én gang i dette bilag og i hvidbogen (bilag 2). Dog fremgår alle indsigere, der har indsendt høringssvar om Bispeengbuen af nedenstående oversigt.

Høringsnr.	Dato	Navn	Postnummer
<b>Nedenstående fremgår ikke af Bliv Hørt</b>			
	22. oktober 2019	Erhvervsstyrelsen	2100
	21. oktober 2019	Anders	
	20. oktober 2019	Christian Rolighed Nielsen	
	20. oktober 2019	Charlotte Rahbek	
	21. oktober 2019	Walther Griesé	
	20. oktober 2019	Niels Aagaard Nielsen	
	20. oktober 2019	Frederik Dehlholm	
	20. oktober 2019	Evangeline Been	
	20. oktober 2019	Emilie Lykke Hansen	
	20. oktober 2019	Gunhild Brethvad	
	20. oktober 2019	Kai Persson	
	22. oktober 2019	Viktor Julian	
	22. oktober 2019	Bonnie R. Mürsch	
	20. oktober 2019	Henrik Nielsen	
	20. oktober 2019	Anne Nybo	
	20. oktober 2019	Nikolaj Kjær Jensen	
	20. oktober 2019	Pernille Hjorth	

	20. oktober 2019	Ebbe Gustafson	
	20. oktober 2019	Dan Carstensen	
	20. oktober 2019	Jannie Andersen	
	20. oktober 2019	Peter Nielsen	
	20. oktober 2019	Thorbjørn Tønder Hansen	
	20. oktober 2019	Susanne Madsen	
	20. oktober 2019	Jakob Bystrup Stensgaard	
	20. oktober 2019	Martine Stock	
	20. oktober 2019	Søren Ole Christensen	
	20. oktober 2019	Annette Stenbjørn	
	20. oktober 2019	Hannibal Camel Holt	
	20. oktober 2019	Thomas Thorhauge	
	20. oktober 2019	Martin Lander Olesen	
	20. oktober 2019	Kell Thorvil	
	20. oktober 2019	Brynjulf Nørregreen	
	20. oktober 2019	Frederik de Arco Christiansen	
	20. oktober 2019	Hanne Petersen	
	20. oktober 2019	Villads Juul	
	20. oktober 2019	Theodor Nymark Jensen	
	20. oktober 2019	Christian Wind Skaarup	
	20. oktober 2019	Torgeir Sivesind	
	20. oktober 2019	Christina Corell	
	20. oktober 2019	Lena Nielsen Thorsen	
	20. oktober 2019	Bessie Rauff	
	20. oktober 2019	William Hass	
	20. oktober 2019	Kristian Kromann	
	20. oktober 2019	Frederik Hallengren	
	20. oktober 2019	Tanja Vesterdahl	
	20. oktober 2019	Michael Kahr Jørgensen	
	20. oktober 2019	Cathrine Amalie Agger	
	20. oktober 2019	Christian Nørgaard	
	20. oktober 2019	Marc	

	20. oktober 2019	Poul-Erik Pløhn	
	20. oktober 2019	Alice Bjarne Bue Nielsen	
	20. oktober 2019	Grete Falk Spenster	
	20. oktober 2019	Tanja Zapolski	
	20. oktober 2019	Kristian Hartmann	
	20. oktober 2019	Mads Vinter	
	20. oktober 2019	Helga Marie Nielsen	
	20. oktober 2019	Dorte Salkvist	
	20. oktober 2019	Niels Lauritzen Trautner	
	20. oktober 2019	Jakob Pontoppidan	
	20. oktober 2019	Ronnie Handskemager	
	20. oktober 2019	Hans Fenneberg	
	20. oktober 2019	Bolette Hindø	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Peter Schmidt	
	20. oktober 2019	Jesper H. Ynddal	
	20. oktober 2019	Jimmie Toftman	
	20. oktober 2019	Rita Sørensen	
	20. oktober 2019	Jane Dalgaard	
	20. oktober 2019	Jette Engelbreth	
	20. oktober 2019	Magnus Petersen-Paaske	
	20. oktober 2019	Meriam Daebes	
	20. oktober 2019	Irina Gerkeuli	
	20. oktober 2019	Christian Skjødt	
	20. oktober 2019	Anders Singh Vesterdahl	
	20. oktober 2019	Michael Foote	
	20. oktober 2019	Pernille Zangenberg	
	20. oktober 2019	Mathias Schindler	
	20. oktober 2019	Bjarke Larsson	
	20. oktober 2019	Morten Thaysen Andersen	
	20. oktober 2019	Amalie Engelbrcht Hansen	
	20. oktober 2019	Niels Mansa	

	20. oktober 2019	Sara Krohn Deleuran	
	20. oktober 2019	Jacob D. Vorstrup Goldman	
	20. oktober 2019	Christian Ravn	
	20. oktober 2019	Eileen Kristjansson	
	20. oktober 2019	Familien Da Silva Baggesgaard	
	20. oktober 2019	Erik Hansen	
	20. oktober 2019	Pia Høy	
	20. oktober 2019	Stefan Panduro	
	20. oktober 2019	Mette Bratlann	
	20. oktober 2019	Frans S	
	20. oktober 2019	Christian Fjelstrup	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Allan Borring	
	20. oktober 2019	Jacob Stærk-Østergaard	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Peter Plesner	
	20. oktober 2019	Christian Ketelsen	
	20. oktober 2019	Henrik Christopher Juel Bay	
	20. oktober 2019	Lise Qvist	
	20. oktober 2019	Sophie Anne Dornoy	
	20. oktober 2019	Walther Nerving	
	20. oktober 2019	Charlotte Keck	
	20. oktober 2019	Daniel Bruce	
	20. oktober 2019	Lisbeth Christiansen	
	20. oktober 2019	Sophie Maj Peoples	
	20. oktober 2019	Martin Dyrby	
	20. oktober 2019	Sine Soeberg	
	20. oktober 2019	Jens Næsland	
	20. oktober 2019	Bjarke Mejnertsen	
	20. oktober 2019	Kasper Vedel Mørch	
	20. oktober 2019	Freya Gislason	
	20. oktober 2019	Anne Bisgaard	

	20. oktober 2019	Birgitte Høg	
	20. oktober 2019	Tova Signi Stromberg Schoedt	
	20. oktober 2019	Lissa Andersson	
	20. oktober 2019	Michael Lindberg	
	20. oktober 2019	Gitte Mie	
	20. oktober 2019	Klaus Mønster	
	20. oktober 2019	Niels Ostenfeld	
	20. oktober 2019	Tim Nielsen	
	20. oktober 2019	Kristine Naundrup-Jensen	
	20. oktober 2019	Eva Harpøth Skjoldborg	
	20. oktober 2019	Christine Wickelgren	
	20. oktober 2019	Kåre Madsen	
	20. oktober 2019	Ole	
	20. oktober 2019	Pia Tripsen	
	20. oktober 2019	Lone Koppel	
	20. oktober 2019	Muhamed Vejzovic	
	20. oktober 2019	Marie Schultz	
	20. oktober 2019	Torben Poulsen	
	20. oktober 2019	Tejs Arndt	
	20. oktober 2019	Karin von Daler	
	20. oktober 2019	Velimir Kukulj	
	20. oktober 2019	Bernt Bjarno	
	20. oktober 2019	Lene Korf	
	20. oktober 2019	Selma Dia	
	20. oktober 2019	Lisbeth Thygesen	
	20. oktober 2019	Dorthe Kjær	
	20. oktober 2019	Margit Andresen	
	20. oktober 2019	Maria Marjorie Mayorga	
	20. oktober 2019	Marie Laursen	
	20. oktober 2019	Eivind Sveinbjørnsson	
	20. oktober 2019	Jan Clausen	
	20. oktober 2019	Christian Joshua Korsgaard	

	20. oktober 2019	Anton Örn Elfarsson	
	20. oktober 2019	Susan Bjerre Brinck	
	20. oktober 2019	Torsten Egesten	
	20. oktober 2019	Merete Vejlmærk	
	20. oktober 2019	Peter Zinck	
	20. oktober 2019	Marianne Torp	
	20. oktober 2019	Anni Beck	
	20. oktober 2019	Kasper Mikkel Hansen	
	20. oktober 2019	Charlotte Bay	
	20. oktober 2019	Rebekka	
	20. oktober 2019	AM Navarro Poulsen	
	20. oktober 2019	Britta Dixner	
	20. oktober 2019	Jannich Christensen	
	20. oktober 2019	Peter Nielsen	
	20. oktober 2019	Kim Kaos Fællid	
	20. oktober 2019	Asger Vigen	
	20. oktober 2019	Bo Jørgensen	
	20. oktober 2019	Nina Svennum	
	20. oktober 2019	René Leuring	
	20. oktober 2019	Marie Havard-Delcey	
	20. oktober 2019	Paul Heden Friis	
	20. oktober 2019	Berit Steen Thomassen	
	20. oktober 2019	Dennis Jørgensen	
	20. oktober 2019	Eva Storm	
	20. oktober 2019	Dennis Jørgensen	
	20. oktober 2019	Michael Hockenhull	
	20. oktober 2019	Thomas Knudsen	
	20. oktober 2019	Saeid Khaleghi	
	20. oktober 2019	Line Sandst	
	20. oktober 2019	Lars Brøndum	
	20. oktober 2019	Anita Osborne	
	20. oktober 2019	David Agerbæk Jeppesen	

	20. oktober 2019	Kirsten Sørensen	
	20. oktober 2019	Birgitte Hesselaa	
	20. oktober 2019	Frida Christine Devold	
	20. oktober 2019	Lars Werner	
	20. oktober 2019	Werner Valentin	
	20. oktober 2019	Bent Ilsøe	
	20. oktober 2019	Casper Fiedler Olsen	
	20. oktober 2019	Frederik Sørensen	
	20. oktober 2019	Sanne	
	20. oktober 2019	Chathrine Juhl	
	20. oktober 2019	Mie Malene Nørgaard	
	20. oktober 2019	Inger Lam	
	20. oktober 2019	Helle Schøtt-Kristensen	
	20. oktober 2019	Stephanie Cæcilie Kelmann	
	20. oktober 2019	Klaus Legau	
	20. oktober 2019	Lærke Frisk	
	20. oktober 2019	Søren Warthoe	
	20. oktober 2019	Thomas S. Håkansson	
	20. oktober 2019	Lise Busk-Jensen	
	20. oktober 2019	Hanne Elm	
	20. oktober 2019	Benjamin Hansen	
	20. oktober 2019	Jacob Latocha	
	20. oktober 2019	Albert Knigge	
	20. oktober 2019	Mogens Thomassen	
	20. oktober 2019	Malthe Risager	
	20. oktober 2019	Anne-Sophie Hedegaard Jensen	
	20. oktober 2019	Pia Nordbjærg Andersen	
	20. oktober 2019	Jan Fredik Strandlie	
	20. oktober 2019	Flemming Bo Larsen	
	20. oktober 2019	Røskva Winthereig	
	20. oktober 2019	Lene Olsen	
	20. oktober 2019	File Jaho	

	20. oktober 2019	Thomas Høygaard	
	20. oktober 2019	Mikkel Eide Eriksen	
	20. oktober 2019	Jepppe B. Ildved	
	20. oktober 2019	Martin Storgaard Olesen	
	20. oktober 2019	Anders Milthers Pedersen	
	20. oktober 2019	Birgit Hansen	
	20. oktober 2019	Anders Mortensen	
	20. oktober 2019	Widar Junker Karpinski	
	20. oktober 2019	Marie-Louise Bordinggaard	
	20. oktober 2019	Thomas Back	
	20. oktober 2019	Marie Varmark Mortensen	
	20. oktober 2019	Niels Højklint	
	20. oktober 2019	Anders Juul Nielsen	
	20. oktober 2019	Rolant J. Olsen	
	20. oktober 2019	Mousin Korchi	
	20. oktober 2019	Andreas Dyreborg Henriksen	
	20. oktober 2019	Søren Ruf Larsen	
	20. oktober 2019	Nis Nørregaard Pedersen	
	20. oktober 2019	Mads Jessen	
	20. oktober 2019	Anton Juel Lund	
	20. oktober 2019	Kirsten Ladefoged	
	20. oktober 2019	Tara Gregers	
	20. oktober 2019	Peter Nordahl	
	20. oktober 2019	Peter Jensen	
	20. oktober 2019	Michael Sperling	
	20. oktober 2019	Marina Nørlyng	
	20. oktober 2019	Christian Larsen	
	20. oktober 2019	Birthe Himmelstrup	
	20. oktober 2019	Sabine Lavigne	
	20. oktober 2019	Mikkel Ladegaard	
	20. oktober 2019	Jorge Soto González	
	20. oktober 2019	Rikke Ingrid Jensen	



	20. oktober 2019	Sofie Frandsen	
	20. oktober 2019	Jakob Heldager Pedersen	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Rikke Wettendorff	
	20. oktober 2019	Ronja Mannov Olesen	
	20. oktober 2019	Christian Nygaard	
	20. oktober 2019	Finn Dyrby Hermansen	
	20. oktober 2019	Marianne Laursen	
	20. oktober 2019	Abida Shafi Ahmed	
	20. oktober 2019	Mette Christensen	
	20. oktober 2019	Jan Ove Jensen	
	20. oktober 2019	Hans Ager Hansen	
	20. oktober 2019	Kathrin Thelén	
	20. oktober 2019	Aase Kirstine Hansen	
	20. oktober 2019	Laura Kragh-Sørensen	
	20. oktober 2019	Jesper Astrupgaard	
	20. oktober 2019	Lars Ravnskov	
	20. oktober 2019	Lasse Rosenkjær Andersen	
	20. oktober 2019	Kasper Norup	
	20. oktober 2019	Maria Harritz	
	20. oktober 2019	Ida Wad Clemensen	
	20. oktober 2019	Maria Vilhelm Grubert	
	20. oktober 2019	Nina Toudal Jessen	
	20. oktober 2019	Peter Tranberg	
	20. oktober 2019	Hoda Mostajab	
	20. oktober 2019	Laura Fisker	
	20. oktober 2019	Louise Møller	
	20. oktober 2019	Lars Egede Budtz	
	20. oktober 2019	Mikkel Apollo Jul	
	20. oktober 2019	Susan Fenneberg	
	20. oktober 2019	Tone Høybye	
	20. oktober 2019	Jørn Th Simonsen	

	20. oktober 2019	Loris Manca	
	20. oktober 2019	Thomas Hjort Schiøler	
	20. oktober 2019	Morten Steen Rasmussen	
	20. oktober 2019	Benjamin Dante	
	20. oktober 2019	Lisbeth Thomas Nielsen	
	20. oktober 2019	Anne Højklint	
	20. oktober 2019	Sara Kristensen	
	20. oktober 2019	Tina Thygesen	
	20. oktober 2019	Kurt Jørgensen	
	20. oktober 2019	Cecilie Bidstrup	
	20. oktober 2019	Anne-Mette Ladegaard	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Lis Bjerggaard	
	20. oktober 2019	Egill Arnarsson	
	20. oktober 2019	Lennard Pedersen	
	20. oktober 2019	Tobias Thomas	
	20. oktober 2019	Maj Bovin	
	20. oktober 2019	Lars Peter Høegh	
	20. oktober 2019	Michael	
	20. oktober 2019	Martin Erikshøj	
	20. oktober 2019	Tim G. Holst	
	20. oktober 2019	Mik Stangerup	
	20. oktober 2019	Mikkel Lind	
	20. oktober 2019	Andrea Parker	
	20. oktober 2019	Sidsel Sakse Bennetsen	
	20. oktober 2019	Alice Jacobsen	
	20. oktober 2019	Tobias Ryberg Juliussen	
	20. oktober 2019	Jane Gotfredsen	
	20. oktober 2019	Niklas Winsten	
	20. oktober 2019	Lars Friis	
	20. oktober 2019	Andreas De Moor	
	20. oktober 2019	Kim Borgstrøm	

	20. oktober 2019	Agnes Vilhelmsen	
	20. oktober 2019	Mek Buhl Nielsen	
	20. oktober 2019	Peter Madsen	
	20. oktober 2019	Anne Birk	
	20. oktober 2019	Gitte Kjaer	
	20. oktober 2019	Ole Aaen Jensen	
	20. oktober 2019	Mette Bie	
	20. oktober 2019	Jeppe G. Eskesen	
	20. oktober 2019	Laust Palbo Nielsen	
	20. oktober 2019	Marianne Gjelstrup	
	20. oktober 2019	Kim Andersson	
	20. oktober 2019	Johan Unna	
	20. oktober 2019	Dennis J	
	20. oktober 2019	A/B Kayser	
	20. oktober 2019	Sune Vinfeldt Svendsen	
	20. oktober 2019	Henning Friesland Petersen	
	20. oktober 2019	Bente Lund	
	20. oktober 2019	Charlotte	
	20. oktober 2019	Jørgen Nielsen	
	20. oktober 2019	Sandra Weichardt	
	20. oktober 2019	Hans Roos	
	20. oktober 2019	Pia Christensen	
	20. oktober 2019	Tina Forsberg	
	20. oktober 2019	Julia Castro	
	20. oktober 2019	Torben Conrad	
	20. oktober 2019	Jaime Guitart Vilches	
	20. oktober 2019	Lotte Jensen	
	20. oktober 2019	Didde Trærup Schack	
	20. oktober 2019	Rasmus Thomsen	
	20. oktober 2019	Nikolaj Jessen	
	20. oktober 2019	Liza Rosenbaum Nielsen	
	20. oktober 2019	Kulie Bang	

	20. oktober 2019	Sona Margaryan	
	20. oktober 2019	Asger Kongstad	
	20. oktober 2019	Pernille Bruun	
	20. oktober 2019	Tove Lyngberg	
	20. oktober 2019	Jannie Dahl	
	20. oktober 2019	Svend Rossen	
	20. oktober 2019	Arne Kurdahl	
	20. oktober 2019	Lars Røgilds	
	20. oktober 2019	Camilla Hendel Pedersen	
	20. oktober 2019	Jakob Hansen	
	20. oktober 2019	Julia Skov	
	20. oktober 2019	Henrik Bendtsen	
	20. oktober 2019	Christoph Mikkel Janitzek	
	20. oktober 2019	Svend-Aage Kristiansen	
	20. oktober 2019	Simon Fals	
	20. oktober 2019	Anders Juul	
	20. oktober 2019	Tania Ørum	
	20. oktober 2019	Nikolaj de Fine Licht	
	20. oktober 2019	Tobias Jagd	
	20. oktober 2019	Patrick Sebastian Niemann	
	20. oktober 2019	Lone Kikkenborg	
	20. oktober 2019	Henrik Nordstrom Mortensen	
	20. oktober 2019	Lars Jacobsen	
	20. oktober 2019	Camilla Bisballe	
	20. oktober 2019	Helle Jørgensen	
	20. oktober 2019	Annelise Monsen	
	20. oktober 2019	Ida Seeberg	
	20. oktober 2019	Maibritt Antonsen	
	20. oktober 2019	Anna Asgeirsdottir	
	20. oktober 2019	Tao Legene Thomsen	
	20. oktober 2019	Nicolas Barbano	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	

	20. oktober 2019	Lars Jørgensen	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Elsa Hende	
	20. oktober 2019	Emil Andersen	
	20. oktober 2019	Hannah Skarsholm	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Thomas Groth-Lauritsen	
	20. oktober 2019	Line Krogh	
	20. oktober 2019	Lene Stengaard	
	20. oktober 2019	Siri Leijonhufvud	
	20. oktober 2019	Piet Kroglund Bertelsen	
	20. oktober 2019	Michael Schiøth	
	20. oktober 2019	Anne Mette Lorentzen	
	20. oktober 2019	Simon Lumbye Andersen	
	20. oktober 2019	Flemming Thunestvedt	
	20. oktober 2019	Gert Møller Thayseb	
	20. oktober 2019	Magnus Larsson	
	20. oktober 2019	David Bertelsen	
	20. oktober 2019	Nanna Lynggaard	
	20. oktober 2019	Cecilie Vognsgaard	
	20. oktober 2019	Søren Merrild Staun	
	20. oktober 2019	Anne Löfstedt	
	20. oktober 2019	Torben Boeck Jensen	
	20. oktober 2019	Morten Kallesøe	
	20. oktober 2019	Wendry Dreier	
	20. oktober 2019	Kelvin Nielsen	
	20. oktober 2019	Christina Krogh Dehlsen	
	20. oktober 2019	Tidde Dixner	
	20. oktober 2019	Nils Skovbjerg	

	20. oktober 2019	Per Hansen	
	20. oktober 2019	Steen Laugesen	
	20. oktober 2019	Asad Ahmad	
	20. oktober 2019	Mikkel Madsen	
	20. oktober 2019	Mats Hellesvik Jørgensen	
	20. oktober 2019	Jean Jensen	
	20. oktober 2019	Thomas Blankschoen	
	20. oktober 2019	Iben Gerdes	
	20. oktober 2019	Ida Sandberg	
	20. oktober 2019	Dines Dueholm	
	20. oktober 2019	Tina Jensen	
	20. oktober 2019	Drasko Glisic	
	20. oktober 2019	Andreas Wieland	
	20. oktober 2019	Anders Molzen	
	20. oktober 2019	Anne Louise Schantz	
	20. oktober 2019	Janus Munk	
	20. oktober 2019	Poul Hviid	
	20. oktober 2019	Thomas Smitt	
	20. oktober 2019	Minna Kristensen	
	20. oktober 2019	Even Olstad	
	20. oktober 2019	Nina Storm Olesen	
	20. oktober 2019	Daniel Ytzen	
	20. oktober 2019	Christian Buchardt	
	20. oktober 2019	Jan Steffensen	
	20. oktober 2019	Pernille Schøller Larsen	
	20. oktober 2019	Christian Buur Bangsgaard	
	20. oktober 2019	Lene Thystrup	
	20. oktober 2019	Mikkel Pii	
	20. oktober 2019	Lone Willer	
	20. oktober 2019	Linda Elvira Gravesen	
	20. oktober 2019	Lise Bjerre	
	20. oktober 2019	Dorthe Nordbjerg	

	20. oktober 2019	Michael la-Cour	
	20. oktober 2019	Jens Clausen	
	20. oktober 2019	Nanna May Felthaus	
	20. oktober 2019	Andreas Larsen	
	20. oktober 2019	Louise Paulmann	
	20. oktober 2019	Karin Schrøder	
	20. oktober 2019	Peter Sandal	
	20. oktober 2019	Henrik Tobias	
	20. oktober 2019	Kasper Rasmussen	
	20. oktober 2019	Lene Benedikte Gjøl	
	20. oktober 2019	Jimmy Hald	
	20. oktober 2019	Ole Skotner	
	20. oktober 2019	Flemming Skaarup	
	20. oktober 2019	Pernille Sys Hansen	
	20. oktober 2019	Flemming Per	
	20. oktober 2019	Anne Hodal	
	20. oktober 2019	Susan Bilde	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Mikkel Bang Jørgensen	
	20. oktober 2019	Mille Petersen	
	20. oktober 2019	Søren Kærsgaard	
	20. oktober 2019	Kamilla Jensen	
	20. oktober 2019	Hedvig Stii	
	20. oktober 2019	Katrine Skou	
	20. oktober 2019	Brian Söderquist	
	20. oktober 2019	Christian Ahlmann-Ohlsen	
	20. oktober 2019	Nicolai Bjerre	
	20. oktober 2019	Jan Mathisen	
	20. oktober 2019	Per Leif Suhr	
	20. oktober 2019	Arif Qaraeen	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Betty Frank Simonsen	

	20. oktober 2019	Fanny Knoll	
	20. oktober 2019	Thomas Thastrup	
	20. oktober 2019	Karin Obel	
	20. oktober 2019	Peter Birk Olesen	
	20. oktober 2019	Maj Hasager	
	20. oktober 2019	Jette Blicher Winther	
	20. oktober 2019	Anders Budtz-Jørgensen	
	20. oktober 2019	Jes Larsen	
	20. oktober 2019	Sille Serup	
	20. oktober 2019	Sofie Bay	
	20. oktober 2019	Fie Vadgaard	
	20. oktober 2019	Rune Kirt	
	20. oktober 2019	Steinn Linnet	
	20. oktober 2019	Sara Khankan	
	20. oktober 2019	Christian Karll	
	20. oktober 2019	Joan Bjerner	
	20. oktober 2019	Mette Anker	
	20. oktober 2019	Lasse Sørensen	
	20. oktober 2019	Robert Svardal-Stelmer	
	20. oktober 2019	Nina La Cour Sell	
	20. oktober 2019	Inge Ellinor Suhr	
	20. oktober 2019	Klaus Nedergaard	
	20. oktober 2019	Maja Frostholt Mogensen	
	20. oktober 2019	Anne-Sofie Nygaard Svendsen	
	20. oktober 2019	Hartung	
	20. oktober 2019	Morten Vest	
	20. oktober 2019	Pia Jennings	
	20. oktober 2019	Päivi Sundvall	
	20. oktober 2019	Lars Oxfeldt	
	20. oktober 2019	Hanne-Marie Zieler	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Mads Schnack	



	20. oktober 2019	Aage Rasmussen	
	20. oktober 2019	Uffe Meulengracht	
	20. oktober 2019	Pernille Landing Lund	
	20. oktober 2019	Lundos L.	
	20. oktober 2019	Heidi Eirikstoff	
	20. oktober 2019	Bjarne Sakke Folkmann	
	20. oktober 2019	Johan Dalmeijer	
	20. oktober 2019	Jette Berg	
	20. oktober 2019	Charlotte Harboe	
	20. oktober 2019	Jan Koed	
	20. oktober 2019	Henrik Sten-Knudsen	
	20. oktober 2019	Søren Hansen	
	20. oktober 2019	Jette Bendix Ravn Nielsen	
	20. oktober 2019	Michael Nakel	
	20. oktober 2019	Jacob Duus	
	20. oktober 2019	Alexandra Christoffersen	
	20. oktober 2019	Eivind og Bo Lange	
	20. oktober 2019	Rasmus Ugge Baustier	
	20. oktober 2019	Martin Bergmann	
	20. oktober 2019	Siemen Baader	
	20. oktober 2019	Jytte Klie	
	20. oktober 2019	Mads Bendix	
	20. oktober 2019	Britta Vestergaard	
	20. oktober 2019	Susanne Christiansen	
	20. oktober 2019	Torben Andersen	
	20. oktober 2019	Maria Fast	
	20. oktober 2019	Leif Boesen	
	20. oktober 2019	Christina Rath	
	20. oktober 2019	Louise Dose	
	20. oktober 2019	Jonas Borchert	
	20. oktober 2019	Anita Ekmann	
	20. oktober 2019	Peter Vegge	

	20. oktober 2019	Lærke Sass	
	20. oktober 2019	Alejandra Luengo	
	20. oktober 2019	Salina Petersen	
	20. oktober 2019	Jeppe Damkjær Hybschmann	
	20. oktober 2019	Tinne Raaholt	
	20. oktober 2019	Helene Holm Fife	
	20. oktober 2019	Niels Daniel Nielsen	
	20. oktober 2019	V. Hindborg	
	20. oktober 2019	Anne Buus	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Kalle Olesen	
	20. oktober 2019	Marie Jo	
	20. oktober 2019	Anders Kragstrup	
	20. oktober 2019	Gry Hodal	
	20. oktober 2019	Julie Winckler	
	20. oktober 2019	Carsten Suhr	
	20. oktober 2019	Mariann Sun	
	20. oktober 2019	Steffen Buhl Larsen	
	20. oktober 2019	Charlie Breindahl	
	20. oktober 2019	Jesper Hurup Hansen	
	20. oktober 2019	Lene Wester-Andersen	
	20. oktober 2019	Mikael Peter Resting-Jepesen	
	20. oktober 2019	Birthe Havemann	
	20. oktober 2019	Pernille Jakobsen	
	20. oktober 2019	Fanny Gossmann	
	20. oktober 2019	Morten Holt	
	20. oktober 2019	Katrine Bech Pedersen	
	20. oktober 2019	Tommie Jensen	
	20. oktober 2019	Sune Jørgensen	
	20. oktober 2019	Troels Glismann	
	20. oktober 2019	Jens Laigaard	
	20. oktober 2019	Malene Nielsen	

	20. oktober 2019	Heidi Bergholdt	
	20. oktober 2019	David Rønbach	
	20. oktober 2019	Gregers Knudsen	
	20. oktober 2019	Kristine Bølge	
	20. oktober 2019	Hanne Knudsen	
	20. oktober 2019	Sandrine Mahler	
	20. oktober 2019	Alin Albert	
	20. oktober 2019	Morten Ryberg	
	20. oktober 2019	Nick Dyhr	
	20. oktober 2019	Dorthe Cornelius	
	20. oktober 2019	Bente Lohmann	
	20. oktober 2019	Henrik Vibskov	
	20. oktober 2019	Claus Hemmingsen	
	20. oktober 2019	Jane Buus Lassen	
	20. oktober 2019	Kathy Duarte	
	20. oktober 2019	Bente Lindsteen	
	20. oktober 2019	Anna Magnussen	
	20. oktober 2019	Denise H. E. Robinson	
	20. oktober 2019	Niels Rejnhold Sørensen	
	20. oktober 2019	Annette Kronmann	
	20. oktober 2019	Eberhard Bechtle	
	20. oktober 2019	Mads Staugård	
	20. oktober 2019	Anders Andersen	
	20. oktober 2019	Emilie Paaske Drachmann	
	20. oktober 2019	Jonas Raagaard	
	20. oktober 2019	Julie Meile	
	20. oktober 2019	Annette Kirkemann Søby	
	20. oktober 2019	Lars	
	20. oktober 2019	Sven Skovmand Eriksen	
	20. oktober 2019	Simon Heering	
	20. oktober 2019	Heine Frost Bøgsted	
	20. oktober 2019	Laura Larsen	

	20. oktober 2019	Karin Elkjær	
	20. oktober 2019	Bendeguz Barna	
	20. oktober 2019	Lone Fr.	
	20. oktober 2019	Niels Porsmose-Andersen	
	20. oktober 2019	Sindri Freyr Jónsson	
	20. oktober 2019	Anton Bramsen	
	20. oktober 2019	Anne Mette Meyer	
	20. oktober 2019	Annie Heiringsø	
	20. oktober 2019	Jens Friis-Nielsen	
	20. oktober 2019	Kathrine Skovdal	
	20. oktober 2019	Christian Moesgaard	
	20. oktober 2019	Henning Sandal	
	20. oktober 2019	Benni Waleng	
	20. oktober 2019	Claus Skovbjerg	
	20. oktober 2019	Anni Lunding	
	20. oktober 2019	Kasia Gasparski	
	20. oktober 2019	Annika Bohn	
	20. oktober 2019	Katja Just Maarbjerg	
	20. oktober 2019	Ole Loehr Wilken	
	20. oktober 2019	Stig Ekmann	
	20. oktober 2019	Jen Erik Mogensen	
	20. oktober 2019	Ingelise Hoffmann	
	20. oktober 2019	Thomas M. Pedersen	
	20. oktober 2019	Dennis Sørensen	
	20. oktober 2019	Mia Juul	
	20. oktober 2019	Helle Rigmor Petersen	
	20. oktober 2019	Sanne Norre-Jacobsen	
	20. oktober 2019	Jakob Franijeur	
	20. oktober 2019	Niels Dolmer	
	20. oktober 2019	Niels Jensen	
	20. oktober 2019	Susan Hynnecke Nielsen	
	20. oktober 2019	Søren Steensen	

	20. oktober 2019	Sune Toft	
	20. oktober 2019	Stefan Larsen	
	20. oktober 2019	Pieter Vancraeyveld	
	20. oktober 2019	Søren Ramsdahl	
	20. oktober 2019	Line Gustavsen	
	20. oktober 2019	Søren Hebert Dinesen	
	20. oktober 2019	Jonas Haugaard	
	20. oktober 2019	Walter Hannemann	
	20. oktober 2019	Mille Schütten	
	20. oktober 2019	M. Vognsgaard	
	20. oktober 2019	Bo Sørensen	
	20. oktober 2019	Hans-Otto Loldrup	
	20. oktober 2019	Katrine Bay Ramsdahl	
	20. oktober 2019	J. H. Pedersen	
	20. oktober 2019	Thoms Søren	
	20. oktober 2019	Olaf Jørs	
	20. oktober 2019	Karen Studsgaard	
	20. oktober 2019	Sussi Jensen	
	20. oktober 2019	Mette Lunding	
	20. oktober 2019	Line Malmskov	
	20. oktober 2019	Povl Westh	
	20. oktober 2019	Esben Bøgh Rasmussen	
	20. oktober 2019	Peter Laulund Thomsen	
	20. oktober 2019	Mie Mørkeberg	
	20. oktober 2019	Lise Egeløkke Christensen	
	20. oktober 2019	Jonas Povl Landt	
	20. oktober 2019	Marcus Ross Christensen	
	20. oktober 2019	Hannah Brejnholt	
	20. oktober 2019	Nicolaj	
	20. oktober 2019	Christian Bartels	
	20. oktober 2019	Kirsten Egebjerg	
	20. oktober 2019	Dorthe Schlelein	

	20. oktober 2019	Joanna Grauslund Nesbitt	
	20. oktober 2019	Maria Rosenberg	
	20. oktober 2019	Lise Kirstine Kristiansen	
	20. oktober 2019	Mette Schou	
	20. oktober 2019	Morgan Bancroft	
	20. oktober 2019	Henrik Bjørslev Andersen	
	20. oktober 2019	Erik Staffeldt	
	20. oktober 2019	Erik Dynesen	
	20. oktober 2019	Jesper Boldt Hansen	
	20. oktober 2019	Poul Levin	
	20. oktober 2019	Anne Andersen	
	20. oktober 2019	Maria Alvarez	
	20. oktober 2019	Lise Krogh Jensen	
	20. oktober 2019	Kasper Esven Skovgaard	
	20. oktober 2019	Tove Hansen	
	20. oktober 2019	Mads Bie	
	20. oktober 2019	Susan Erdogan	
	20. oktober 2019	Jacob Lykke	
	20. oktober 2019	Casper Højgaard Arndt	
	20. oktober 2019	Nina Larsen	
	20. oktober 2019	Mai Jensen	
	20. oktober 2019	Susanne Aalborg	
	20. oktober 2019	Sverre Raffnsøe	
	20. oktober 2019	Anne Rechenbach Nielsen	
	20. oktober 2019	Nina Hentze Kjeldal	
	20. oktober 2019	Michael Paulsen	
	20. oktober 2019	Leise Kjaer	
	20. oktober 2019	Aske Helweg Krarup	
	20. oktober 2019	Gurli Voldsmann	
	20. oktober 2019	Nils Trautner	
	20. oktober 2019	Henriette Andersen	
	20. oktober 2019	Jette Lynge	

	20. oktober 2019	Lærke Just	
	20. oktober 2019	Anna Juhl Pedersen	
	20. oktober 2019	Andreas Schulenburg	
	20. oktober 2019	Tina Quenee	
	20. oktober 2019	Tørk Egeberg	
	20. oktober 2019	Simon Sønchsen	
	20. oktober 2019	René Søby Vestergaard	
	20. oktober 2019	Mikkel Elbek Linnet	
	20. oktober 2019	Maiken Vibe Bauer	
	20. oktober 2019	Christian Jakobsen	
	20. oktober 2019	Anonym indsender	
	20. oktober 2019	Katharina Kamber	
	20. oktober 2019	Michael Steen	
	20. oktober 2019	Thomas Haivold	
	20. oktober 2019	Lizzie Thorn	
	20. oktober 2019	Margrethe Karll	
	20. oktober 2019	Susanne Guldberg Hinrichsen	
	20. oktober 2019	Lars Peter Kvist	
	20. oktober 2019	Lars G. Jørgensen	
	20. oktober 2019	Eva Ebsen	
	20. oktober 2019	Pernille Makholm	
	20. oktober 2019	Maria Helle Vestergaard	
	20. oktober 2019	Christine Japsen	
	20. oktober 2019	Henrik Christensen Bjørnhøg	
	20. oktober 2019	Theis Egeberg	
	20. oktober 2019	Nana Storm	
	20. oktober 2019	Rune Petersen	
	20. oktober 2019	Mette Thykier	
	20. oktober 2019	Brita Fabricius	
	20. oktober 2019	Carsten Emil Nielsen	
	20. oktober 2019	Mogens Solgaard	
	20. oktober 2019	Annette Ridder	

	20. oktober 2019	Susanne Moerch	
	20. oktober 2019	Maibrith Kempka Jensen	
	20. oktober 2019	Rikke enggaard Olsen	
	20. oktober 2019	Katrine Fenneberg	
	20. oktober 2019	Simon Zev Kendler	
	20. oktober 2019	Peter Jakobsen	
	20. oktober 2019	Lars Munk	
	20. oktober 2019	Tine Nilsson	
	20. oktober 2019	Birthe Ekmann	
	20. oktober 2019	Morten Jao Hansen	
	20. oktober 2019	Sissel Sarazsissel	
	20. oktober 2019	Beth Kofod	
	20. oktober 2019	Kirsten Merete Christensen	
	20. oktober 2019	Renate Keiding Lindholm	
	20. oktober 2019	Sabine Behrmann	
	20. oktober 2019	Martin Tved	
	20. oktober 2019	Søren Thorlund	
	20. oktober 2019	Bente Nielsen	
	20. oktober 2019	Robin Taylor	
	20. oktober 2019	David Pepe Birch	
	20. oktober 2019	Dennis Rivin	
	20. oktober 2019	Jakob Naur	
	20. oktober 2019	Joel Hyrland	
	20. oktober 2019	Inge Petersen	
	20. oktober 2019	Kim Benzon	
	20. oktober 2019	Kenneth Thordal	
	20. oktober 2019	Johanne Riishøj	
	20. oktober 2019	Adam og Noah	
	20. oktober 2019	Michael Bille Schøning	
	20. oktober 2019	Nina Busch	
	20. oktober 2019	Emma Wang Hansen	
	20. oktober 2019	Cherina Holm	



	20. oktober 2019	Robin Bentley	
	20. oktober 2019	Jes Bay Stellini	
	20. oktober 2019	Ulla Kobberø	
	20. oktober 2019	Niek Hulsmeijer	
	20. oktober 2019	Nils Fuglesang	
	20. oktober 2019	Henning Qvist	
	20. oktober 2019	Henrik Smeden	
	20. oktober 2019	Vibeke og Niels Behrend	
	20. oktober 2019	Nicolas Kjerulf	
	20. oktober 2019	Jonas Nielsen	
	20. oktober 2019	O. Roenn	
	20. oktober 2019	Jakob Glud	
	20. oktober 2019	Natasja Jeppersen	
	20. oktober 2019	Anne Mette Sønchsen	
	20. oktober 2019	Søren Rosschou	
	20. oktober 2019	Niels Andersen	
	20. oktober 2019	Mia Lange	
	20. oktober 2019	Finn Anderstjerne	
	20. oktober 2019	Mette Mourits	
	20. oktober 2019	Henrik Linander	
	20. oktober 2019	Tomas Christensen	
	20. oktober 2019	Christoffer Terp	
	20. oktober 2019	Camilla Wahlgreen	
	20. oktober 2019	Maria Frøsig	
	20. oktober 2019	Louise von Essen	
	20. oktober 2019	Christine Høygaard	
	20. oktober 2019	Ingrid Casse	
	20. oktober 2019	Frederik Brøns	
	20. oktober 2019	Pia Hansen	
	20. oktober 2019	Ida Espe Andersen	
	20. oktober 2019	René Strandbygaard	
	20. oktober 2019	Per Henning Nielsen	

	20. oktober 2019	Anders Lund Nielsen	
	20. oktober 2019	Lise Sloth Degn	
	20. oktober 2019	Unna Küssner	
	20. oktober 2019	Alexander Loklindt	
	20. oktober 2019	Mark Deloughery	
	20. oktober 2019	Sandra Rolandsen	
	20. oktober 2019	Anita Nechevska	
	20. oktober 2019	Linse vestergaard	
	20. oktober 2019	Dennis Krabbe Sørensen	
	20. oktober 2019	Katharina E. P. Olsen	
	20. oktober 2019	Kamilla Wargo	
	20. oktober 2019	Johannes Käsbach	
	20. oktober 2019	Elo Hansen	
	20. oktober 2019	Thomas Andersen	
	20. oktober 2019	Anne Karrebæk	
	20. oktober 2019	Hanne Vagner	
	20. oktober 2019	Simon Gastel	
	20. oktober 2019	Christina Ehrbar	
	20. oktober 2019	Ye You	
	20. oktober 2019	Stine Kinch	
	20. oktober 2019	Magnus Friis	
	20. oktober 2019	Ellen Barendorff Kernn	
	20. oktober 2019	Adam Baden	
	20. oktober 2019	Eva Bjerring	
	20. oktober 2019	Sarah Winther	
	20. oktober 2019	Grethe Johannsen	
	20. oktober 2019	Jon Hodal	
	20. oktober 2019	Erik Jørgensen	
	20. oktober 2019	Emilie Loklindt	
	20. oktober 2019	Birthe Holm	
	20. oktober 2019	Brian Schøler	
	20. oktober 2019	Karen Skovhus Fausbøll	

	20. oktober 2019	Lene Vidstrup Brøndum	
	20. oktober 2019	Maja Thorup	
	20. oktober 2019	Dag Meyer Butterfield	
	20. oktober 2019	Jane Dannow Dyekjær	
	20. oktober 2019	Lasse Homann	
	20. oktober 2019	Niels Lysholt Hansen	
	20. oktober 2019	Camilla Gunborg Pedersen	
	20. oktober 2019	Halina Wamberg	
	20. oktober 2019	Joseph Ahmad	
	20. oktober 2019	Michael	
	20. oktober 2019	Katrine Cohen	
	20. oktober 2019	Sheila Dinsen	
	20. oktober 2019	Lone Gram Larsen	
	20. oktober 2019	Peter Petersen	
	20. oktober 2019	Cecilie Hedermann	
	20. oktober 2019	Mette Mølbak	
	20. oktober 2019	Hanne Schneller	
	20. oktober 2019	Gitte Lorentzen	
	20. oktober 2019	Jesper	
	20. oktober 2019	Line Rise Nielsen	
	20. oktober 2019	Erik	
	20. oktober 2019	Lone Loklindt	
	20. oktober 2019	Catrine Werchmeister	
	20. oktober 2019	Benjamin Gottberg	
	20. oktober 2019	Peter Doessing	
	20. oktober 2019	Mads Nylander	
	20. oktober 2019	Thomas Jakobsen	
	20. oktober 2019	Phil Regnauld	
	20. oktober 2019	Milling Sandberg	
	20. oktober 2019	Daniel Winther	
	20. oktober 2019	Martin Wogelius	
	20. oktober 2019	Fie Fenneberg	

	20. oktober 2019	Martin Post	
	20. oktober 2019	Ida Engelund Klemmensen	
	20. oktober 2019	Kenneth Thye Ellenton	
	20. oktober 2019	Karina Heide	
	20. oktober 2019	Mathilde Lykkemark Leth	
	21. oktober 2019	Brit Møberg Nielsen	
	21. oktober 2019	Toni Martin Dobrzanski	
	21. oktober 2019	Peter Nicolaisen	
	21. oktober 2019	Henrik Murmann	
	21. oktober 2019	Khnjir Hassun	
	21. oktober 2019	Elina Nielsen	
	21. oktober 2019	Andreas Flensborg	
	21. oktober 2019	Susanne Hamre	
	21. oktober 2019	Esben H.	
	21. oktober 2019	Charlotte Munksgaard	
	21. oktober 2019	Per Østberg	
	21. oktober 2019	Trine Panduro Juhl	
	21. oktober 2019	Mikkel Olsen	
	21. oktober 2019	Marie Louise	
	21. oktober 2019	Anna Grabowski	
	21. oktober 2019	Martin Borgwardt Schmidt	
	21. oktober 2019	Kristina Faber	
	21. oktober 2019	Kristoffer Van	
	21. oktober 2019	Sofie Henriksen	
	21. oktober 2019	Joos Støvelbæk	
	21. oktober 2019	Marianne Lau Munk	
	21. oktober 2019	Daniel Bjerre	
	21. oktober 2019	Peer Alving	
	21. oktober 2019	René Stehr	
	21. oktober 2019	Claus Hinrichsen	
	21. oktober 2019	Helle Roslund	
	21. oktober 2019	Ulla Munch	

	21. oktober 2019	Morten Borre Møller Nielsen	
	21. oktober 2019	Kamma Siegumfeldt	
	21. oktober 2019	Dorte Lyhne Haslund	
	21. oktober 2019	Per Nielsen	
	21. oktober 2019	Rasmus Larsen	
	21. oktober 2019	Hasse Sandell	
	21. oktober 2019	Kim Hansen	
	21. oktober 2019	Lene Dons Christensen	
	21. oktober 2019	Michael Andersen	
	21. oktober 2019	Carsten Kornmod	
	21. oktober 2019	Christina Roslund	
	21. oktober 2019	Mette Deleuran	
	21. oktober 2019	Niklas L	
	21. oktober 2019	Filip Olsen	
	21. oktober 2019	Anonym indsender	
	21. oktober 2019	Jørn Hofman	
	21. oktober 2019	Keld Brems	
	21. oktober 2019	Jannie Buhl Knudsen	
	21. oktober 2019	Phillip Vorting Randsø	
	21. oktober 2019	Martin Nyland	
	21. oktober 2019	Christopher Loklindt	
	21. oktober 2019	Lise Dannesboe	
	21. oktober 2019	Charlotte Kehlet	
	21. oktober 2019	Nana Øland Frederiksen	
	21. oktober 2019	Susie Belina Kimby	
	21. oktober 2019	Helle Huss	
	21. oktober 2019	Sune Ahasverus	
	21. oktober 2019	Anders Bonfils	
	21. oktober 2019	Andreas Løppenthin	
	21. oktober 2019	Søren Gregersen	
	21. oktober 2019	Maria Karkov	
	21. oktober 2019	Gustav Risager Jørgensen	

	21. oktober 2019	Jesper Markussen	
	21. oktober 2019	Bente Frøkjær	
	21. oktober 2019	Jørgen Riis Pedersen	
	21. oktober 2019	Carla Velasquez	
	21. oktober 2019	Sine Sørensen	
	21. oktober 2019	Åsmund Rinnan	
	21. oktober 2019	Rikke Agner Carstensen	
	21. oktober 2019	Tom Søgaard-Jensen	
	21. oktober 2019	Mads Gregers Svendsen	
	21. oktober 2019	Michael Lauridsen	
	21. oktober 2019	Jon Foss-Madsen	
	21. oktober 2019	Jack Rothe	
	21. oktober 2019	Marianne Larsen	
	21. oktober 2019	Søren Baltzer	
	21. oktober 2019	Naia Duus Nielsen	
	21. oktober 2019	Niels Matzen	
	21. oktober 2019	Brian B. Jensen	
	21. oktober 2019	Søren Mosdal	
	21. oktober 2019	Mikkel Antonsen	
	21. oktober 2019	Ingeborg Nielsen	
	21. oktober 2019	Lise Falsner	
	21. oktober 2019	Martine Simonsen	
	21. oktober 2019	Jan Ulrich Falk Spenster	
	21. oktober 2019	Mette Kern	
	21. oktober 2019	Rasmus Barfoed	
	21. oktober 2019	Hanne Peoples	
	21. oktober 2019	Anonym indsender	
	21. oktober 2019	Gitte Elgaard	
	21. oktober 2019	Bo Cramer	
	21. oktober 2019	Jacob Andersen	
	21. oktober 2019	Andreas Elvekjær	
	21. oktober 2019	Jacob Nyborg Andreassen	

	21. oktober 2019	Jonas Hviid Mønster	
	21. oktober 2019	Lise Illum	
	21. oktober 2019	Lise Bergsøe	
	21. oktober 2019	Niels Hulgård	
	21. oktober 2019	Michael Berg Rasmussen	
	21. oktober 2019	Mads Krogh	
	21. oktober 2019	Helene Jeune	
	21. oktober 2019	Wilfried Lauritzen	
	21. oktober 2019	Lisbet Tonner	
	21. oktober 2019	Marie Westergaard Blom	
	21. oktober 2019	Marianne Wiltrup	
	21. oktober 2019	Joachim Durup	
	21. oktober 2019	Barendorff	
	21. oktober 2019	Nanna Mouritzen	
	21. oktober 2019	Janus Lind	
	21. oktober 2019	Lis Højgaard	
	21. oktober 2019	Jacob Haubjerg	
	21. oktober 2019	Torben Johansen	
	21. oktober 2019	Fransiska Tvede	
	21. oktober 2019	Sigurd Christiansen	
	21. oktober 2019	Luna Worsøe Mollerup	
	21. oktober 2019	Elias Pedersen	
	21. oktober 2019	Kristian Hanghøj	
	21. oktober 2019	Tenna Rasmussen	
	21. oktober 2019	Daniel Thulstrup	
	21. oktober 2019	Jan Johnsen	
	21. oktober 2019	Frederik Secher	
	21. oktober 2019	Marie Louise Holm	
	21. oktober 2019	Fiona Klitholm	
	21. oktober 2019	Hanne Asmus	
	21. oktober 2019	Mogens Durup	
	21. oktober 2019	Merethe Gjørding	

	21. oktober 2019	Søren Kern	
	21. oktober 2019	Sebastian Taagaard	
	21. oktober 2019	Solvej Rendtorff	
	21. oktober 2019	Karsten Solaas	
	21. oktober 2019	Jørgen Badsberg	
	21. oktober 2019	Hanne Witthøfft	
	21. oktober 2019	Casper Kielland	
	21. oktober 2019	Charlotte Brøns	
	21. oktober 2019	Poul Kyhl	
	21. oktober 2019	Malene Meisner	
	21. oktober 2019	Anne-Rose Wang	
	21. oktober 2019	Jarad Leisner	
	21. oktober 2019	Magnus Østergaard Ryslev	
	21. oktober 2019	Poul Ole Schultz	
	21. oktober 2019	Jepili	
	21. oktober 2019	Morten Elmoose	
	21. oktober 2019	Tobias Tørresø	
	21. oktober 2019	Anne Bødker	
	21. oktober 2019	Emil Axel Størner	
	21. oktober 2019	Jan Christiansen	
	21. oktober 2019	Marin Hansen	
	21. oktober 2019	Pernille Ellefsen	
	21. oktober 2019	Jesper With	
	21. oktober 2019	Julie Bech Willemoie	
	21. oktober 2019	Annette Vestergaard	
	21. oktober 2019	Hanne Schulenburg	
	21. oktober 2019	Lasse Lindsteen	
	21. oktober 2019	Julie Thing	
	21. oktober 2019	Mads Lyhne Haslund	
	21. oktober 2019	Jakob Skov	
	21. oktober 2019	Oscar Skøtt	
	21. oktober 2019	Selma Høyrup	



	21. oktober 2019	Janne Yde	
	20. oktober 2019	S. Nielsen	
	21. oktober 2019	Anonym indsender	
	21. oktober 2019	Michael Østergaard	
	21. oktober 2019	Jette Bonde	
	21. oktober 2019	Torben Huss	
	21. oktober 2019	Mathias Valeur-Meller	
	21. oktober 2019	Ulf Høiriis Nielsen	
	21. oktober 2019	Mikkel Vernstrøm	
	21. oktober 2019	Jesper Skjoldborg Kullberg	
	21. oktober 2019	Ea Mannov	
	21. oktober 2019	Willy Lühdorf	
	21. oktober 2019	Karen Wilhjelm	
	21. oktober 2019	Ghita Ohmann	
	21. oktober 2019	Esben Tore Lind Haamann	
	21. oktober 2019	Margriet Dekker	
	21. oktober 2019	Mads Fahnoe	
	21. oktober 2019	Bjørn Sunesen	
	21. oktober 2019	Vibeke Dyhrchrone	
	21. oktober 2019	Louise Sandal	
	21. oktober 2019	Bo Andersson	
	21. oktober 2019	Johannes Tophøj Rasmussen	
	21. oktober 2019	Rosa Winther Denison	
	21. oktober 2019	Charlotte Overgaard	
	21. oktober 2019	Maiken Schmidt	
	21. oktober 2019	Christian Rønborg	
	21. oktober 2019	Thomas Laursen	
	21. oktober 2019	Alexander Fredens	
	21. oktober 2019	Sita Fabricius	
	21. oktober 2019	Inge Grete Kerrn	
	21. oktober 2019	Søren Jønck	
	21. oktober 2019	Anne Francke Christensen	

	21. oktober 2019	Tove Bang Sørensen	
	21. oktober 2019	Thomas Kjær	
	21. oktober 2019	Niels Toft Nielsen	
	21. oktober 2019	Marie Trier	
	21. oktober 2019	Iben Stampe Sletten	
	21. oktober 2019	Titte Julie	
	21. oktober 2019	R. Iversen	
	21. oktober 2019	Anonym indsender	
	21. oktober 2019	Temporada Tapasbodega	
	21. oktober 2019	Lasse Andersen	
	21. oktober 2019	Emilie Wieth-Knudsen	
	21. oktober 2019	Suzanna Ferreira	
	21. oktober 2019	Emilie	
	21. oktober 2019	Oliva Løwe	
	21. oktober 2019	Pia Mølholm	
	22. oktober 2019	Steen Clausen	
	22. oktober 2019	Rene Steen Sørensen	
	22. oktober 2019	Rina Lauritzen Trautner	
	22. oktober 2019	Jytte Olsen	
	22. oktober 2019	Maja Gro Gundersen	
	22. oktober 2019	Kim Norbye	
	22. oktober 2019	Anine Kimer	
	22. oktober 2019	Grímur Lárusson	
	22. oktober 2019	Anders Emil	
	22. oktober 2019	Michael Hansen	
	22. oktober 2019	Peter Thysgaard	
	22. oktober 2019	Mikkel Jacobsen	
	22. oktober 2019	Kristine Køhler Mortensen	
	22. oktober 2019	Maria Torp	
	22. oktober 2019	Alexander Barfred Bajer	
	22. oktober 2019	Aina Engelund	
	22. oktober 2019	Johnny Stage	

	22. oktober 2019	Johanne Vidkjær	
	22. oktober 2019	Andreas Teckemeier	
	22. oktober 2019	Niels Borchert	
	22. oktober 2019	Tine Kilden-Pedersen	
	22. oktober 2019	David Poulin	
	22. oktober 2019	Charlotte Buch	
	22. oktober 2019	Marianne Bengtsson	
	22. oktober 2019	Maria Schmidt	
	22. oktober 2019	Ole Godt Hansen	
	22. oktober 2019	Kaare Klevin	
	22. oktober 2019	Daniel Mierzwinski	
	22. oktober 2019	Christian Graver Larsen	
	22. oktober 2019	Britton	
	22. oktober 2019	Brigitta Volsted Rick	
	22. oktober 2019	Karoline Thomsen	
	22. oktober 2019	Peter Søndergård	
	22. oktober 2019	Silvia Melo	
	22. oktober 2019	Anya Klarup	
	22. oktober 2019	Dorte Frees	
	22. oktober 2019	Mathias Møller Damborg Sørensen	
	22. oktober 2019	Una Marie Skott Jørgensen	
	22. oktober 2019	Fie Hansen	
	22. oktober 2019	Gitte Ærø	
	22. oktober 2019	Søren Lindsteen	
	22. oktober 2019	Michael Madsen	
	22. oktober 2019	Sarah Hilmer Rex	
	22. oktober 2019	Giovanni Loise	
	22. oktober 2019	Thomas Vikstrøm	
	22. oktober 2019	Pia Hyrland	
	22. oktober 2019	Leon Hilbert	
	22. oktober 2019	Morgan Jacobsen	
	22. oktober 2019	Louise Theill Devantier	

	22. oktober 2019	Esben Theill Devantier	
	22. oktober 2019	Annette Damm	
	22. oktober 2019	Anne-Sophie Hoff	
	22. oktober 2019	James Avery	
	22. oktober 2019	Medde Vognsen	
	22. oktober 2019	Joe Jensen	
	22. oktober 2019	Gitte Gulløv	
	22. oktober 2019	June Zajdenfeld	
	20. oktober 2019	Janus Weinreich Engell	
	21. oktober 2019	Lisette Rasmussen	
	20. oktober 2019	Mads Ravnsbæk Sørensen	
	20. oktober 2019	Ove Hansen	
	20. oktober 2019	Janni Vikkelsyf	
	20. oktober 2019	Pernille Aakjær	
	20. oktober 2019	Maja Halleen Graae	
	20. oktober 2019	Anne Torstense	
	22. oktober 2019	Signe Budde	
	21. oktober 2019	Steven Vallik	
	21. oktober 2019	Trude Høyer	
	20. oktober 2019	Simon Bager	
	22. oktober 2019	Samvirkende Boligselskab	
	22. oktober 2019	Jacob Nielsen	
	22. oktober 2019	Peter Hess-Nilensen	
	22. oktober 2019	Nina Højsteen	
	22. oktober 2019	Lone Munkgaard	
	29. august 2019	Mette	1671
	<b>Nedenstående fremgår af Bliv Hørt</b>		
2	3. september 2019	Mads Kristoffersen	2720
3	4. september 2019	Niels	2200
4	6. september 2019	Lawrence Barlow	2700
5	7. september 2019	Nils Andreas Anthon Persson	1620
6	7. september 2019	Kristian Toksvig	1720

7	8. september 2019	Martin	1674
8	9. september 2019	Grethe Jørgensen	1707
9	11. september 2019	Anders M. Sørensen	2100
10	14. september 2019	Andreas Herring	2100
11	14. september 2019	Mette M. Skovbro Silbiger	1720
12	17. september 2019	Steen Iversen	2610
13	18. september 2019	Louise McHenry	2450
14	18. september 2019	Sofie	2450
15	18. september 2019	Mikkel Andersen	2300
16	18. september 2019	Bradley Axmith	2200
17	18. september 2019	Charlotte Winkler	2400
18	18. september 2019	Jerome McHenry	2450
19	19. september 2019	Anne Andersen	2450
20	20. september 2019	Gregers Friisberg	2300
21	20. september 2019	Isabella	2300
22	22. september 2019	Diana Khalidan	2770
23	23. september 2019	Caroline	2700
24	23. september 2019	Jakob Zeh Vedel Poulsen	2700
25	23. september 2019	Danni Hansen	2700
26	24. september 2019	Pau Jensen	2700
27	24. september 2019	Jan Pedersen	2700
28	24. september 2019	Jette Ingerslev	1556
29	24. september 2019	Birgitte Sørensen	2300
30	24. september 2019	Klaus Damgaard	2700
31	24. september 2019	Berit Rasmussen	2700
32	24. september 2019	M Tom-Petersen	2700
33	24. september 2019	Connie Eirod	2700
34	24. september 2019	Ida	2700
35	24. september 2019	Anna Nilsson	2700
36	24. september 2019	Ulrik	2700
37	24. september 2019	Lars Barrett Engdahl	2700
38	24. september 2019	Heidi	2700

39	25. september 2019	Lars Thoning Dybro	2700
40	25. september 2019	Danielsen Architecture A/S på vegne af Jyske Bank A/S	1408
41	25. september 2019	Frank Renleff	2700
42	25. september 2019	DSB Ejendomsudvikling A/S	2630
43	25. september 2019	Rita Abildgaard	2700
44	25. september 2019	Steen Egeberg	1700
45	26. september 2019	Poul Rasmussen	1705
46	26. september 2019	Tom	2700
47	26. september 2019	Poul Rasmussen	1705
48	26. september 2019	Tom	2700
49	26. september 2019	Tom	2700
50	26. september 2019	Nicolai Boserup	1264
51	26. september 2019	Knud Hansen	1364
52	26. september 2019	Birgitte Uldall-Hansen	1700
53	26. september 2019	Kirsten Damgaard	1657
54	27. september 2019	Anne Löfstedt	2100
55	27. september 2019	Nicki Rasmussen	2300
56	29. september 2019	Martin	2700
57	29. september 2019	René Leuring	2860
58	29. september 2019	Ane Aaberg	2700
59	30. september 2019	Bolette	1204
60	2. oktober 2019	Sofie Pausbæk	2700
61	2. oktober 2019	Niels Madsen	2000
62	2. oktober 2019	REMA Butiksudvikling A/S	2670
63	2. oktober 2019	REMA Butiksudvikling A/S	2670
64	2. oktober 2019	REMA Butiksudvikling A/S	2670
65	2. oktober 2019	Isabel Brammer	2700
66	2. oktober 2019	Sidney Iaban	2700
67	2. oktober 2019	Alette Schack	2700
68	2. oktober 2019	Benedikte	2700
69	2. oktober 2019	Niels Ros	2700
70	2. oktober 2019	Johnnie Rørvig	3210

71	2. oktober 2019	René Andersen	2700
72	2. oktober 2019	Mikael Bjerrum	2700
73	2. oktober 2019	Jonas M Cohen	2700
74	3. oktober 2019	Ouafae Maarouf	2700
75	3. oktober 2019	Grøn Agenda Sydhavn	2450
76	3. oktober 2019	Frank Jørgensen	2400
77	3. oktober 2019	Samvirkende Boligselskaber	1552
78	3. oktober 2019	Mark Lajer	2700
79	4. oktober 2019	Maria Harretche	2700
80	4. oktober 2019	Fiskerhavns Venner	2450
81	4. oktober 2019	Fiskerhavns Venner	2450
82	4. oktober 2019	Jette Poulsen	2450
83	4. oktober 2019	Jette Gnudtzmann	2450
84	4. oktober 2019	Anne Sandberg Madsen	2450
85	4. oktober 2019	Maria Løvendahl Johansen	2450
86	4. oktober 2019	Arendse Skovmøller	2450
87	4. oktober 2019	Tim Nielsen	2450
88	4. oktober 2019	Charlotte Laursen	2450
89	5. oktober 2019	Helene Duprat	2000
90	5. oktober 2019	Susanne	2770
91	5. oktober 2019	Stephanie	2700
92	6. oktober 2019	Pia Spiess-Henriksen	2700
93	6. oktober 2019	Ingelise Egeberg	2450
94	7. oktober 2019	Johanne Mygind	2450
95	7. oktober 2019	Anne Mette Hansen	2200
96	7. oktober 2019	Lotte Bagger	2700
97	7. oktober 2019	Claus Bøye Petersen	2700
98	7. oktober 2019	Helle Madsen	2450
99	7. oktober 2019	Ulla Petersen	2100
100	8. oktober 2019	Chris Hansen	2450
101	8. oktober 2019	Anita Hammer	2300

102	8. oktober 2019	Charlotte Wilhelmsen	2100
103	8. oktober 2019	M. Schmidt	2100
104	8. oktober 2019	Henrik Winkler	2100
105	8. oktober 2019	Anne Ulstrup	2100
106	8. oktober 2019	Nanna Grindsted	2100
107	8. oktober 2019	Anna	2100
108	8. oktober 2019	Anna	2100
109	8. oktober 2019	Hanne Annette Petersen	2450
110	8. oktober 2019	Linnea	2100
111	8. oktober 2019	Simone Hansen	2100
112	8. oktober 2019	Københavns Museum	1555
113	8. oktober 2019	Per Andersen	2100
114	8. oktober 2019	Susanne Heising	2100
115	8. oktober 2019	Kirsten Friis	2200
116	8. oktober 2019	Kirsten Friis	2200
117	8. oktober 2019	Nina Caspersen	2799
118	8. oktober 2019	Ole Vilstrup	2700
119	8. oktober 2019	Jasper Holst Jørgensen	2700
120	8. oktober 2019	Emil Hjorth-Rohde	2100
121	8. oktober 2019	Liv	2700
122	8. oktober 2019	Liselotte Christensen	2300
123	9. oktober 2019	Esben Stinus Krogh Hall-Andersen	2300
124	9. oktober 2019	Thomas Pedersen	2300
125	9. oktober 2019	Enhedslisten Amager Vest	2300
126	9. oktober 2019	Jonas Bjørn-Andersen	2100
127	9. oktober 2019	Mie	2100
128	9. oktober 2019	Sofie Thørner	2100
129	9. oktober 2019	Niels Kyllesbech	2100
130	9. oktober 2019	Lars Dybvad	2100
131	9. oktober 2019	Claus Ringborg	2700
132	10. oktober 2019	Jens Jakob Bierring	2300
133	10. oktober 2019	Afdelingsbestyrelsen, AAB, afdeling 34, Emdrup	2100



134	10. oktober 2019	Amager Vest Lokaludvalg	2300
135	10. oktober 2019	Carsten Mørch-Bentzen	1620
136	10. oktober 2019	Boligforeningen AAB	2300
137	10. oktober 2019	NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik	2200
138	10. oktober 2019	Jacob Larsen	2500
139	10. oktober 2019	John	2100
140	10. oktober 2019	Addi Bloch	1720
141	11. oktober 2019	Elsebeth Thorlak, Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet	2700
142	11. oktober 2019	By & Havn, Tina Vestergaard	1259
143	11. oktober 2019	Svanemøllehavnen A/S	2100
144	11. oktober 2019	Dorit Korell	2100
145	11. oktober 2019	Maria Jensen	1665
146	12. oktober 2019	Frej S. Mortensen	1432
147	13. oktober 2019	Vibe Stenholt Andersson	2450
148	13. oktober 2019	Henrik Bay-Jørgensen, Bayarch KBH	1057
149	13. oktober 2019	Thomas Kring Lauridsen	2500
150	13. oktober 2019	Birgit G. Danielsen	2300
151	13. oktober 2019	Mille Dalsgaard	2450
152	13. oktober 2019	Christian Ulrich	2100
153	13. oktober 2019	Kaj Bruun Mortensen	2450
154	13. oktober 2019	Ralf Andersson	1655
155	13. oktober 2019	Ralf Andersson	1655
156	14. oktober 2019	Birte Norgreen	2450
157	14. oktober 2019	Charlotte Torp Møller	2450
158	14. oktober 2019	Amager Øst Lokaludvalg	2300
159	14. oktober 2019	Alex Bernhard	2100
160	14. oktober 2019	Sofie Thybo	2100
161	15. oktober 2019	Rendbæk Consulting ApS / Copi Group	1366
162	15. oktober 2019	Østerbro Lokaludvalg	2100
163	15. oktober 2019	Gefion Group A/S	1100
164	15. oktober 2019	Rådet for bæredygtig trafik	2200

165	15. oktober 2019	Hans-Henrik T. Ohlsen	2100
166	16. oktober 2019	Christianshavns Lokaludvalg	1420
167	16. oktober 2019	Bjarke Lehmann Schødt	1434
168	16. oktober 2019	Pia	2100
169	16. oktober 2019	Diego Børresen Llado	2500
170	16. oktober 2019	Pihl	2700
171	16. oktober 2019	Martin Skov	2700
172	16. oktober 2019	Berit Haugshøj Pritzsch	2700
173	17. oktober 2019	Nina	2730
174	17. oktober 2019	Helle Mamsen	2700
175	17. oktober 2019	Mikael Kirkensgaard	2300
176	17. oktober 2019	Socialdemokratiet, Indre By og Christianshavn, 3. kreds	1408
177	17. oktober 2019	Dorte Bertram	2100
178	17. oktober 2019	Sigurd Eidsmo	2450
179	17. oktober 2019	Merete Pedersen	2100
180	17. oktober 2019	Kirsten Damgaard	1658
181	17. oktober 2019	Gitte Pedersen	2100
182	17. oktober 2019	Vibeke Holse	1761
183	17. oktober 2019	Merete Pedersen, Boligforeningen AAB, afdeling 32 'Emdrup Vænge'	2100
184	17. oktober 2019	Sdr. Frihavnsudvalg	2100
185	17. oktober 2019	Sundbyernes GrundejerFællesskab	2300
186	18. oktober 2019	Jannie Rasmussen	2700
187	18. oktober 2019	Jan Koed	2500
188	18. oktober 2019	Julie Forup	2450
189	18. oktober 2019	Jesper Holm Pedersen	2450
190	18. oktober 2019	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	1432
191	18. oktober 2019	Energinet Eltransmission	7000
192	18. oktober 2019	B. Førster	1720
193	18. oktober 2019	Valby Lokaludvalg	2500
194	18. oktober 2019	Skanska A/S	1561
195	18. oktober 2019	Line Boel Bjelbæk	2450
196	18. oktober 2019	Morten Boel Bjelbæk	2450

197	18. oktober 2019	Kjøbenhavns Amatørsejlkлуб	2100
198	19. oktober 2019	Mia Knokgaard	2100
199	20. oktober 2019	Karl Vogt-Nielsen	2300
200	20. oktober 2019	Anders Rieper	2100
201	20. oktober 2019	Anders Rieper	2100
202	20. oktober 2019	Victor Vidal	2100
203	20. oktober 2019	Andrea Aagaard	2450
204	20. oktober 2019	Nanna Mallan	2450
205	20. oktober 2019	Salomon Segers	2450
206	20. oktober 2019	Nikolaj Theill Frandsen	2450
207	20. oktober 2019	Kommunistisk Parti Amager	2300
208	20. oktober 2019	Jens Lauridsen	2450
209	20. oktober 2019	Heidi Kristiansen	2450
210	20. oktober 2019	Susse Stuhr	2300
211	20. oktober 2019	Marianne Balsløw/Jørgen Bisgaard, AAB, Afdeling 36, Emdrup Huse	2100
212	20. oktober 2019	Grundejerforeningen Valby Vænge	2500
213	20. oktober 2019	Marianne Gitte Gregersen	2100
214	20. oktober 2019	431 borgere, Foreningen for Kollektivernes Fremme, Bofællesskab.dk, BoSammen, Landsforeningen for Økosamfund og Kollektivfonden	2900
215	20. oktober 2019	Søren Krogh	2300
216	20. oktober 2019	Camilla Bisp Christensen	2300
217	20. oktober 2019	Nis Falck Christensen	3450
218	20. oktober 2019	Boaz Barkan	1720
219	20. oktober 2019	Lundehus kulturforsyning	2100
220	20. oktober 2019	Øivind Holtermann	1650
221	21. oktober 2019	Lene Hansen	2450
222	21. oktober 2019	Jesper Andersen	2300
223	21. oktober 2019	Foreningen Hovedstadens Forskønnelse	2100
224	21. oktober 2019	Jacob Kusk	2450
225	21. oktober 2019	Grundejerforeningen Valby Vænge	2500
226	21. oktober 2019	Københavns Petanque Klub	1728

227	21. oktober 2019	Mikkel Krogh	2500
228	21. oktober 2019	Anders Brøndberg	2500
229	21. oktober 2019	Grethe Mørk	2500
230	21. oktober 2019	Jimmy Therkelsen	2500
231	21. oktober 2019	Vibena Aps	1127
232	21. oktober 2019	Thomas Christensen	2450
233	21. oktober 2019	Ulla Larsen	2500
234	21. oktober 2019	ØENS Advokatfirma	2300
235	21. oktober 2019	Kgs. Enghave Lokaludvalg	2450
236	21. oktober 2019	EL Indre By	1455
237	21. oktober 2019	Nathalie Ostrynski	2500
238	21. oktober 2019	A/B Sønder Boulevard 37 - Sommerstedgade 1-3	1718
239	21. oktober 2019	Tine Stausholm	2100
240	21. oktober 2019	Dorte Bloch Olsen	2500
241	21. oktober 2019	Merete Ganshorn Nielsen	2450
242	21. oktober 2019	Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID)	2660
243	21. oktober 2019	Sarah Brandt Talreja	2500
244	21. oktober 2019	Arkitema A/S	8000
245	21. oktober 2019	Grundejerforeningen Valby Vænge	2500
246	21. oktober 2019	Esben Fisker	2500
247	21. oktober 2019	Henrik Nielsen	2720
248	21. oktober 2019	Lotte Rørtoft-Madsen Kommunistisk Parti, Sydhavnen	2450
249	21. oktober 2019	Margit Groth	2720
250	21. oktober 2019	Troels Bertel	2700
251	21. oktober 2019	Agnete Glendrup	2500
252	21. oktober 2019	Amager Fælleds Venner	2300
253	21. oktober 2019	Dansk Sejlunion	2605
254	21. oktober 2019	Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S	2820
255	21. oktober 2019	HOFOR A/S	2300
256	21. oktober 2019	NOAH-TRAFIK	2200
257	21. oktober 2019	NOAH-TRAFIK	2200

258	21. oktober 2019	Socialdemokratiet Vesterbro / Kgs. Enghave	1728
259	21. oktober 2019	Dea Milo	1432
260	21. oktober 2019	Anja Nielsen	2100
261	21. oktober 2019	NOAH-TRAFIK	2200
262	21. oktober 2019	Birgitte Wiberg	2500
263	21. oktober 2019	Boligselskab AAB afd. 32	2100
264	21. oktober 2019	Grete Hansen	1432
265	21. oktober 2019	Lukasz Klar	2100
266	21. oktober 2019	Pernille Aven Lupai	1432
267	21. oktober 2019	Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion	2100
268	21. oktober 2019	Morten Andersen	1432
269	21. oktober 2019	Over Byen Arkitekter ApS	2300
270	21. oktober 2019	Øreunds Sejlklub Frem	2100
271	21. oktober 2019	Lars Blomholt	1432
272	21. oktober 2019	Hans Kurt Pedersen	2300
273	21. oktober 2019	Dansk Fodgænger Forbund, Københavnsafdelingen	2200
274	21. oktober 2019	Ulla Gade Bisgaard	1432
275	21. oktober 2019	Mette Fisker	2100
276	21. oktober 2019	Francois Duchene	2500
277	21. oktober 2019	Niels Frederik Bach	2000
278	21. oktober 2019	Anna	1432
279	21. oktober 2019	Coop Danmark	2650
280	21. oktober 2019	Henrik Damm-Møller	2500
281	21. oktober 2019	Kulbaneparkens venner	2500
282	21. oktober 2019	Margit Mørck	2450
283	21. oktober 2019	Trafikselskabet Movia	2500
284	21. oktober 2019	Hanne Kelter Rasmussen	2500
285	21. oktober 2019	Benny Jørgensen	2100
286	21. oktober 2019	SF-Vesterbro	1720
287	21. oktober 2019	Amager Fælleds Venner	2720
288	21. oktober 2019	Anna Larsen	1432

289	21. oktober 2019	Philip Elberling	2450
290	21. oktober 2019	Carl Jensen	2100
291	21. oktober 2019	Indre By Lokaludvalg	1599
292	21. oktober 2019	Laura Rosevinge, Opsummering af borgermøde i Brønshøj-Husum	2400
293	21. oktober 2019	Frank Martin Hansen	2300
294	21. oktober 2019	André Gustafson	1070
295	21. oktober 2019	Holger Petersen Holding AS	2200
296	21. oktober 2019	Tivoli A/S	1630
297	21. oktober 2019	Kirsten Grønlund	4060
298	21. oktober 2019	Line Østergaard	2500
299	21. oktober 2019	Sejlklubben Lynetten, Margretheholm Havn	8541
300	21. oktober 2019	Henrik Affe	1432
301	21. oktober 2019	Anne Kirstine Svanholt	1432
302	21. oktober 2019	Eva Nielsen	2450
303	21. oktober 2019	Bitten Døjholt	1432
304	21. oktober 2019	Michael Hansen	2450
305	21. oktober 2019	Nordic Real Estate Partners	2150
306	21. oktober 2019	Jytte Grethe Trap	2100
307	21. oktober 2019	Mikkel Eggers	1432
308	21. oktober 2019	Janne van Acker	2500
309	21. oktober 2019	Andreas Emil Knudsen	2400
310	21. oktober 2019	Mette Schwarz Soerensen	2100
311	21. oktober 2019	Alan Norr Johansson	2300
312	21. oktober 2019	Stine Behrendtzen	2500
313	21. oktober 2019	Sanne Waldorff	1432
314	21. oktober 2019	Mads Jungersted	1432
315	21. oktober 2019	HF Birkevang	2700
316	21. oktober 2019	Jonas Bladt Hansen	2500
317	21. oktober 2019	Camilla Damm Møller	2500
318	21. oktober 2019	Erik Døssing	2500
319	21. oktober 2019	Morten Roe Andersen	1432

320	21. oktober 2019	Maria	2100
321	21. oktober 2019	Kristina	2500
322	21. oktober 2019	Anders Bruun	1432
323	21. oktober 2019	Trine Brox	2500
324	21. oktober 2019	Rasmus Jeppesen	2100
325	21. oktober 2019	Martin Mouritsen	1432
326	21. oktober 2019	Lasse Toft Christensen	1432
327	21. oktober 2019	Nicole van der Doe	1432
328	21. oktober 2019	Klaus S	1432
329	21. oktober 2019	Lau Larsen	2450
330	21. oktober 2019	Mikkel Jochimsen	1432
331	21. oktober 2019	Albert McHenry	2450
332	21. oktober 2019	Morten Ranck	1432
333	21. oktober 2019	Ulrik Schmidt	1432
334	21. oktober 2019	Benjamin Koppel, Cowbell Music	2500
335	21. oktober 2019	Asger Ammonsens	1432
336	21. oktober 2019	Jonas Petersen	1432
337	21. oktober 2019	Mikkel Rasmussen	1432
338	21. oktober 2019	Javier Verduch	2100
339	21. oktober 2019	Stine Jørgensen	2450
340	21. oktober 2019	Ann Vangsgaard Koppel	2500
341	21. oktober 2019	Sara Byrgesen	1432
342	21. oktober 2019	Ann Vangsgaard Koppel	2500
343	21. oktober 2019	Signe Severinsen	1432
344	21. oktober 2019	Astrid Vangsgaard	2500
345	21. oktober 2019	Sven	2100
346	21. oktober 2019	Ejendomsselskabet Project Nord P/S	2800
347	21. oktober 2019	Mette Bundvad	2450
348	21. oktober 2019	Karin Gerdorf	1432
349	21. oktober 2019	Christian	1432
350	21. oktober 2019	Hanna	1432
351	21. oktober 2019	Socialdemokratiet i Bispebjerg	2400

352	21. oktober 2019	Lars Kjøller	1432
353	21. oktober 2019	Johan Rønby Pedersen	1432
354	21. oktober 2019	Viola Koppel	2500
355	21. oktober 2019	Trafikforeningen Webersgade	2100
356	21. oktober 2019	Annette Holck	1432
357	21. oktober 2019	Borgergruppen mod udvidelsen af Københavns Lufthavn	2300
358	21. oktober 2019	Stand & Dans forening	1732
359	21. oktober 2019	Rasmus Lohals	1432
360	21. oktober 2019	Sabina Leopold	2500
361	21. oktober 2019	Camilla Wium Bjerrum	1432
362	21. oktober 2019	Eva Nordberg	1765
363	21. oktober 2019	Betina	2100
364	21. oktober 2019	Søren Bjerring	1432
365	21. oktober 2019	A. Olsen	2300
366	21. oktober 2019	Anders	2100
367	21. oktober 2019	Helle Knudsen	2450
368	21. oktober 2019	Thomas Madsen	1671
369	22. oktober 2019	DN	1432
370	22. oktober 2019	Annette Thielke	2700
371	22. oktober 2019	Scandinavian Property Development A/S	2610
372	22. oktober 2019	Sander Nielsen	1432
373	22. oktober 2019	Ursula Møller	1432
374	22. oktober 2019	Lisbeth Rossen	1432
375	22. oktober 2019	Merete Pryds Helle	1432
376	22. oktober 2019	Lykke Fehmerling	1432
377	22. oktober 2019	Mie Guldbæk Brøns	1758
378	22. oktober 2019	Rasmus Christiansen	2300
379	22. oktober 2019	Gertrud Eggers	2300
380	22. oktober 2019	Lisette Olsgaard	2100
381	22. oktober 2019	Lisette Olsgaard	2100
382	22. oktober 2019	A. Bo Anderseen	2300
383	22. oktober 2019	Rebecca Harboe	1433



384	22. oktober 2019	Line Friberg Nielsen	1432
385	22. oktober 2019	Nimue Marianna Demant	2300
386	22. oktober 2019	Sanne Bjerg	1670
387	22. oktober 2019	Tårnby Kommune	2770
388	22. oktober 2019	Airo Bjarking	2920
389	22. oktober 2019	Bjarne Larsen	2100
390	22. oktober 2019	Handikaprådet i Københavns Kommune	1592
391	22. oktober 2019	DBU København	2200
392	22. oktober 2019	Vesterbro Lokaludvalg	1758
393	22. oktober 2019	Heidi Hansen	2700
394	22. oktober 2019	Mikkel Nordberg	2100
395	22. oktober 2019	Selskabet for rationel planlægning	1615
396	22. oktober 2019	Karin Andresen	1432
397	22. oktober 2019	Asger Munk Nielsen	2700
398	22. oktober 2019	Bygningsstyrelsen	1577
399	22. oktober 2019	Per-Henry Nilsson	2900
400	22. oktober 2019	Malene Schrøder	1432
401	22. oktober 2019	Byggesocietetet	1220
402	22. oktober 2019	Pia Roe	1432
403	22. oktober 2019	Metroselskabet I/S	2300
404	22. oktober 2019	Anders K. Hvelplund	1432
405	22. oktober 2019	Vanløse Lokaludvalg	2720
406	22. oktober 2019	Sara	2700
407	22. oktober 2019	Jette Ravn	2700
408	22. oktober 2019	Peter Heiberg	1432
409	22. oktober 2019	Metroselskabet I/S	2300
410	22. oktober 2019	Københavns Delebiler/ Letsgo	1364
411	22. oktober 2019	Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm	2000
412	22. oktober 2019	Københavns Delebiler/ Letsgo	1364
413	22. oktober 2019	Rådet for Visuel Kunst	1555
414	22. oktober 2019	Johan Bergström	1432
415	22. oktober 2019	KBH - Commerce & Culture	1165

416	22. oktober 2019	John Steen Johansen	2700
417	22. oktober 2019	Henrik Thygesen	2700
418	22. oktober 2019	Grundejerforeningen i Valby	2500
419	22. oktober 2019	Bispebjerg Lokaludvalg	2400
420	22. oktober 2019	Nørrebro Lokaludvalg	2200
421	22. oktober 2019	Alex Bernhard	2100
422	22. oktober 2019	Miljøpunkt Amager	2300
423	22. oktober 2019	Anette Arnoldi	2100
424	22. oktober 2019	Øresunds Sejlklub Frem, Kjøbenhavns Amatør Sejlklub, Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S	2100
425	22. oktober 2019	Ann-Charlotte Wessel	2700
426	22. oktober 2019	Fonden Peder Skram	1439
427	22. oktober 2019	Martin	2700
428	22. oktober 2019	Rytmask Center	1620
429	22. oktober 2019	Enhedslisten Vanløse	2720
430	22. oktober 2019	Liv Rabjerg	1614
431	22. oktober 2019	Solvej Petersen	2100
432	22. oktober 2019	Christian Liljedahl	2000
433	22. oktober 2019	Islands Brygge Lokalråd	2300
434	22. oktober 2019	Christian Liljedahl	2000
435	22. oktober 2019	Lotte Juul	1208
436	22. oktober 2019	Katrin Hjorth	2700
437	22. oktober 2019	Stig Poulsen	2700
438	22. oktober 2019	Jørgen Valdsgaard	1661
439	22. oktober 2019	Jørgen Green, Askholm	2450
440	22. oktober 2019	2L Projektudvikling A/S	1450
441	22. oktober 2019	Søren Østergaard	2100
442	22. oktober 2019	Jeppe Juul, Bjarke Fønnesbech, Flemming Møller, Tina Füssel, Dorte Grastrup-Hansen, Marianne Spang Bech, Anders Jørn Jensen	2200
443	22. oktober 2019	Jesper Hjuler-Pedersen	2500
444	22. oktober 2019	Jesper Hjuler-Pedersen	2500

445	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
446	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
447	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
448	22. oktober 2019	Dorte Eiler	2700
449	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
450	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
451	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
452	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
453	22. oktober 2019	Salling Group A/S	2680
454	22. oktober 2019	Jakob Mallan	2100
455	22. oktober 2019	Mirjam Bastian	2450
456	22. oktober 2019	Brønshøj-Husum Lokaludvalg	2700
457	22. oktober 2019	Sejklubben Sundet	2100
458	22. oktober 2019	Birgitte Kehler Holst	1705
459	22. oktober 2019	Udviklingselskabet By & Havn I/S	1259
460	22. oktober 2019	fsb	1550
461	22. oktober 2019	Butchers Heat	1432
462	22. oktober 2019	Idrætsforum København, en del af Danmarks Idrætsforbund (DIF)	2605
463	22. oktober 2019	Gorm Valentin	2100
464	22. oktober 2019	Peter Mortensen	1432
465	22. oktober 2019	Anette Antonsen	2100
466	22. oktober 2019	Akademiraadet	1050
467	22. oktober 2019	Holscher Nordberg Architecture and Planning	2100
468	22. oktober 2019	Nina Andersen	2700
469	22. oktober 2019	Birgitte Lunhart Jensen	2200
470	22. oktober 2019	Lisbeth Garly Andersen	1432
471	22. oktober 2019	Esben Guld Fuglsang	2700
472	22. oktober 2019	Det Grønne Knæ	2450
473	22. oktober 2019	Grundejerforeningen Ankeret	2500
474	22. oktober 2019	Strædernes og Strøgets Beboerforening (SSBF)	1466
475	22. oktober 2019	Ejerforeningen Charlotte Amalies Bastion	1439

476	22. oktober 2019	HAL Consult AS	2900
477	22. oktober 2019	Kai Oster	2300
478	22. oktober 2019	HAL Consult AS	2900
479	22. oktober 2019	HAL Consult AS	2900
480	22. oktober 2019	Miljøpunkt Nørrebro	2200
481	22. oktober 2019	Kristina Kühl	2300
482	22. oktober 2019	Michael Morgenstjerne	2300
483	22. oktober 2019	Thomas Hansen	2700
484	22. oktober 2019	Partnerskabet	2150
485	22. oktober 2019	Gurli Moustén og Jan Kyrsting	2300
486	22. oktober 2019	Verdens Skove	1456
487	22. oktober 2019	Henrik Pedersen	2700
488	22. oktober 2019	Jan Elving/ Karsten Kronborg	2300
489	22. oktober 2019	Østerbro Havnekomité	2100
490	22. oktober 2019	Claus Bendixen	1432
491	22. oktober 2019	Emilie Aagaard Andreassen	2100
492	22. oktober 2019	Miljøpunkt Nørrebro	2200
493	22. oktober 2019	Nordhavn Naturvenner	2500
494	22. oktober 2019	Signe Voigt Vadskær	2450
495	22. oktober 2019	Obel-LFI Ejendomme A/S	1456
496	22. oktober 2019	Steen Dalin	2450
497	22. oktober 2019	Jesper Jørgensen	2100
498	22. oktober 2019	Rikke B. Mikkelsen	2700
499	22. oktober 2019	Lotte Harreskov	2860
500	22. oktober 2019	Ellebjerg Skoles Skolebestyrelse	2450
501	22. oktober 2019	Dance Movement	2450
502	22. oktober 2019	Danske Landskabsarkitekter	2000
503	22. oktober 2019	Karen Andersen	2450
504	22. oktober 2019	Hanne Boe	2100
505	22. oktober 2019	Helge Mortensen	2200
506	22. oktober 2019	SLA	2300
507	22. oktober 2019	Danmarks Naturfredningsforening	2500

508	22. oktober 2019	Stephanie Mesker	2720
509	22. oktober 2019	Kate Kamill	1456
510	22. oktober 2019	Sund & Bælt Holding A/S	1601
511	22. oktober 2019	Andreas Mortensen	2450
512	22. oktober 2019	Region Skåne	29189
513	22. oktober 2019	Ebbe Nielsen	1432
514	22. oktober 2019	NOAH trafik	2200
515	22. oktober 2019	Susanna Boudigaard Nielsen	2500
516	22. oktober 2019	Lilian Sølbeck	2450
517	22. oktober 2019	Kaj Thelander Jessen	2450
518	22. oktober 2019	Marianne Schjeldrup Andersen	2700
519	22. oktober 2019	Merve	2100
520	22. oktober 2019	Flemming Holberg Fenger	2720
521	22. oktober 2019	Gentofte Kommune	2620
522	22. oktober 2019	1. kreds Socialdemokratiet Østerbro	2100
523	22. oktober 2019	Peter Majumdar Løgstrup	2450
524	22. oktober 2019	Lis Remvold	1200
525	22. oktober 2019	Bo Jørgensen	2700
526	22. oktober 2019	Skanska Danmark A/S	1561
527	22. oktober 2019	Enhedslisten Amager Øst	2300
528	22. oktober 2019	Wonderful Copenhagen	1165
529	22. oktober 2019	Haveforeningen Vennelyst	2300
530	22. oktober 2019	Vibeke Steen	2700
531	22. oktober 2019	Nina Nielsen	2100
532	22. oktober 2019	Svend-Erik Jørgensen	2700
533	22. oktober 2019	IM Kromann Hansen	1070
534	22. oktober 2019	Nicolaj	2100
535	22. oktober 2019	Marianne Balsløw	2100
536	22. oktober 2019	Skanska A/S	1561
537	22. oktober 2019	Helene Røssel	2500
538	22. oktober 2019	Catrine Hansen-Pahlk	2500
539	22. oktober 2019	Catrine Hansen-Pahlk	2500

540	22. oktober 2019	DGI Storkøbenhavn	1552
541	22. oktober 2019	Danske Studerendes Fællesråd	1608
542	22. oktober 2019	Eva Ullersted	2500
543	22. oktober 2019	John Kay Jensen	2200
544	22. oktober 2019	Nørre Kvarters Beboerforening	1453
545	22. oktober 2019	Rasmus Rise	1432
546	22. oktober 2019	Supawadee Kraisor	2100
547	22. oktober 2019	Forældreforeningen Brug Folkeskolen	2100
548	22. oktober 2019	Marit Dalsgaard	2450
549	22. oktober 2019	Søren Rud	1432
550	22. oktober 2019	Jeanne	1432
551	22. oktober 2019	Naja Andersen, Freja Friis, Mikkel Boe Følsgaard	1670
552	22. oktober 2019	John Kay Jensen	2200
553	22. oktober 2019	Simone Aaberg Kærn	2200
554	22. oktober 2019	Torben Lyng Andersen	1432
555	22. oktober 2019	Trafikgruppen fra Øster Farimagsgade Kvarteret	2100
556	22. oktober 2019	BK Vestia	2450
557	22. oktober 2019	Anette Kjeldsen Hansen	2100
558	22. oktober 2019	Stephan Evon	2100
559	22. oktober 2019	Marlene Balkan-Petersen	2700
560	22. oktober 2019	Nina Svane-Mikkelsen	2450
561	22. oktober 2019	Birgit Schultz	2100
562	22. oktober 2019	Dorte Skovgård Petersen	1662
563	22. oktober 2019	Nina Svane-Mikkelsen	2450
564	22. oktober 2019	Miljøbevægelsen NOAH	2200
565	22. oktober 2019	Katrine Balkan	2700
566	22. oktober 2019	Morten Vesely	1454
567	22. oktober 2019	Foreningen Københavnertunnelgruppen	1358
568	22. oktober 2019	Gry Høirup	1761
569	22. oktober 2019	Marie Louise Stochholm	1432
570	22. oktober 2019	Ask Holmsgaard	2450

571	22. oktober 2019	A. Bo Andersen	2300
-----	------------------	----------------	------

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
[cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

Christina Aagesen, [caa@kk.dk](mailto:caa@kk.dk)

22. oktober 2019

Sag 2019-11559

/kjn

## **Indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019**

Københavns Kommune har sendt forslag til Kommuneplan 2019 i offentlig høring i perioden 27. august 2019 – 22. oktober 2019.

Erhvervsstyrelsen har udarbejdet notat af 25. september 2019 med de statslige myndigheders foreløbige bemærkninger til planforslaget. Notatet blev drøftet på et møde mellem Københavns Kommune, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Energinet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet samt Erhvervsstyrelsen den 27. september 2019.

Københavns Kommune og Erhvervsstyrelsen afholdt den 11. oktober 2019 et opfølgende dialogmøde om kommuneplanforslaget.

På baggrund af drøftelserne på møderne samt efterfølgende dialog har Københavns Kommune den 15. og den 22. oktober 2019 sendt forslag til ændringer og supplementeringer af planforslaget.

### **Indsigelse**

Erhvervsstyrelsen har pligt til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, hvis et forslag til kommuneplan ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser<sup>1</sup>.

I høringsperioden har der ikke for alle punkter kunnet opnås enighed mellem Københavns Kommune og Miljøstyrelsen (MST), Forsvarsministeriet Ejendomsstyrelse (FES) og Erhvervsstyrelsen.

Erhvervsstyrelsen fremsætter hermed indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1<sup>2</sup>, mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 på grund af manglende varetagelse af de nationale interesser i forhold til

- Fingerplan 2019
- Risikovirkomheder
- Forsvarets interesser (efter anmodning fra FES)
- Landskabsinteresser (efter anmodning fra MST)
- Produktionsvirkomheder af national interesse.

Indsigelsen uddybes i det efterfølgende.

### **ERHVERVSSTYRELSEN**

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00

Fax 35 29 10 01

CVR-nr 10 15 08 17

E-post [erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk)

[www.erst.dk](http://www.erst.dk)

### **ERHVERVS MINISTERIET**



Indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, har den betydning, at planforslaget først kan vedtages endeligt, når der er opnået enighed mellem parterne om de nødvendige ændringer, jf. planlovens § 28, stk. 1, og Erhvervsstyrelsen skriftligt har frafaldet indsigelsen.

### **Begrundelse for indsigelsen**

#### Fingerplan 2019

Af punkt 1.4.1 i Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning fremgår, at det er en national interesse, at kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet er i overensstemmelse med Fingerplanen.

Det er således en national interesse, at Fingerplanens udpegninger af grønne kiler, grønne bykiler og arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav fremgår af kommuneplanen, herunder af retningslinjer og retningslinjekort – det skal af kortene fremgå, at der er tale om udpegninger i landsplandirektivet Fingerplanen.

Kommuneplanforslaget indeholder ikke retningslinjer for og retningslinjekort over indre grønne kiler og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2019.

Der fremsættes indsigelse mod de manglende retningslinjer for og retningslinjekort over indre grønne kiler og grønne bykiler i kommuneplanforslaget.

Kommuneplanforslaget indeholder retningslinjer for de områder, der i Fingerplan 2019 er udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, men kommuneplanforslaget indeholder ikke retningslinjekort over områderne.

Der fremsættes indsigelse mod manglende retningslinjekort over VSB-arealer i kommuneplanforslaget.

#### Risikovirksomheder

Det er en national interesse, at kommunen forud for fastlæggelse af bestemmelser for arealanvendelsen i en kommuneplan, som omfatter arealer, der ligger nærmere end 500 meter eller inden for en større passende sikkerhedsafstand fra en risikovirksomhed, inddrager hensynet til risikoen for større uheld i planlægningen, jf. Oversigt over nationale interesser, punkt 1.2.1. Det betyder bl.a., at risikomyndighederne skal høres, jf. bek. nr. 371 af 21/04/2016.

Idet risikomyndighederne ikke er oplyst at være blevet hørt forud for planlægning for placering af et biogasanlæg inden for en afstand af under 500 meter fra risikovirksomheder på Prøvestenen samt planlægning for udlæg af byomdannelsesområderne Jernbanebyen og Nordøstamager (Vermlandsgade og Siljangade) inden for en afstand af under 500 meter fra hhv. Købbyens Maskincentral og Aga A/S, ses hensynet til risikoen for større uheld ikke at være varetaget i planlægningen.

Der fremsættes indsigelse på grund af manglende inddragelse af hensynet til risikoen for større uheld ved planlægning for placering af et biogasanlæg i nærheden af risikovirksomheder på Prøvestenen samt ved udlæg af byomdannelsesområder i nærheden af Købbyens Maskincentral og Aga A/S.

### Forsvarets interesser

Ifølge punkt 4.4.1 i Oversigt over nationale interesser er det en national interesse, at der ikke planlægges for nye bebyggelser, aktiviteter eller anlæg med støjfølsom anvendelse inden for støjkonsekvensområder omkring Forsvarets skydebaner.

Korrekte støjkonsekvenszoner omkring Kalvebod Skydebane fremgår ikke tydeligt af kommuneplanforslaget, og FES finder, at støjzonen for skydebanen skal rettes på kommuneplanforslagets kortbilag, så det sikres, at der i den fremtidige planlægning ikke etableres støjfølsom anvendelse inden for støjzonen. Kortmateriale fra FES er sendt til kommunen.

Efter anmodning fra FES fremsættes indsigelse mod, at der i kommuneplanforslaget ikke er indarbejdet et korrekt støjkort for Kalvebod Skydebane.

Ifølge punkt 4.4.5 i Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning er det en national interesse, at der ikke på Forsvarets arealer planlægges for nye stier, der gennemskærer arealerne, hvis planlægningen ikke er forenelig med, at Forsvaret kan opretholde sine operations-, trænings- og uddannelsesaktiviteter og -muligheder.

I kommuneplanforslaget er der udlagt en grøn cykelrute på Forsvarets ejendom, Svanemøllens Kaserne. Etablering af cykelruten vil stride mod Forsvarsministeriets varetagelse af nationale interesser.

Efter anmodning fra FES fremsættes indsigelse mod kommuneplanens udlæg af en grøn cykelrute på Svanemøllens Kaserne.

### Landskabsinteresser

Ifølge punkt 3.1.1 i Oversigt over nationale interesser er det en national interesse, at kommuneplanen indeholder retningslinjer til sikring af bevaringsværdige landskaber, som i udgangspunktet friholder dem for byggeri og anlæg.

Kommunen har haft retningslinjer for og udpegninger af bevaringsværdige landskaber frem til Kommuneplan 2015. I forslag til Kommuneplan 2019 er de landskabelige hensyn udgået af retningslinjen og udpegningen, da beskyttelsesområderne nu udelukkende omhandler naturværdier.

Efter anmodning fra MST fremsættes indsigelse mod den manglende sikring af bevaringsværdige landskaber i kommuneplanforslaget.

### Produktionsvirksomheder af national interesse

Med kommuneplanforslaget muliggøres, at der i en række områder, herunder tidligere erhvervsområder, kan ske en mere miljøfølsom anvendelse. For en stor del af disse områder gælder, at de ligger i nærheden af produktionsvirksomheder, som af ERST er vurderet at være af national interesse. Med kommuneplanforslaget udpeges tillige 10 byomdannelsesområder, som alle omfatter arealer, der ligger i nærheden af produktionsvirksomheder af national interesse.

Det er en national interesse, at kommunen i planlægningen sikrer drifts- og udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder af national interesse, jf. punkt 1.1.1 i Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning.

Kommunen har udarbejdet et forslag til rammetekst, der kan indarbejdes i rammer for de områder, hvor der med kommuneplanforslaget muliggøres en mere miljøfølsom anvendelse. Der er behov for præcisering og supplerende af kommunens forslag til rammetekst. Det forudsætter yderligere drøftelse og afklaring mellem kommunen og ERST.

Idet det ikke har været muligt inden for høringsfristen at få en aftale om rammeteksten på plads, fremsættes indsigelse i forhold til manglende sikring af drifts- og udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder af national interesse.

### **Yderligere dialog**

Erhvervsstyrelsen indgår gerne i yderligere dialog med kommunen om planforslaget med henblik på drøftelse af løsningsmuligheder og af nødvendige ændringer, der kan føre til frafald af indsigelsen.

./ For øvrige forhold finder Erhvervsstyrelsen ikke anledning til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, mod kommuneplanforslaget under forudsætning af, at Københavns Kommune i forbindelse med den endelige vedtagelse indarbejder de ændringer og suppleringer i kommuneplanen, som fremgår af Erhvervsstyrelsens vedlagte notat af 22. oktober 2019 om aftalte ændringer og suppleringer.

### **Bemærkninger**

Ved eventuelle væsentlige ændringer i forslaget ud over det, der fremgår af ovennævnte notat om aftalte ændringer og suppleringer, skal Erhvervsstyrelsen have lejlighed til at udtale sig før endelig vedtagelse, jf. planlovens § 27, stk. 2.

Det er op til kommunen at vurdere, om ændringerne medfører krav om fornyet høring jf. planlovens § 27, stk. 2.

Der henvises i øvrigt til de bemærkninger, der fremgår af vedlagte notat af 25. september/ 7. oktober/ 22. oktober 2019 med statens bemærkninger, referat, kommunens tilbagemelding og Erhvervsstyrelsens konklusion.

Med venlig hilsen

Christina Berlin Hovmand  
Kontorchef

---

<sup>1</sup> Erhvervsministeren har pligt til på statens vegne at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, hvis et forslag til kommuneplan eller ændringer af en kommuneplan ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser vedrørende vækst og erhvervsudvikling, natur- og miljøbeskyttelse, kulturarvs- og landskabsbevarelse, hensyn til nationale og regionale anlæg eller regler og beslutninger efter § 3. Beføjelsen er henlagt til Erhvervsstyrelsen, jf. § 2, stk. 1, nr. 6, i bekendtgørelse nr. 187 af 06/03/2018.

<sup>2</sup> Indsigelsen har hjemmel i planlovens § 29, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 287 af 16/04/2018 af lov om planlægning med senere ændringer. Planforslaget er alene vurderet i forhold til de nationale interesser.

## NOTAT

22. oktober 2019

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
[cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)

Sag 2019-11559  
/kjn

Christina Aagesen, [caa@kk.dk](mailto:caa@kk.dk)

### ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø

### Notat om aftalte ændringer og suppleringer i Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019

Tlf. 35 29 10 00  
Fax 35 29 10 01  
CVR-nr 10 15 08 17  
E-post [erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk)  
[www.erst.dk](http://www.erst.dk)

Københavns Kommune har sendt forslag til Kommuneplan 2019 i offentlig høring i perioden 27. august 2019 – 22. oktober 2019.

Erhvervsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Energinet samt Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet holdt den 27. september 2019 møde med Københavns Kommune på teknikerniveau. Som oplæg til mødet havde Erhvervsstyrelsen udarbejdet notat af 25. september 2019 med de statslige myndigheders foreløbige bemærkninger til forslaget.

### ERHVERVS MINISTERIET

Erhvervsstyrelsen og Københavns Kommune afholdt den 11. oktober 2019 et opfølgende dialogmøde om kommuneplanforslaget.

På baggrund af drøftelserne på møderne samt efterfølgende dialog har Københavns Kommune den 15. oktober 2019 og den 22. oktober 2019 fremsendt forslag til nødvendige ændringer og suppleringer af planforslaget.

Det følgende er de ændringer og suppleringer, der er indgået aftale om mellem Erhvervsstyrelsen og Københavns Kommune.

#### Risikovirksomheder

Kommunen tilføjer i retningslinjen for risikovirksomheder, at sikkerhedsafstanden fra en risikovirksomhed kan være større end 500 meter.

Den justerede retningslinje forudsættes at blive indarbejdet i og at fremgå af den endeligt vedtagne kommuneplan.

#### Energiinteresser

På retningslinjekortet over energiforsyningsanlæg retter kommunen fejl på visningen af det eksisterende 400 kV elkabelanlæg. Det eksisterende 132 kV el-transmissionsnet indtegnes på retningslinjekortet.

Det justerede kort forudsættes at blive indarbejdet i og at fremgå af den endeligt vedtagne kommuneplan.

Energinet har med mail af 16. oktober 2019 oplyst, at GIS-filer er sendt direkte til kommunen.

#### Vejinteresser

Kommunen indarbejder i retningslinjer og på retningslinjekort de arealreservationer/undersøgelsestracéer til mulige fremtidige overordnede vejanlæg, som fremgår af Fingerplan 2019, jf. § 26, pkt. 24) Nordhavnstunnel og undersøgelse af Østlig Ringvej samt pkt. 25) Undersøgelse af udvidelse af Amagermotorvejen mellem motorvejskryds Avedøre og Centrumforbindelsen.

De justerede retningslinjer og retningslinjekort forudsættes at blive indarbejdet i og at fremgå af den endeligt vedtagne kommuneplan.

#### Produktionsvirksomheder af national interesse

Kommunen foretager præcisering af den del af retningslinjen, der vedrører lokalplanlægning, så den har følgende ordlyd: ”Ved lokalplanlægning, som medfører mere miljøfølsom anvendelse på arealer i kommuneplanrammer, der omfatter eller er beliggende nær produktionsvirksomheder (virksomheder jf. planlovens § 11 a, stk. 12) eller transport- og logistikvirksomheder, skal det sikres, at lokalplanlægningen ikke vil begrænse virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder, herunder sikres at lokalplanlægningen ikke vil være årsag til, at en virksomhed vil kunne blive stillet over for skærpede miljøkrav i forbindelse med en fremtidig miljøgodkendelse.”

Kommunen udarbejder supplerende redegørelse om baggrunden for retningslinjen, om hvad der forstås ved nærområder til produktionsvirksomheder, samt om hvad der typisk skal tages hensyn til i planlægningen.

Den justerede retningslinje og den supplerende redegørelse forudsættes at blive indarbejdet i og at fremgå af den endeligt vedtagne kommuneplan.

Der er truffet aftale om, at der udarbejdes en tekst, der indsættes i de kommuneplanrammer, hvor der med kommuneplanforslaget gives mulighed for mere miljøfølsom anvendelse. I forhold til hvilke konkrete rammer, herunder rammer i de 10 byområdesområder, teksten skal indsættes i, forudsættes en afklaring i dialog mellem Københavns Kommune og Erhvervsstyrelsen forud for kommunens vedtagelse af kommuneplanen.

## **Svar til: Høring 49038 af: 1138 enslydende høringsvar vedr. Bispeengbuen**

Kære Frank Jensen

Jeg synes det er meget positivt, at Bispeengbue-projektet er med i kommuneplanen. Jeg ønsker at udtrykke et ønske og en bekymring om projektet:

Jeg ønsker, at åbningen af Ladegårdsåen eksplicit bliver en del af Bispeeng-projektet. Åen har leveret vand til Københavns forsvar og drikkevandsforsyning gennem 500 år og ethvert projekt der involverer nedrivning af Bispeengbuen skal selvfølgelig føre til en åbning af åen. Det er sund fornuft ift. klima, skybrud, rekreativ værdi og kulturhistorie.

Frederiksberg har sat penge af til at arbejde med projektet allerede i år og de har afventet Københavns aktive medvirken, for at kunne gå i gang med de grundige analyser, som skal danne grundlag for en dialog med staten om Bispeengens fremtid. Jeg er stærkt bekymret over, at København udskyder beslutningen om at afsætte penge til projektet, for det skaber en masse usikkerhed om kommunernes sammenhold i forhandlingerne med staten.

Og værst af alt, så kan forsinkelsen betyde, at vi ikke når at gøre noget, inden staten levetidsforlænger Bispeengbuen, så den skal stå i endnu mindst 50 år. Mange storbyer vælger i disse år at fjerne deres hævede motorvejsbroer og det vil være en skam, hvis København vælger at lade sin stå i 50 år mere.

Venlig hilsen

En engageret borger

## Vedr.: Forslag til Kommuneplan 2019 – Område D.19.4.50 – Lokalcenter Øresundsvej

Til forslag for kommuneplan 2019 sendes hermed hørings svar angående udlæg for område D.19.4.50. Hørings svaret indsendes på vegne af organisationsbestyrelsen for Samvirkende Boligselskaber (SAB).

### Baggrund

Det almennyttige boligselskab SAB ejer en bebyggelse beliggende i ovennævnte rammeområde. Bebyggelsen er navngivet Wittenberghus. Bebyggelsen huser almene familieboliger, ældrecenteret "Sløjfen" drevet af SUF samt en række butiklokaler.

SAB samarbejder med SUF om en opdateret bebyggelse til ældrecenteret Sløjfen, herunder en stærkt tiltrængt forbedring af de almene boligernes gårdrum. En del af finansieringen af projektet skal komme via en ny bebyggelse på den pågældende ejendom til butikformål. SAB har haft en forhåndsdialog med Teknik- og Miljøforvaltningen omkring det konkrete projekt. Om end projektet generelt har mødt velvilje hos både TMF og SUF, så er der mellem SAB og Københavns Kommune en uenighed omkring opgørelsen af restrammen til opførelse af butiksaleer i rammeområdet. Uenigheden har implikationer for projektets realiserbarhed.

Restrammen er i KP15 og i udkastet til KP19 er opgjort til 450 kvadratmeter. SAB har via planrådgiver fremsendt en redegørelse som viser, at den reelle restramme baseret på en konkret opgørelse af de faktiske anvendelser til butikformål i henhold til planlovens bestemmelser herom, giver en restramme på 1.426 kvadratmeter. Opgørelsen er fremsendt til Københavns Kommune, men SAB har ikke modtaget en tilbagemelding omkring enighed om restrammens størrelse. Enighed er væsentlig idet SAB's projekt kræver en ramme til nyt butikareal på 1.200 m<sup>2</sup> butik.

SAB er af Københavns Kommune blevet opfordret til at ansøge om et ændret udlæg for lokalcenter Øresundsvej for det tilfælde, at man ikke

### Samvirkende Boligselskaber

Vester Voldgade 17  
1552 København V

T 33 63 10 00  
F 33 63 10 01

kab@kab-bolig.dk  
www.kab-bolig.dk

CVR. nr. 56 81 59 10

### Telefonisk henvendelse

Man-ons	09.00-15.30
Torsdag	10.00-18.00
Fredag	09.00-13.00

### Personlig henvendelse

Man-ons	10.00-14.30
Torsdag	10.00-18.00
Fredag	10.00-12.00

### Kontakt oplysninger

Lene Vennits  
Kundechef

T 33 63 11 86

lve@kab-bolig.dk

er enige om restrammens opgørelse, således at de planmæssige rammer for projektet er til stede.

I forlængelse heraf fremsendes på vegne af SAB følgende to alternativer til ændringsforslag:

### **Ændringsforslag 1**

At restrammen til opførelse af arealer til butikker i område D.19.4.50 opgøres på baggrund af de konkrete anvendelser i rammeområdet i henhold til planlovens definitioner for butiksarealer, og at den eventuelle ændrede restramme for opførelse af butiksarealer indføres i Kommuneplan 2019.10.20

### **Ændringsforslag 2**

Såfremt ændringsforslag 1 udmunder i en restramme til opførelse af butikslokaler på under 1.200 kvadratmeter, foreslås at klassifikation af rammeområde D.19.4.50 ændres fra lokalcenter til bydelscenter med de maksimale rammeudlæg, som planloven giver mulighed for i den henseende.

En ændring af udlæg fra lokalcenter til bydelscenter vil ligeledes give området omkring Lergravsparkens Metrostation mulighed for at udvikle sig og skabe nye funktioner til publikumsorienterede tilbud.

Med venlig hilsen

John B. Sørensen  
Formand for SAB

Frank Sass  
Næstformand, SAB

### **Bilag**

SAB's opgørelse af restramme til butiksformål i D.19.4.50  
Skitseprojekt til nyt ældrecenter "Sløjfen" og ny butiks bebyggelse



# ÆLDRECENTER, BUTIK OG NYT GÅRDRUM WITTENBERGHUS

ØRESUNDSVEJ 69, 2300 KØBENHAVN S





# INDHOLD

- 3 .....Ejendommen i dag
- 4 ..... Planmæssige rammer
- 5 ..... Projektet
- 6 ..... Nyt gårdrum
- 8 .....Ny Sløjfe
- 9 .....Ny dagligvarebutik

# EJENDOMMEN I DAG

KAB/SAB og Innovater arbejder i fællesskab på et projekt beliggende Øresundsvej 69, 2300 København S..

I projektområdet ligger der i dag et overvejende sort gårdrum (parkering og kørearealer), skure til affaldsfunktioner og cykelopbevaring, et mindre legeareal samt aktivitetscenteret Sløjfen (<http://sloejfen-amager.dk/index.html>) drevet af Socialforvaltningen via et lejemål hos SAB.



# PLANMÆSSIGE RAMMER

Området er i Kommuneplan 2015 udlagt til lokalcenter navngivet "Lokalcenter Øresundsvej". Ligeledes er området udlagt som et B4 område med mulighed for etablering af ny bebyggelse med en bebyggelsesprocent op til 150.

Lokalcenteret angiver en restramme ud af 3.000 m<sup>2</sup> på 450 m<sup>2</sup> til butiksareal. Det faktiske restareal vurderes dog at være en del større efter at have gennemgået ejendommene i lokalcenteret. Der er ganske få butikker. Langt de fleste tilbud i lokalcenteret er enten restaurationer eller andre publikumsorienterede erhverv.



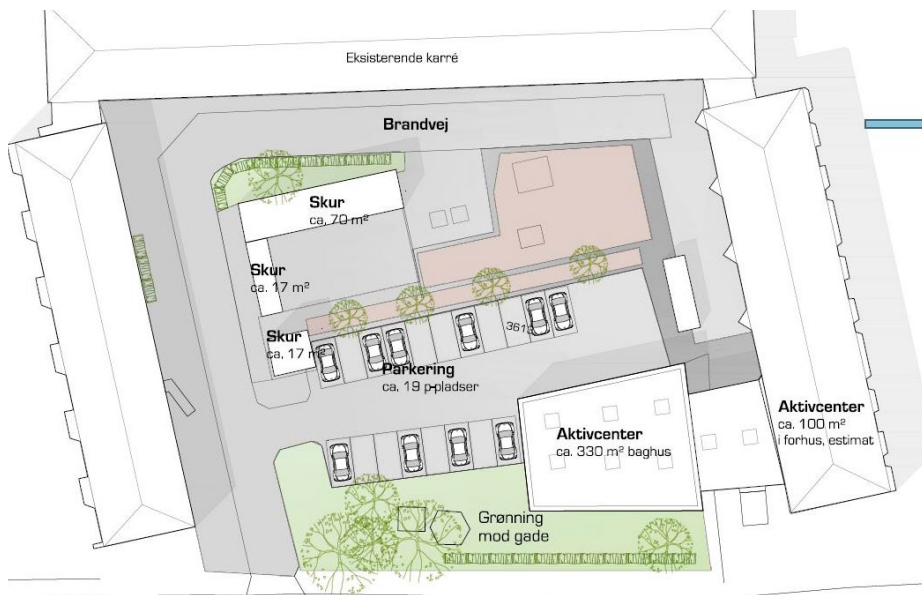
# PROJEKTET

Projektet har en række overordnede målsætninger, som alle knytter sig til at italesætte en række af ejendommens problemer i dag, og således forbedre vilkårene for ejendommens beboere samt brugerne af Sløjfen.

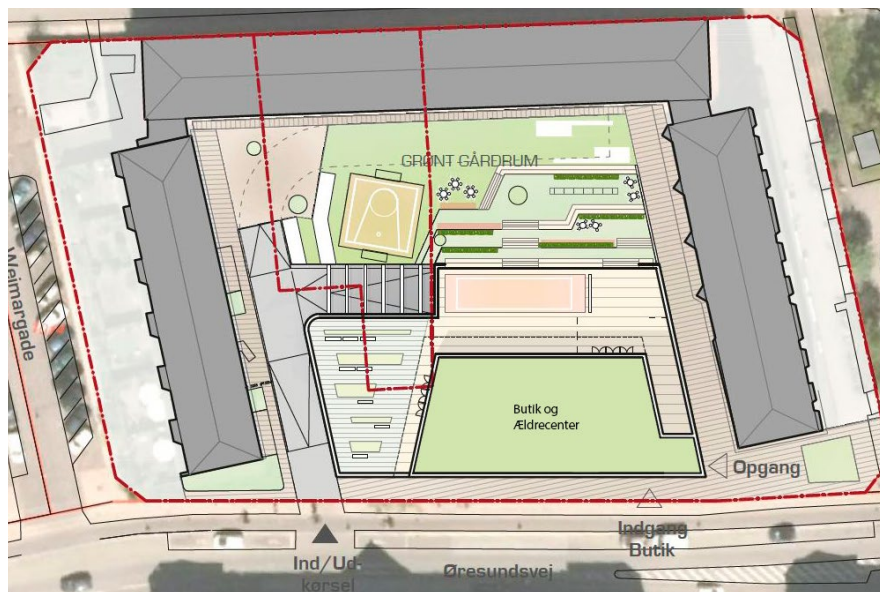
Elementerne i projektet er i hovedtræk:

- Nyt gårdrum – Fra sort til grønt
- Ny Sløjfe – En opgradering af utidssvarende lokaler med udgiftskrævende vedligeholdelse
- Ny dagligvarebutik i lokalcenteret

Projektdetaljeringen fremgår af vedlagte skitseprojekt.



Eksisterende forhold



Fremtidige forhold

# NYT GÅRDRUM

Adgangen til grønne områder for københavnere har længe været et fokusområde i Københavns Kommune; og med rette. Adgangen til grønne arealer der ligger relativt uforstyrret er et stort aktiv for lejligheder beliggende i byen, hvor pladsen er lidt mere træng.

Ejendommen henligger i dag med et gårdrum præget af parkeringspladser, køreveje og forskellige skure til affald og cykler. Herudover ligger gårdrummet i dag i åben forbindelse til Øresundsvej, hvilket kombineret med de dårlige faciliteter giver

ringe muligheder for kvalitetsophold for ejendommens beboere og brugere.

Den overvejende del af de grønne arealer på ejendommen ligger i dag placeret mellem den eksisterende bebyggelse, som ligger tilbagetrukket fra vejen, og Øresundsvej, hvilket gør det grønne areal støjpåvirket, ligesom det ikke er et areal, man oplever at opholde sig ugeneret.



Billeder af nuværende gårdmiljø



# NYT GÅRDRUM

Projektet gør op med ovennævnte, og placerer parkeringen på ejendommen i kælder, hvilket frigiver arealet over parkering til ophold. Man går fra en gård uden opholdskvaliteter til et fælles gårdrum, hvor beboere og brugere af Sløjfen kan møde hinanden i grønne omgivelser.

Dagligvarebutikken er ligeledes med til at indramme gårdrummet, hvorved man får fjernet generne fra trafikken på Øresundsvej. Dagligvarebutikken giver mulighed for at lave et spændende gårdmiljø med flere opdelinger via terrasseringer, således at en del af gårdmiljøet reelt ligger i niveaufri adgang fra Sløjfen, der rykkes ovenpå

butikken, og en del i niveaufrihed fra de eksisterende boliger.

Den nye bebyggelse giver også mulighed for, at indføre en ny bæredygtighed i gårdrummet. Det sorte gårdrum i dag, giver ikke nogen mulighed for nedrosling af vandafledningen fra ejendommen. Et grønt gårdrum skaber rammerne for at imødekomme nogle af de klimatilpasninger vi mødes af i disse år, og nedrosle afledningen af regnvand fra ejendommen betragteligt ved at indføre grønne flader på tage og i gårdrum.



Visualisering af projektet set fra oven

# NY "SLØJFE"

Sløjfen er et aktivitetscenter for ældre, som drives af Socialforvaltningen. Tilbuddet er populært, og der er en række aktiviteter fra seniorgymnastik, fælles spising til banko og billard i Sløjfen i dag.

Bygningen er dog både indvendigt og udvendigt i dårlig vedligeholdelsesmæssig stand., og udearealet som nævnt tidligere er af en lav kvalitet, hvilket begrænser tilbuddene i Sløjfen til overvejende at foregå inden døre, ligesom fortsat drift af den nuværende ejendom vil kræve relativt omfattende investeringer.

Et nyt aktivitetscenter vil kunne forbedre et allerede populært tilbud for brugerne i mere tidssvarende lokaler, som er tilpasset lokalets brug i dag, samtidig med at man får løst en problemejendom med meget store udgifter til opvarmning.

For SAB vil projektet ligeledes kunne løse en økonomisk byrde overfor Københavns Kommune, idet projektet vil muliggøre indfrielse af en hjemfaldsforpligtigelse overfor Københavns Kommune.



Billeder af sløjfen i dag



Reference billeder fra beboerhus i Ballerup



# NY DAGLIGVAREBUTIK

KAB udlejer i dag en række mindre butikker ved torvet, der er orienteret mod Lergravsparkens metrostation. Netop den stationsnære beliggenhed er et aktiv for den kommercielle værdi af disse lejemål. Alligevel er det problematisk at trække lejere til, som fungerer som et aktiv for det lille center. En stor del af problemstillingen her knytter sig til, at der reelt set ikke er noget dagligvaretilbud i forlængelse af metroen, hvilket i lokalcentre ofte udgør den største besøgsfrekvens til et lokalcenter.

I dag er der ikke nogle tidssvarende dagligvaretilbud i lokalcenteret. Eneste dagligvaretilbud i lokalcenteret er en meget lille og utidssvarende Aldi butik beliggende på Messinavej. Modsat er der for samtlige af de omkring liggende centerområder, der alle ligger mere end 500 meter væk en række

nye dagligvaretilbud (bydelscenter Strandlodsvej Kvikly/Fakta, Bydelscenter Øresund Station LIDL og Amagerbrogade bymidte Netto/Rema 1.000). Derfor understøtter projektet til dels lokalcenterets kommercielle attraktion i nærområdet og styrker ligeledes tilgængeligheden af dagligvarer i området for blødetrafikanter og brugere af Lergravsparken metrostation, hvilket er i overensstemmelse med planlovens intentioner for placering af dagligvarebutikker og kommuneplanens intentioner med udlægget af lokalcenteret.

Projektets implementering af en ny LIDL-butik ses derfor som et stort aktiv for ejendommen og for lokalcenteret i sin helhed, som i dag af præget af ganske få butikker, hvor de enkelte tilbud der er, har en lav attraktion.



Billeder af lokalcenteret i dag



Reference billeder fra LIDL butik

## **Jacob Nielsen (Fremgår ikke af Blivhørt)**

Overordnet er det en god plan, som inkluderer en del nye boliger.

Flere boliger giver mening, så de mange mennesker, der vil bo i byen, får en chance for det, istedet for at lave det til en lukket klub – som ser ud til at være mange lokaludvalgs agenda. Flere boliger i byen er også godt for miljøet – CO2 udledning for folk i byen er meget lavere end for beboere i forstæder og på landet. København er landets eneste større by. Hvis man vil have færre huse, meget plads og meget grønt (udover de mange parker vi har allerede), så flyt på landet.

Jeg forstår dog ikke argumentet for størrelses krav til boliger - hvorfor skal kommunen prøve at favorisere dem der har brug for større boliger over dem med behov for mindre?

Ungdomsboliger er et af de mest oplagte behov, og nemt at opfylde, da de ikke fylder meget - flere af dem. Igen et ubegrundet størrelseskrav: hvorfor skal kollegieboliger minimum være 25 kvm? Nogle vil måske foretrække mindre til færre penge.

Byg også flere butiks/cafe lokaler - giver liv og holdet priserne på butikslokaler nede, så der kan komme mere diversitet.

Specifikt ift Vesterbro giver det ikke mening at lave togbyen til park - en park uden direkte forbindelse til boliger bliver ikke brugt. Og Enghave Parken samt akademiets have er ikke overfyldt – jeg kan ikke se et stort uopfyldt behov. Til gengæld mangler der (ud over boliger) sports-faciliteter på Vesterbro – det skal inkluderes i området.

## **Peter Hess-Nielsen (Fremgår ikke af Blivhørt)**

I Kommuneplan 2015 fremgår der en grøn kile mellem Havneparken på Islands Brygge og AmagerFælled via Kigkurren.

Denne grønne kile er desværre forsvundet fra Kommuneplansforslaget 2019.

Det er helt uforståeligt. Jeg vil gerne opfordre til at der genetableres en grøn kile i den kommende Kommuneplan. Den grønne kile mellem Havneparken og Amager Fælled må meget gerne inddrage Kigkurren og Snorresgade som grøn alle. Amager Vest Lokaludvalg og Bryggens Lokalråd har begge arbejdet med forslag til et sådant projekt, som jeg stærkt vil opfordre til at man inddrager i det videre Kommuneplansarbejde.

Kommuneplansforslaget er for mig at se præget af at mange små områder, som hidtil har været mulige "grønne åndehuller" nu bliver beskrevet som mulig anvendelse til bolig og erhverv. Det harmonerer på ingen måde med de overordnede politiske udsagn om at København skal være en grøn by. Det virker desværre som om ord og handling ikke følges ad.

## **Nina Højsteen (Fremgår ikke af Blivhørt)**

I har med lokalplan II for Holmen og flere tillæg anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Men I glemmer fuldstændig at høre os fx i forhold til dispensationer, der er givet til lokalplanen, det være sig pga. parkeringsnormen, anlæg af erhverv, dispensation til bebyggelsesprocent, fravær af erhverv i form af indkøbsmuligheder og ikke mindst uroligt ringe og farlige trafikforhold på en vej, der er en skolevej for rigtig mange børn og unge hver dag. Hvordan kan I planlægge et så stort boligområde så ringe? Og senest så vil I anlægge Lynetteholmen på en måde der vil gøre området endnu mere uattraktivt som beboer? Der skal være dag i op til 20 år køre lastbiler lige forbi eller på Margretheholmen med potentielt giftig jord jf. By & Havn? Margretheholms Havn/Lynetten som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg vil bede jer indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen. Hvis I mener det når I siger I vil inddrage borgerne, så inddrage os !!!

## **Lone Munkgaard (Fremgår ikke af Blivhørt)**

Kommentarer og indvendinger til lokalplan for Englandsvej 51.

Der er anlagt for få P-pladser i forhold til antal lejemål. Det vil forværre de i forvejen belastede P-forhold i området, ikke mindst på de omkringliggende villaveje, der er tæt belagt af biler fra de nærliggende store lejlighedskomplekser .

Evt. udkørsel til Ulrik Birch's Alle vil være uhensigtsmæssig pga. meget tværgående trafik imellem Englandsvej og Amagerbrogade, og det vil yderligere vanskeliggøre udkørsel fra Ulrik Birch's Alle til Englandsvej, samt forværre trafiksituationen på de nærliggende små villaveje.

## **Mette (Fremgår ikke af Blivhørt)**

Jeg har en stor undren over at de voldsomt forurenende scooter, stadig er lovlige !

De forurener 19 x mere end en bil, og man kan næsten ikke få vejret, efter de har overhalet på cyklestien.

Særligt i aftentimerne, hvor alle pizzabudene drøner rundt, hænger partiklerne længe i luften.

Der må da snart gøres noget så vi kan trække vejret .

## Svar til: Høring 49038 af: Mads Kristoffersen

OPRETTET

3. september 2019

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Mads Kristoffersen

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Der skal gøres mere ved den tunge trafik i Vanløse. Et af kommuneplanens mål er: at luften bliver så ren at borgernes sundhed ikke belastes! Jyllingevej plages af meget og tung trafik og værdierne for kvælstofdioxid er flere steder over grænseværdierne. Der ligger daginstitutioner, beboelse og butikker tæt op ad vejen. Desuden er der dårlige udsyns og udkørselsforhold fra sidevejene, ingen midterrabat og voldsomt meget trafik og støj. Det er på alle måder en plage for både beboere, forretningsdrivende og bløde trafikanter. Der bør i kommuneplanen være konkrete tiltag til at få nedbragt forureningen og støjen i dette område. Der nævnes i bydelsplanen for Vanløse netop dette område som værende belastet af tung trafik, men der ingen løsningsforslag og ingen tiltag! Det bør der være. 1. Gør Jyllingevej et-sporet, så færre benytter den, evt. Ved at reservere en vejbane til busser. 2. Plant flere vejtræer der absorberer CO<sub>2</sub>, virker støjdæmpene og desuden gør bydelen mere indbydende. Det er hovedsagligt pendlere der kører til og fra København og der er kun en person i næsten alle personbilerne som kører på Jyllingevej. Hvis man reducerer trafikken på indfaldsvejene, reducerer man også antallet af bilerne i byen. Jeg savner konkret handling fra kommunens side. Der er nogle fine målsætninger i kommuneplanen men uden handling klinger det hult. Københavns borgere bør komme i første række, så må turister, pendlere og besøgende komme i anden.

## Svar til: Høring 49038 af: Niels

OPRETTET

4. september 2019

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Niels

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Jeg savner i den grad en kritisk debat omkring ønskerne til at byen absolut skal vokse med så mange indbyggere, som synes at være en underliggende præmis i kommuneplanen. Det er selvfølgelig dejligt at få flere skatteydere, men det er jo ikke givet at flere indbyggere vil være en god ting for københavnernes idet der må imødeses øget trængsel både i trafikken og for de rekreative muligheder (svømmehaller, parker osv.). Jeg deler således ikke kommunens ambition, som fylder det meste af kommuneplanen, om at gøre en lang række tiltag for at øge befolkningen indenfor de nuværende fysiske rammer af Københavns kommune. Lynetteholmen vil kun øge arealet med 2%, hvilket er langt lavere end forøgelsen af boliger og erhversarealer, så kommuneplanen er udtryk for en markant 'fortætning'. Eneste argument for at øge indbyggertallet er tilsyneladende at det skulle være eneste middel til at holde boligpriserne nede, men der savnes i den grad en argumentation for at det skulle være tilfældet, og at det aktuelle niveau udgør et væsentligt problem, særligt i en situation hvor priserne i Københavns umiddelbare omegn ikke er særligt høje set i et internationalt perspektiv, eller hvor folk pendler meget langt (igen i et internationalt perspektiv). København skal gøres bedre for de københavnere der allerede bor og fx har meget langt mellem sports- og svømmehaller, og for meget forurening/støj fra den trafik der allerede er her. København skal ikke udvides nævneværdigt. Hertil kommer at mange af de områder der ER udvidet i de senere år (Ørestad, Sluseholmen, Nordhavn, Carlsberg-byen) er fyldt af rædselsfuldt og ensartet byggeri, som ikke tilfører byen noget. Hvis der skal udbygges skal der stilles langt højere krav til de arkitektur og vision. Endelig er det ikke tilstrækkeligt at begrænse højhuse til at de må ligge 'stationsnært' - med mange s- og metro-stationer giver det meget vide rammer for placering, og det defineres ikke hverken hvad 'nært' vil sige eller hvor højt et hus skal være for at blive betragtet som et 'højhus'. Flere ambitioner om at være en grønnere by, bl.a. gennem fokus på cyklister og kollektiv trafik kan jeg godt tilslutte mig, selvom det for altid vil ærgre at man ikke anlagde metroen under de fire store brogader, og at hverken metro eller s-tog betjener de store hospitaler. Mvh Niels



## Svar til: Høring 49038 af: Lawrence Barlow

OPRETTET

6. september 2019

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Lawrence Barlow

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Tivolis planer om at lukke Vesterbrogade for biltrafik mellem H. C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade og lave en parkstrækning er meget spændende. Jeg synes dog, at man bør gå endnu videre og nedrive Axelborg. Bygningen, der ligger på et tidligere åbent terræn ved den gamle hovedbanegård, har altid virket meget grå og dominerende på området og står i total kontrast til Tivolis smukke hovedindgang. Byggeriet af Axel Towers har desuden gjort Axeltorv så smal og mørk, at den i dag kun bruges som en passage. Hvis Axelborg nedrives kan der anlægges en kæmpe grøn plads lige foran Tivolis hovedindgang, som vil være omkranset af historiske bygninger som Cirkusbygningen, Palads og SAS hotellet. Det vil samtidig gøre Vesterport mere tilgængelig for fodgængere. Det vil være et tab for byen, hvis Paladsbygningen rives ned, men berigelse hvis Axelborg bliver det. .

## Svar til: Høring 49038 af: Nils Andreas Anthon Persson

OPRETTET

7. september 2019

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Nils Andreas Anthon Persson

POSTNR.

1620

BY

København V

HØRINGSSVAR

Jeg har svært ved at se pointen med den planlagte park ved Tivoli på Vesterbro. Grønne områder er jo meget fine, men at ligge det midt i et af Københavns hovedtrafikåre, synes ikke at være en synderlig god ide. Nuvel, Københavns kommune har gerne ville nedbringe biltrafikken, og det kan også være godt nok, men så må man også gennemtænke alternativer for folk der nu en gang er afhængige af deres bil. Grundet de eksorbitante boligpriser i byen, er der mange lav-mellemindkomst borgere, der må se sig nødsaget til at bo lidt uden for byen, for ikke at sige i købstaderne uden for storbyen. Her er man altså afhængig af biltransport, og siden det offentlige stadig er mange gange dyre end at køre bil, er der ikke noget reelt alternativ. At nedlægge et trafikknudepunkt som indre Vesterbro er, vil også kun forudsage at biltrafikken rykker ud på de andre hovedfartsveje, til gene både for bilisterne og dem der måtte bo i disse områder. Vi skal da reducere CO2, men at få en masse biler til at holde i endeløse køer, i tomgang, gør hverken noget for miljøet, for bilisterne eller beboerne i området. Jeg synes ærligtalt ikke at det er så tilpas vigtigt med en ny park ved Tivoli, at man skal gøre livet surt for en masse mennesker der nu en gang er afhængige af bilen som transportmiddel, eller overtrafikere andre gader. Hvis man vil gå en tur i grønne omgivelser, er der altså ikke langt til Søndermarken/Frederiksberg Have. Mvh. En ikke-bilejer.

## Svar til: Høring 49038 af: Kristian Toksvig

OPRETTET

7. september 2019

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Kristian Toksvig

POSTNR.

1720

BY

København V

HØRINGSSVAR

Hvorfor Jernbyen? Vesterbro og Kongens Enghave har de seneste år oplevet en utrolig udvikling med nye beboelsesområder i Carlsbergbyen, Enghave Brygge og Sluseholmen. Det er forståeligt, at mange gerne vil bo i dette område, for her er virkelig skønt. De mange nye beboer og alle de gamle beboer mangler bare noget ala Kløvermarken og Fælledparken. Et stort grønt og rekreativt område, hvor børn kan dyrke motion og voksne kan finde sammen og restituere. Det som KK ligger op til med Jernbyen, giver minimal mulighed for udviklingen af et grønt område. Jeg håber virkelig ikke at Kommunalplanen realiseres i dens nuværende udformning mht Jernbyen for der er bare kvantitet frem for kvalitet. Venlig hilsen Kristian

## **Svar til: Høring 49038 af: Martin**

OPRETTET

8. september 2019

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

**Martin**

POSTNR.

1674

BY

København V

HØRINGSSVAR

Hej, jeg synes det er meget vigtigt med mere fokus på rekreative områder og offentlige og billige rum/aktiviteter, der fremmer fællesskab og modvirker ensomhed. Mårettet forskellige aldersgrupper. Måske også aktiviteter der fordrer til ejerskab blandt de deltagende, som fx ved at man tager en ret med selv. Men det skal være billigt at deltage og behøver ikke være fancy. Det kunne fx være billig madaften til en 10 eller 20'er. 50kr som ved absalon kirken kan måske have en afgørende faktor for mindre bemidlede borgere. Men altså ordentlige rammer hvor man kan komme som den man er og hygge med forskellige ting.

## **Svar til: Høring 49038 af: Grethe Jørgensen**

OPRETTET

9. september 2019

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Grethe Jørgensen

POSTNR.

1707

BY

København v

HØRINGSSVAR

Som borger på Vesterbro er det tydeligt at vi akut mangler grønne områder samt idrætsfaciliteter med plads til livsudfoldelse i området. I de år jeg har haft tilknytning til København, er befolkningstætheden steget betydeligt (ca 150.000 borgere på 26 år). Specielt børnefamilierne præger gadebilledet, hvilket får behovet til at stige og dermed har gjort pladsen på Vesterbro lidt trang. Da det er mit håb, at vi kan bevare København som en by, der er rummelig med plads til alle høj som lav finder, jeg forslaget fra Vesterbro Lokaludvalg om en park på Vester Remisevej helt i tråd med dette. Her er tænkt på behovet for både kultur og idræt til en stor del af Københavns befolkning indenfor de næste mange år. Det er et flot stykke arbejde og vel tænkt.

## Svar til: Høring 49038 af: Anders M. Sørensen

OPRETTET

11. september 2019

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Anders M. Sørensen

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Et stort ønske om handling bag de flotte ord i planen - At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to. Lokalt på Østerbro, som i høj grad er præget af børnefamilier, må trygheden meget gerne opprioriteres. Konkret er det ikke muligt for ældre, små børn, folk med barnevogne, dårligt gående osv osv. at nå at krydse Østerbrogade ved Trianglen og Nøjsomhedsvej for grønt lys. Hensynet er her til bilerne og deres flow. Børn med flere havner konstant ude midt på vejen, når lyset skifter. Ndr. Frihavnsgade mangler et rigtigt trafiklys midt på vejen, så de mange skolebørn mv. kan krydse sikkert. Nu skal de ved fodgængerovergangene håbe på, at bilerne har lyst til at stoppe. Utrygt og farligt! Bare nogle eksempler - men generelt godt med en prioritering af de gåendes tryghed og sikkerhed. Og gerne handling bag ordene. Tak !

## Svar til: Høring 49038 af: Andreas Herring

OPRETTET

14. september 2019

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Andreas Herring

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vejbump eller chikaner samt fodgængerfelt på Vennemindevej. Jeg ønsker at sætte fokus på Vennemindevej, der ofte minder mere om Holbækmotorvejen end en stille vej på Ydre Østerbro. Her bliver kørt alt for stærkt, der er kun ét lyskryds på vejen (foruden hver ende), hvilket er uholdbart da der er rigtig mange skolebørn der hver morgen må lukke øjnene og håbe på det bedste, når de krydser vejen på vej til skole. Det er som om, at kvarteret der i dén grad har fået et løft generelt, har glemt de større trafikale årer der løber (eller skulle jeg sige drøner) igennem. På samme måde er Nygårdsvej på stykket mellem Vennemindevej og Rundkørslen i dén grad også et yndet ræser-spot. Det ved jeg, for jeg bor her selv. Så for mine egne og alle andre børns skyld i kvarteret, vil jeg gerne opfordre til, at man etablerer bump eller chikaner samt lyskryds eller fodgængerfelt på vejen, da den som den er lige nu, er tæt på livsfarlig. Forhåbningsfulde ønsker Andreas Herring

## **Svar til: Høring 49038 af: Mette M. Skovbo Silbiger**

OPRETTET

14. september 2019

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Mette M. Skovbo Silbiger

POSTNR.

1720

BY

København V

HØRINGSSVAR

Jeg er bekymret for Vesterbrogade 59. Der er ikke nogen lang beskrivelse af planerne, men hvis det handler om at nedlægge eller flytte Vesterbro Ungdomsgård til fordel for flere butikker, vil jeg synes, det er meget ærgerligt. Skydebanen og det tilhørende institutionsmiljø er et bankende hjerte og en grøn lunge for os på Vesterbro.

Jernbaneterrænet, den kommende Jernbaneby, er et helt særligt sted (med meget svær tilgængelighed), hvor jeg håber, det lykkes at bibeholde sjælen. Også i højere grad, end det er sket i Carlsbergbyen. Vi har brug for plads til store armbevægelser, og det er der her. Forhåbentlig bliver der ved med at være det. Derudover en generel opfordring til at prioritere plads og natur frem for biler og kædebutikker. Vi er flere, som gerne deler vores transportmidler, hvis vi til gengæld kan blive mere og mere omkranset af byhaver. I har muligheden for at skabe rammerne for den grønne omstilling. Gør det gerne radikalt. Fokuser på tid til at ligge på ryggen i græsset og stirre på skyerne mens bierne summer i blomsterne frem for økonomisk vækst. Der er brug for at skrue ned og fokusere på de immaterielle ting, vi ofte glemmer i farten. Det vil have en påkrævet effekt på sundheden i form af en knækket kurve på stress, angst og depression.



## **Svar til: Høring 49038 af: Steen Iversen**

OPRETTET

17. september 2019

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Steen Iversen

POSTNR.

2610

BY

Rødovre

HØRINGSSVAR

Jeg synes det er en strålende idé at give Svanemølleværket til Teknisk Museum, men jeg er meget imod ideen om at inddrage de arealer udenom, der i øjeblikket bruges af især den gamle arbejder-sejlklub Øresunds Sejlklub Frem. Inddragelsen er ikke kun et hårdt slag for havnemiljøet omkring den beskedne nævnte sejlklub, men sandsynligvis for hele Svanemøllehavnen. Dele af det berørte areal bruges også af de andre sejlklubber, og i øvrigt er klubberne afhængige af hinanden ved driften af havnen. Svanemølleværket er kæmpestort, og der burde kunne etableres parkering og nødstrøms- og/eller nødvarmeanlæg indenfor i det i fuldt tilstrækkeligt omfang nødtigt uden at tage væsentligt fra museets plads.

**Svar til: Høring 49038 af: Louise McHenry**

OPRETTET

18. september 2019

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Louise McHenry

POSTNR.

2450

BY

Kbh SV

HØRINGSSVAR

Det kan ikke siges nok; vi har ikke brug for flere dyre boligblokke på grønne områder i KBH. Antallet af salg af projektlejligheder er faldet med 30% i år, så stop mens legen er god. Det er ikke blot et spørgsmål om at gøre plads til mange mennesker i byen, det er også et spørgsmål om, hvordan vi vil leve i fremtiden, og det er så vigtigt at vi bevarer byens grønne åndehuller. Så nej tak til at bygge på Stejlepladsen, Tippen og Amager Fælled. Lyt nu til os borgere. Mvh

## **Svar til: Høring 49038 af: Sofie**

OPRETTET

18. september 2019

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Sofie

POSTNR.

2450

BY

København sv

HØRINGSSVAR

Jeg håber inderligt, at der endnu er håb for Stejlepladsen og det liv flere 100 mennesker lever i det område. Mange københavnere har og vil kunne få meget gavn af at besøge så autentisk et sted. Det eneste af sin slags tilbage i København. Hvorfor ikke gå en helt anden vej og åbne mere op for beboelse på og i havnen. Her lever mange mennesker, hvis liv vil blive ødelagt ved at bygge på og nedlægge havnen som den er nu. Hvis det forbydes folk at bo i deres både, så mister København charme og autencitet. Stejlepladsen er et rekreativ Område, som er natur, som er fuldstændig uberørt - pas på naturen og kulturen!

## Svar til: Høring 49038 af: Mikkel Andersen

OPRETTET

18. september 2019

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Mikkel Andersen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

København må som landets hovedstad tage føringen i den grønne omstilling. Det handler både om at udvikle biodiversiteten i det urbane miljø (Lærkesletten) og beskytte ikoniske kulturværdier (Stejlepladsen) men i lige så høj grad om at tage førertrøjen i fremtidens erhvervsmæssige omstilling fra en ressourceforbrugende til en ressourcekabende virksomhed. Der bør rettes fokus på helt at erstatte privatbilismen med andre former for transport. Luft-, vand- og havmiljøet omkring hovedstaden bør forbedres, og i det hele taget bør udviklingen af midler til at erstatte konventionel produktionsteknologi fremmes, som fx svineavl, der forbruger 1/3 del af landets areal til produktion af samme type foder igen og igen, der udpiner jorden og mindsker humusindholdet, der er sfgørende for binding af CO<sub>2</sub>, en produktion der desuden kræver import af soyaprodukter, dyrket på nedbrændt regnskov. Således skaber arbejdet med at fjerne enhver type forurening i byen samtidig fremtidens nye erhvervsgrundlag. De lande, der omgiver os, er langt fremme med en tilsvarende udvikling, så det handler ikke bare om at være forrest, men om ikke at blive hægtet af. Hvad der politisk besluttes, det være sig godt eller skidt, har en selvforstærkende konsekvens, som skal tages i betragtning. Fremsynethed hos de folkevalgte på Rådhusets efterlyses!

## **Svar til: Høring 49038 af: Bradley Axmith**

OPRETTET

18. september 2019

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Bradley Axmith

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Axe Consulting

POSTNR.

2200

BY

Kbh. N.

HØRINGSSVAR

Mens der ligger nogle flotte ambitioner i kommuneplan 2019, er de konkrete udviklingsplaner i strid mod flere af byens mål. For eksempel at udvikle bådehavnsvej syd, skaber byen vilkår for mange flere biler som vil belaste området. Samtidig ødelægger planen en grøn område og truer det dets kultur. Oven i købet er det svært at stole på den erklæret boligpolitik mens der stadig er mulighed for at købe bolig uden bopælspligt. Det giver et andet indtryk af byens prioriteter.

## Svar til: Høring 49038 af: Charlotte Winkler

OPRETTET

18. september 2019

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Charlotte Winkler

POSTNR.

2400

BY

København nv

HØRINGSSVAR

Stoppe tivoliseringen af København og giv københavnernes plads i den by de bor i. Med sommeren 2018 i mente, hvor indre by var klaustrofobisk tæt pakket af mennesker, hvor alle var udendørs, hvor kajer og kanaler, bænke og parker var 120% i brug, selv botanisk haveplæner, har københavnernes brug for steder hvor der er plads til bare at gå en tur. Byen har ingen åndehuller med naturlig grøn natur og fuglesang, udsyn til mere end 50 m græsplæne, vand uden badeaktiviteter. Ingen stille steder uden aktiviteter. København mangler rum til hverdags københavnernes, til dem under og over 30 år, som bare bruger byen som levested ikke oplevelsessted. Københavns kommune har meget lidt grønt at byde på, som ikke er tæmmet og planlagt af gartnere. Kun Amager fæled kan give en oplevelse af utæmmet natur. Københavns kommune har heller ikke meget vand tilbage hvor øjet kan løbe frit over horisonten og blæsten løfte håret, københavnernes har mistet adgangen til vand når kanaler er fyldt op med småbåde og badende, kajerne er spærret af bænke, havnen enten afspærret med hegn eller bebygget helt ud til kanten med private terrorsager.

## Svar til: Høring 49038 af: Jerome McHenry

OPRETTET

18. september 2019

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Jerome McHenry

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ørestad Skole

POSTNR.

2450

BY

København

HØRINGSSVAR

Der skrives, 'Københavns Kommune i fuld gang med at lægge en mere konkret plan for Københavns fysiske udvikling de kommende 12 år, som skal sikre en langsigtet og sammenhængende udvikling af byen...' Men dét, der sker - og især mht byens grønne pletter og natur, som feks. Lærkesletten og Stejlepladsen ved Fiskerhavnen, er nærmere et kortsigtet forsøg at skaffe penge for Metro-gælden. Og istedet for at skabe nye områder, som supplerer unikke områder og deres natur, bliver der bygget de samme slags rigmandsboliger, som står tomt (se vedlagt artikeloverskrifter). Måske er det fordi, boligerne eller området mangler charme og autenticitet. Måske er det fordi, ingen har råd til at købe den. Når man kigger på kommunes tilgang til byudvikling i feks Ørestad ('Øde-stad'), samt langs havnen i Sydhavn, hvor der er blevet bygget flere luksusboliger, som står tomt, kan man undre sig over, hvorfor det hele skal gå så stærkt? (Svaret er jo penge, men hvis 'vi' vil udvikle en by, som lokale københavnere vil bo i, må det være en anden motivationsfaktor, der driver værket...) Et forslag? Som udgangspunkt, undersøg nærmiljøet og inddrage lokale beboere på en seriøse måde fremfor at tromle over og udvikle det uden kendskab til det lokale miljø og de ting, som gør området særligt. (Vedlagt: avisartikeloverskrifter, som illustrerer byplanlægningsproblemet i Københavns Kommune).



## PRIVATØKONOMI

## Salg af projektboliger er kollapsedet i de store byer

Der er skåret mere end halvdelen af antallet af solgte projektboliger i København over det seneste år. Usikkerhed om den fremtidige skat er formentlig en af årsagerne.



## DESIGN MODE OG ARKITEKTUR

## Københavnersnuden: Ørestaden blev til Ødestaden - men byg nu bare løs derude!

Ørestaden skulle være en rigtig by. Planen var en by for mennesker, men i stedet har vi fået en tom og vindblæst forstad uden butikker, uden pladser og uden liv. I sin jagt på nye byggegrunde burde Hovedstaden starte her.







BYNATUR. Københavns Kommune arbejder i øjeblikket på et lokalplanforslag for det kommende Ørestad Fælled Kvarter på den gamle strandeng på den ene side af Ørestad Boulevard - hvor der allerede er bygget på den anden side.

## Biolog: 70 procent af den mangfoldige natur på Amager Fælled trues af boligbyggeri

Byggeri på oprindelig natur på Amager Fælled er blevet et stort emne i den københavnske kommunalvalgkamp. Alle regner på, hvor store eller små skaderne bliver.

DANMARK 5. SEP. 2017 KL. 06.58



FLEMMING CHRISTIANSEN  
Journalist

LÆS ARTIKLEN SENERE

Gratis

Og forkæl en ven med en lækker is

Gratis is, ja tak!

Announce

### MEST LÆSTE

Statens Serum Institut: Der er en kighosteepidemi i Danmark

# Arkitekt: Derfor er det gået galt i Ørestaden

Jan Gehls nye bog klandrer byplanlægningen. Politiken tog ham med på byvandring.

KULTUR 22. MAJ 2010 KL. 14.00



KIM FABER  
Journalist

## **Svar til: Høring 49038 af: Anne Andersen**

OPRETTET

19. september 2019

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Anne Andersen

POSTNR.

2450

BY

Kbh SV

HØRINGSSVAR

Jeg synes, at alle planer om at bygge på Stejlepladsen skal stoppes. Det er kritisabelt, at borgerne ikke blev hørt, før beslutningen blev truffet. Generelt skal de grønne områder i Sydhavnen bevares. Det er acceptabelt at bygge, der hvor der nu ligger industri, men de grønne områder skal bevares som rekreative på grund af deres store herlighedsværdi. Der bør i højere grad satses på boliger til ældre og unge. Studieboliger bør være til at betale. Det nytter ikke, at de unge skal betale ca. 7.000 kr. om måneden for en 1-værelses lejlighed uden separat køkken. Så mange penge er der ikke mange studerende, der har.

## **Svar til: Høring 49038 af: Gregers Friisberg**

OPRETTET

20. september 2019

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Gregers Friisberg

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Som hyppig bruger af Amager Fælled og omgivende arealer, f.eks. Stejlepladsen ved Fiskerhavnen, finder jeg det betænkeligt, at disse arealer skal presses af behovet for at finansiere og afbetale gæld på en metro. Københavns Metro er en infrastruktur for Danmark, hvorfor den delvist bør finansieres over finansloven. Som det er nu, sker der en udbygning med boliger, som er uigennemtænkt med hensyn til virkningerne for nuværende og kommende generationer. De nye byggerier er alt for kompakte. Der presses for mange nye beboere ind på for lidt plads. Og der skabes byrum uden "sjæl". Forsøgene på at bringe "natur" ind i bebyggelserne viser sig at blive et figenblad for det overgreb på naturmiljøerne, der har fundet sted. Forslaget om delvis finansiering over finansloven er ikke urealistisk, al den stund, det viser sig, at højkonjunktoren har ført til et uventet stort højvande i statskassen. Der er ingen grund til ikke at bruge de likvide midler til finansiering af metrobyggeri i København, som er landets hovedstad.

## Svar til: Høring 49038 af: Isabella

OPRETTET

20. september 2019

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Isabella

POSTNR.

2300

BY

Kbh S

HØRINGSSVAR

Trafikken fra og til Amager, specielt i myldretiden, er blevet fuldstændig umulig. De sidste 10 år er indbyggertallet steget med næsten 36.000, og der er stadig kun 4 broer til at lede al trafikken til og fra Amager, og de er alle 4 fuldstændig proppede. Trafikken går fuldstændig i stå når man skal væk fra Amager både om morgenen og om eftermiddagen. Den anden morgen tog det mig 25 minutter at køre 280 meter på Amager Boulevard i retning væk fra Amager. Med det offentlige vil det tage mig alt fra 1-1,5 time og alt fra 2 busser til 2 busser, en metro og et S tog for at komme på arbejde. Så vælger jeg hellere min bil hvor det tager mig mellem 30-60 min at komme til/fra arbejde og jeg slipper for overfyldte busser, ventetid i koldt og dårligt vejr osv. Den nye metroring i Kbh kommer kun til at påvirke en brøkdelen af borgere på Amager da der er rigtig mange som ikke bor i nærheden af Metroen. Og bor man på Amager men arbejder alle andre steder end på Amager og i Indre by, så er offentlig transport ikke nemt, så det er utopi at tro at man kan få bilerne væk fra Amager. Nu har vi fået rigeligt med nye boligblokke i tvivlsom kvalitet, som rigtig mange mennesker slet ikke har råd til at bo i. Med de priser der er i de boliger er det netop folk der hellere vil tage bilen end offentlig transport eller cyklen som flytter ind. Få nu flere veje der leder væk fra Amager, så sparer vi både på at bilerne ikke skal holde så meget i tomgang, folk ikke bliver stressede, folk ikke bliver utålmodige og sure hvilket så måske skabe farlige situationer da nogle så tager chancer i trafikken. Det er også dyrt for samfundet med al den spildtid folk bruger på bare at holde i kø.

## Svar til: Høring 49038 af: Diana Khalidan

OPRETTET

22. september 2019

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Dianna Khalidan

POSTNR.

2770

BY

Kastrup

HØRINGSSVAR

Jeg er forholdsvis ny i KBH og har siden jeg tilflyttede, nydt mit åndehul på Amager Fælled, samtidig med at jeg har fulgt med i den sag der kører omkring mere bebyggelse... Jeg kan sådan set godt sætte mig ind i tanken om at der skal være plads til alle da jeg jo selv er tilflytter og priserne på boligmarkedet er løbet løbsk, men lyt nu til os borgere og beboere på Amager og i København, der gerne vil bibeholde det sidste skønne vilde natur, vores åndehul og legeplads. For ikke at sige dyrenes og planternes hjem, som vi har et ansvar overfor som de intelligente væsener vi nu er på denne klode. Der er utallige gode grunde til at Københavns kommune og ByogHavn bør holde nallerne væk fra vores alle sammens smukke skønne vilde danske natur og gøre sit ypperste for at finde alternativer til bare uden videre at ødelægge noget så dyrebart. Vi taler både ift mental og fysisk sundhed, naturmæssige, klimamæssigt, miljømæssigt etc. Vi har et ansvar overfor vores by, herunder også vores natur. argumentet med at bygge bæredygtigt og plante nye naturområder med biodiversitet og planter fra hele verden, virker så ulogisk. Vi er mange der bare gerne så at hele Amager Fælled bliver bevaret, beskyttet og værnet om med den kærlighed og respekt den fortjener. Det ville være godt for vores by.

## **Svar til: Høring 49038 af: Caroline**

OPRETTET

23. september 2019

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Caroline

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Planen om letbane gennem Brønshøj- og Husum-området bør forlades til fordel for metro. Vanløse-metroen bør forlænges til Brønshøj-Husum, hvor mange af os borgere føler os glemt af kommunen. Vi vil også have let tilgængelighed til resten af København og ønsker samtidig ikke, at den i forvejen pressede Frederikssundsvej skal belastes yderligere eller at butikslivet skal dø helt ud fordi vejen bliver en letbanevej med stationer.

## **Svar til: Høring 49038 af: Jakob Zeh Vedel Poulsen**

OPRETTET

23. september 2019

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Jakob Zeh Vedel Poulsen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

I forhold til etablering af letbane kontra metro Ser jeg det som problematisk at de få pladser der er på Frederikssundsvej vil blive indraget Butikkerne har det meget svært på strækningen. En metro ville være fremtidssikret og der ville blive en nem adgang til og fra Brønshøj/Husum. Og Frederikssundsvej kunne i stedet tænkes om Med mere plads til butikker/caféer med udendørs servering- torve gade dage hvor butikkerne flyttede ud på gaden og med plads til byudvikling Vi trænger iden grad til jeres opmærksomhed på denne bydel

**Svar til: Høring 49038 af: Danni Hansen**

OPRETTET

23. september 2019

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Danni Hansen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Der mangler fodgængerfelter hvor man sikkert kan krydse frederikssundsvej mellem Bellahøj og Brønshøj torv der er det næsten umuligt at komme over i myldretiden samt noget bump eller andet fart dæmpende på strækningen. Metro til Brønshøj ville også hjælpe på alt det trafik problemer vi har har ude.



**Svar til: Høring 49038 af: Pau Jensen**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Pau Jensen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Letbane vil smadre Brønshøj og der er ikke plads til den. Vi vil har en metro. Vi føler os overset herude. I kan li vores skattepenge og den høje ejendomsskat. Brønshøj er blevet udkants København.

## Svar til: Høring 49038 af: Jan Pedersen

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Jan Pedersen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Vi vil IKKE have en letbane i Brønshøj. Vi ønsker en METRO. EN letbane vil betyde, at vi aldrig får den længe ønskede metro. Vi ønsker ikke Frederikssundsvejen "skåret" over af en letbane, og vi ønsker ikke grimme elledninger igen blive ophængt i bybilledet. Vi mangler arbejdskraft, så spar gerne letbanechauffører bort, og brug ikke resurser på at opbygge endnu et reservedelslager og et serviceringsanlæg til letbane. En metro er hurtig og effektiv, og den har ikke brug for at holde stille pga tværgående trafik. Grav trafikken ned og skab et bedre bymiljø for cyklister, gående og folk med behov for trivsel på gader og stræder. En Metros effektivitet er eksponentielt stigende med antallet af linjer. Nytilflyttede skatteborgere får glæde af metro i de nye kvarterer ved Nordhavn og Sydhavn, mens skatteborgere i Brønshøj og omegn forbigås. Et reelt kvartersløft til Brønshøj, Bisbebjerg og Tingbjerg vil være etablering af en Metro.

## Svar til: Høring 49038 af: Jette Ingerslev

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Jette Ingerslev

POSTNR.

1556

BY

København V

HØRINGSSVAR

Hvem tør tage politisk ansvar for en kæmpe CO<sub>2</sub>-udledning ved bygning og brug af en p-kælder til 214 biler under Dantes Plads med forventede 1,000 ekstra biler hen over den fredeliggjorte V. Voldgade med 10.-20.000 cyklister via Lille Langebro, løbehjul og talrige børn på vej til skoler, børnehaver og museer? Samtidigt med, at BLOX-parkeringen 300 meter borte vedvarende har en belægning på 3-4 %, og 1.500 p-pladser er under bygning på Postgrunden 400 meter borte! Dertil to nye metrostationer 400 meter borte! Hvem tør ødelægge den historiske Dantes Plads med de høje akacietræer mellem Glyptoteket og Nationalmuseet? Hvem tør og vil tage det erstatningsmæssige ansvar på sig, når vandspejlet sænkes 11 meter i et hydrogeologisk ustabil område, tæt på historiske bygninger og kloakker på pæle med stor risiko for sætningsskader? Hvem tør i 2019 tage politisk ansvar for at fastholde et 10 år gammelt parkeringsforlig, der er helt ude af trit med den lokale og globale klimapolitik? Hvem tør og vil gå på tværs af Københavns Kommuneplan samt regeringens løfter om nedsættelse af CO<sub>2</sub>-udledningen på 70 % i 2030? Hvem tør sabotere statsminister Mette Frederiksen's banebrydende ord i FN om at stå i spidsen internationalt for at "skabe mirakler"? Og hvem TØR skabe det mirakel, der hedder at stoppe en overflødig og CO<sub>2</sub>-belastende p-kælder midt i Indre By af København, der skal stå i spidsen for grønne hovedstæder?

**Svar til: Høring 49038 af: Birgitte Sørensen**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Birgitte Sørensen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Bestemmelser omkring særlige byggeforhold, herunder huludfyldning. Fortætningen af den eksisterende by. Ved tilladelse af bebyggelsesprocent på over de i kommunerammen tidligere angivne 110 % gives grundejer en værdiforøgning mens naboer og genboer får deres værdi af ejendomme og livskvalitet forringet væsentligt grundet væsentlige gener i form af skygge for solen, utilfredsstillende lysforhold, hindring af udblik og indbliksgener.

## **Svar til: Høring 49038 af: Klaus Damgaard**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Klaus Damgaard

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Metro JA TAK. Som borger langs Frederikssundsvej, er jeg meget bekymret over planerne om letbane. Mange steder på den foreslåede linieføring er hverken Nørrebrogade eller Frederikssundsvej særligt bred. Heller ikke med inddragelse af de få parkeringspladser der er, hvilket ydermere vil føre til butiksdød, på en ellers ret butiksrude strækning. Hvis planerne er en letbane der kører blandt andet trafik, som vi kender det fra nogle af vores naboer, er det en farlig kombination sammen med cykler og fodgængere. Hvorfor skal bydelen nedprioriteres, når en Metro ville være et klart løft for hele området, og sammen med de øvrige metrolinjer vil give en super brugbar løsning for alle brugere. Metro JA TAK. Mvh Klaus Damgaard

## Svar til: Høring 49038 af: Berit Rasmussen

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Berit Rasmussen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

At man gerne vil byudvikle i Tingbjerg er forståeligt og al ære værd, men at tage Husum, Brønshøj og Ydre Nørrebro som gidsler er ikke acceptabelt. Letbanen er langsom, spærrer for al anden trafik, er sårbar for forstyrrelser, ufleksibel, forhindrer fri passage over Frederikssundsvej, gør tilværelsen endnu mere farlig for de bløde trafikanter og sådan kan man blive ved. En rejsetid på op mod 30 min fra Gladsaxe og (initialt kun) til Nørrebro st. virker heller ikke lige tiltrækkende. Trængselsproblematik og byudvikling bør adskilles. Hvis man ønsker bedre forbindelser ind mod byen fra Letbanen på O3, kan man se på hurtigbusser ad Jyllingevej eller Slotherrensvej i stedet og bedre P-muligheder ved Stog st. i omegnen og selvfølgelig trængselsafgifter. Hvis Tingbjerg skal blive attraktiv at bo i, ville afgreningen fra Metroen i Vanløse være formidabel. Subsidiært kan man omlægge S-bussen så den kører indenom volden. At bumle indad i forældet skinnebåren teknologi er ikke vejen frem. Og hvis man skal komme hurtigere frem må der sløjfes stoppesteder og det er ligesom at give Brønshøj fingeren (igen). Og så er jeg slet ikke kommet ind på risikoen for et økonomisk dræn der skal indhentes på andre ruter. Og ja jeg er fortalere for og bruger af offentlig trafik, men ikke sådan her.

**Svar til: Høring 49038 af: M Tom-Petersen**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

M Tom-Petersen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro

**Svar til: Høring 49038 af: Connie Eirod**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Connie eirod

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Et letbane til Brønshøj ville være så værdifuldt : det ville lette på den megen trafik der kører gennem frederikssundsvej og det ville uden tvivl have en gunstig indvirkning på de forretninger og erhverv der ligger langs med frederikssundsvej.



**Svar til: Høring 49038 af: Ida**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

34

INSENDT AF

Ida

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj! Det er utroligt, at en så stor og gammel bydel, bliver forbigået igen og igen. Bellahøjvej, Brønshøj Torv og videre mod Husum, fortjener samme opmærksomhed som Vanløse, Amager osv. Vi vil også gerne hjem om natten, og undgå at være afhængig af biler og taxa.

**Svar til: Høring 49038 af: Anna Nilsson**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Anna Nilsson

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Ja tak til Metro til Brønshøj. Nej til Letbane. En letbane - og inddragelse af de sidste tilbageværende p-pladser på Frederikssundsvej, vil ødelægge det i forvejen trængte forretningsliv, og vil ikke bidrage meget mere end busserne allerede gør.

## **Svar til: Høring 49038 af: Ulrik**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Ulrik

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg savner argumenter for letbane frem for metro. Hvorfor skal Brønshøj nøjes med letbane, den næst- eller tredje bedste løsning, når resten af byen får den bedste løsning, nemlig metro. Dette gælder sågar nye ubeboede bydele, hvor metroen skal lokke folk til. Det er tydeligt for alle, hvad Brønshøjs borgere ønsker. Metro! Fordi det er den bedste og mest langsigtede løsning. Så argumenter for letbane fremfor metro. Og/eller hvorfor nogle bydele/borgere skal have 1. Klassesløsninger mens andre bydel/borgere skal have 2.-3. Klassesløsninger?

## **Svar til: Høring 49038 af: Lars Barrett Engdahl**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Lars Barrett Engdahl

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Nej tak til letbane på Frederiksundsvej. Den vil bl.a presse rigtig mange biler ud/igennem vores villakvartererne, hvor vejene er privat fællesvej, (så her vil det også skabe et ekstra problem.) Butikker er også afhængige af gode p pladser på Frederikssundsvej og der vil jo ryge mange p-pladser da en letbane skal have plads. Hvorfor ikke vente på en Metro?

**Svar til: Høring 49038 af: Heidi**

OPRETTET

24. september 2019

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Heidi

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Nej tak til letbane gennem Frederikssundsvej. Vi skal ikke være en bydel man "bare" kører igennem. JA tak til metro til Brønshøj Torv, Husum Torv, Tingbjerg til Gladsaxe, hvor den kan støde til den letbane der bygges der.

## **Svar til: Høring 49038 af: Lars Thoning Dybro**

OPRETTET

25. september 2019

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Lars Thoning Dybro

POSTNR.

2700

BY

København

HØRINGSSVAR

Jeg bruger Frederikssundsvej hverdag på cykel og min kone bruger den i bus. På nuværende tidspunkt er den allerede trafikeret til et punkt, hvor det er svært at se hvordan en letbane skulle kunne afhjælpe noget som helst. Vi er stor fan af den nuværende metro og mener, at det er en fantastisk løsning i de andre københavnske nabolag og stiller os uforstående overfor vi ikke fortsætter den ud til os. Især med tanke på, at menneskestrømmen fra Husum, Brønshøj og Nordvest indtil og fra København kun stiger i fremtiden. En letbane vil bare øge de trafikale udfordringer, mens en metro linje kombineret med de eksisterende buslinjer vil være virkelig attraktiv for området og dens beboere både på den korte og den lange bane. En letbane vil skabe flere problemer end den løser, bare tag Århus som et eksempel hvor det er en virkelig dårlig løsning.

## Svar til: Høring 49038 af: Peter Danstrup på vegne af Jyske Bank A/S

OPRETTET

25. september 2019

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Peter Danstrup på vegne af Jyske Bank a/s

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danielsen Architecture a/s på vegne af Jyske Bank a/s

POSTNR.

1408

BY

København C

HØRINGSSVAR

1) Det ønskes at området Bådehavngadenord-øst, tidligere plannummer 1932, betragtes og beregnes under ét. Motivation: For at sikre at området udvikles arkitektonisk, harmonisk og for at have et klart beregningsgrundlag, er det gavnligt at kunne betragte området under ét. Områdets udvikling og vejføring kan koordineres mellem grundejerene, hvilket er den bedste proces når man skal bygge en god bydel, hvor både bygninger og rekreative forbindelser på tværs af området, skal have en harmonisk sammenhæng. 2) Der ønskes en bebyggelsesprocent på min.150% og op til 185%. Motivation: Ved at arbejde med en bebyggelsesprocent på min.150% og op til 185%, sikrer vi os at der er nok kreativt rum til at kunne omdanne og fortætte området til et urbant og funktionsblandet område. Området vil kunne danne bindeled mellem Sluseholmen og Stejlepladsen, hvis vi sikrer os at det opnår en lignende tæthed. 3) Der ønskes mulighed for at etablere op til 75% boliger i området, beregnet under ét. Motivation: Områdets fremtidige karakter og stemning, vil afhænge af om der er en god sammensætning af boliger og erhverv. Når man bygger en bydel, hvor der er den rette blanding, opnår man et kvarter hvor der er liv døgnet rundt og hvor alle kan føle sig sikre. Hvis området får for stor andel erhverv, bliver området øde og mørkt i weekender og om aftenen. 4) For at sikre udsigt og lys til de eksisterende bygninger, ønskes det fremadrettet at have mulighed for opføre punkthuse eller lign. bygninger i 10 etager mod ca. 8 etager i dag. Dette vil samtidig højne kvaliteten af udendørs opholdsarealer. Motivation: Ved at have muligheden for at bygge i 10 etager, kan man frigøre arealer på terræn og de øvrige nederste etager til opholdsarealer. Det sikrer samtidig at solen vil strække sig ind mellem bygningskroppene, hvor man ellers kunne forestille sig en randbebyggelse der afskærmer sol og udsigt, som mod nord. En ramme på 10 etager vil matche den gældende ramme i naboområdet nord for Sjællandsbroen, tidligere plannummer 1936.

## **Svar til: Høring 49038 af: Frank Renleff**

OPRETTET

25. september 2019

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Frank Renleff

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg vil som borger i Brønshøj gerne protestere mod planerne om en letbane her. Den nuværende busbetjening er fuldt tilstrækkelig som den er nu. Det er min opfattelse, at en letbane vil betyde endnu mere biltrafik på de små veje omkring Frederikssundsvej, hvilket giver øgede vedligeholdelsesudgifter til grundejerne samtidig med at det går ud over trafikikkerheden i de ivrigt børnerige kvarterer. Endvidere vil det øge butiksdøden pga bortfald af p-pladser. Når Frederikssundsvej skal krydses, vil det ved en letbane kun være muligt få steder og erfaringen fra Århus viser, at det ikke sker uden risiko. Endelig er der hensynet til syns- eller bevægelseshandicappede: hvordan skal de kunne færdes sikkert i trafikken og hvordan sikres, at de ikke skal gå/køre en stor omvej for blot at komme over gaden ? En metroløsning vil være langt mere til gavn for fremkommelighed, handelsliv og for de borgere, der bor i bydelen.



**Svar til: Høring 49038 af: Jette Juhl Nielsen**

OPRETTET

25. september 2019

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Jette Juhl Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB Ejendomsudvikling A/S

POSTNR.

2630

BY

Taastrup

HØRINGSSVAR

DSB Ejendomsudvikling A/S anmoder om opdatering af rammeområdernes afgrænsning ved Grønttorvet, Valby, således at grænsen mellem rammeområderne B4\* / C3\* og rammeområde T1 følger matrikelgrænsen mellem den fremtidige matr. nr. 2355b, Valby, København (tilhørende DSB Ejendomsudvikling A/S og omfattet af lokalplan 462, hhv. Tillæg 3 og 4) og den fremtidige matr. nr. 2355a, Valby, København (baneareal tilhørende Banedanmark) DWG-fil til sagsbehandlingsbrug kan ikke uploades her men fremsendes gerne særskilt pr. mail på forespørgsel fra Københavns Kommune.

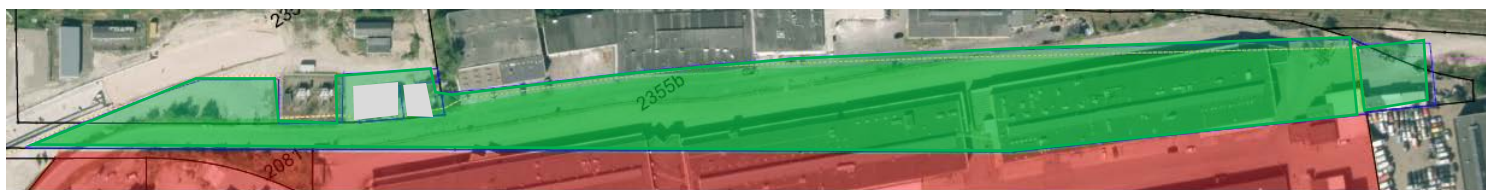
## Anmodning om ændring af kommuneplanramme ved Grønttorvet

### Ansøgningens formål

Formålet med denne ansøgning er at bringe Kommuneplanens rammeafgrænsninger i logisk overensstemmelse med de fremtidige matrikelskel mellem banearealet (ejet af Banedanmark) og matr.nr. 2355b som skal anvendes til boligbebyggelse mv., og som er ejet af DSB Ejendomsudvikling A/S (i det følgende benævnt ved forkortelsen "DSB EU").

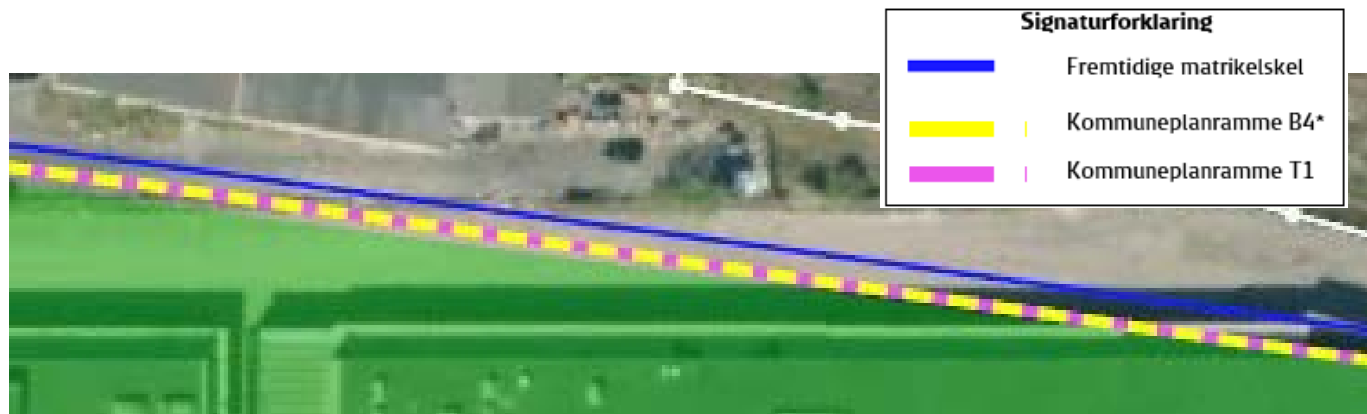
### Areal omfattet af ansøgningen

Ansøgningen omfatter det DSB EU tilhørende areal, som er vist med grønt på nedenstående kortudsnit. Matrikelskellene er fastlagt i aftale mellem DSB EU og Banedanmark og forventes endeligt matrikulært berigtiget og tinglyst primo 2020.



### Ansøgning

Som det fremgår af vedlagt kortbilag, er en del af den fremtidige matr.nr. 2355b fejlagtigt beliggende i nuværende rammeområde T1, jf. også nedenstående kortudsnit:



Der ansøges på denne baggrund om, at

- Rammeafgrænsningen i Kommuneplan 2019 tilpasses de fremtidige matrikelgrænser, således at hele matr.nr. 2355b kommer til at ligge i hhv. rammeområde B4\* (for så vidt angår den del som er omfattet tillæg 3 til lokalplan 462) og rammeområde C3\* (for så vidt angår den del som er omfattet af Tillæg 4 til Lokalplan 462)



2355a

2355b

2081



## **Svar til: Høring 49038 af: Rita Abildgaard**

OPRETTET

25. september 2019

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Rita Abildgaard

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

NEJ til letbane, JA til METRO København bliver hele tiden større og større. Om 10-20 år starter CITY i Brønshøj. Hvis man virkelig gerne vil undgå biltrafik på broerne, så er det logik at man skal have noget hurtigt offentlig trafik ind til centrum,(Hovedbanegården) og igennem byen til Lufthavnen . Letbane er ikke bare dyr at etablere, men vil køre med drift underskud år ud og år ind. Fordi tilgangen af nye bruger til offentlig trafik ikke stor nok. Hvis man virkelig vil fremtidssikre en god offentlig transport, skal man udbygge METRO netværket. Det bliver en succes.

## Svar til: Høring 49038 af: Steen Egeberg

OPRETTET

25. september 2019

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Steen Egeberg

POSTNR.

1700

BY

København V

HØRINGSSVAR

Godsbane området (915 Vesterbro) ønskes i planen udlagt til boliger. Det er der også brug for i København, men IKKE dyre projektlejligheder, som det allerede nu er vanskeligt for fondene at få solgt, og som kun er for de mest velhavende. Lad os i stedet få det, som almindelige borgere - det som man ofte kalder "Politibetjent og sygeplejerske"-segmentet - kan betale, og som ikke kun har til formål at skabe uhyrlige profitter til kapitalfonde og finansielle investorer: Almene boliger. De almene boligselskaber står i kø for at få lov at bygge gode boliger til ganske almindelige mennesker, og politikerne har nu i årevis talt om det. Lad os nu se det ske, når endelig der er et større, centralt område ledigt. Og man kan da sagtens samtidigt tage hensyn til Vesterbro Lokalråds fine forslag om et grønt og rekreativt område? Der er plads nok på godsbaneterrænet til BÅDE gode almene boliger til alle, OG et skønt grønt område.

**Svar til: Høring 49038 af: Poul Rasmussen**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Poul Rasmussen

POSTNR.

1705

BY

Kh V.

HØRINGSSVAR

Der bør være flere træer i Ingerslevsgade langs bane hegnet, der mangler specielt træer fra området ved Espen Snaresgade til Arkonagade. Ingerslevsgade skal samtidig være en mere trafiksikkergade - der køres med for høj fart gennem gaden. Busterminalen skal flyttes snarest muligt, da den udgør en stor fare for gående og cyklende.

## **Svar til: Høring 49038 af: Tom**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Tom

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

1. Brændeovne, bør forbydes i byzoner, eller påføres et filter. Brugere af brændeovne, bruger dem primært som hygge i dag. Ingen er afhængige af dem mere i byerne. Til Hygge kan bruge bioethanol, gas mm 2. Hastighedsbegrænsning i byzoner til 50km/t også på indfaldsveje, såsom Hareskovvej, Jyllingevej m.fl. 3. Stærekasser som fartkontrol. Det bruges med succes i mange andre lande. Stationær stærekasse op, de mange plaget veje, både imod trafiksikkerhed og støj. 4. Lad os nu få den metro til Brønshøj. Metro er dette årtusind største succes, lad den udvikling fortsætte og ud med letbanen.



**Svar til: Høring 49038 af: Poul Rasmussen**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Poul Rasmussen

POSTNR.

1705

BY

Kh V.

HØRINGSSVAR

Der bør være flere træer i Ingerslevsgade langs bane hegnet, der mangler specielt træer fra området ved Espen Snaresgade til Arkonagade. Ingerslevsgade skal samtidig være en mere trafiksikkergade - der køres med for høj fart gennem gaden. Busterminalen skal flyttes snarest muligt, da den udgør en stor fare for gående og cyklende.

**Svar til: Høring 49038 af: Tom**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Tom

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Hastighedsbegrænsning i byzoner til 50km/t også på indfaldsveje, såsom Hareskovvej, Jyllingevej m.fl. Stærekasser som fartkontrol. Det bruges med succes i mange andre lande. Stationær stærekasse op, de mange plaget veje, både imod trafiksikkerhed og støj. Lad os nu få den metro til Brønshøj. Metro er dette årtusind største succes, lad den udvikling fortsætte og ud med letbanen.

**Svar til: Høring 49038 af: Tom**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Tom

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Stærekasser som fartkontrol. Det bruges med succes i mange andre lande. Stationær stærekasse op, ved de mange plaget veje, både imod trafiksikkerhed og støj. Lad os nu få den metro til Brønshøj. Metro er dette årtusind største succes, lad den udvikling fortsætte og ud med letbanen.

## **Svar til: Høring 49038 af: Nicolai Boserup**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Nicolai Boserup

POSTNR.

1264

BY

København K

HØRINGSSVAR

Planen lægger op til opførelse af flere højhuse i København. Jeg foreslår, at vi lader være, men tværtimod erklærer et bestandigt stop for højhuse i København. Netop på dette punkt, kan byen skille sig markant ud fra andre storbyer. Det er veldokumenteret, at højhuse ikke er en god bygningsform for mennesker og bymiljø. Nogle af de værste effekter af højhuse kan man i dag minimere lidt, men det er stadig sådan, at den eneste reelle fordel ved højhuse er økonomien. Ved åbent at erklære, at der ikke kan bygges flere højhuse i København, vil man tvinge ejendomsudviklere til at tænke nyt og at få bedre økonomi ind i mere menneske- og byvenlige huse. Det vil være til gavn ikke bare for København, men også på længere sigt for andre storbyer. Der var heller ikke mange som troede på cykelstier og vindmøller i begyndelsen, men efter mange års udvikling af begge dele, har vi i Danmark skabt noget, som både giver samfundsøkonomisk og menneskelig mening.

## Svar til: Høring 49038 af: Knud Hansen

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

knud hansen

POSTNR.

1364

BY

KØBENHAVN K

HØRINGSSVAR

Parkering: Udvidelse af parkeringspladser for beboere. Ændre så 50% af pladserne kun må benyttes af beboere indenfor samme Zone som deres parkerings licens gælder til. Fjerne parkeringsrestriktioner alle steder hvor restriktionen alene er opsat for kassetænkning, grønne områder og lign. og ikke er trafikmæssige. Mange strækninger i Frimagsgade er restriktionerne kun kassetænkning og ikke trafikmæssige! Kordinering af tilladelser til stilladser, vejarbejde, containere og lign. så hele beboelsesområder ikke bliver spærret for parkering. Cyklister: Regelmæssig færdselskontrol overfor cyklister da de chikanerer biler, de gående og er til fare for sig selv! Bedre beslysning alle steder da cyklisterne ikke selv kan finde ud af at man ikke kan se dem uden de har lys på. Trafikryds med trafiklys: Ændring så der er chikaner eller andet forhold der forhindrer cyklister i at holde i fodgængerfelter. Ændring så der altid er stoplinje et stykke fra krydset så man kan se cyklisterne når man skal dreje til højre Ændring så der er en ekstra vejkryds lygte placeret så man fra bilens vindue kan se lyset, flere steder når man holder ved stoplinjen er lyset placeret så man fra bilen ikke kan se om lyset skifter.

## Svar til: Høring 49038 af: Birgitte Uldall-Hansen

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Birgitte Uldall-Hansen

POSTNR.

1700

BY

København V

HØRINGSSVAR

Oplægget til kommuneplanen er fyldt med billeder af det centrale København. Fine stemningsfulde billeder. Men det er jo ikke det, man skal tage stilling til. Det er, hvilke og hvor mange nye boliger, borgerne i København synes, der skal bygges fremover. Planen burde have været fyldt med billeder fra alt det nybyggeri, der er skudt frem de seneste år. Meget af det er store, ensartede, miljøfattige komplekser. Man skulle have spurgt, om det er mere af den slags byggeri, vi ønsker? Og hvorfor ønsker kommunen en udbygning med 60.000 nye boliger i København? København er i forvejen presset af megen trafik og mangel på friarealer. Beregningen af det fremtidige behov på 60.000 nye boliger i København hviler på en makroøkonomisk model baseret på historiske trends og en fremskrivning af flyttemønstret i København. En sådan mekanisk fremskrivning er et dårligt og visionsløst udgangspunkt. Der er brug for en dialog med forstads- og omegnskommunerne om en hensigtsmæssig boligudbygning og trafikplanlægning i hele Storkøbenhavn. Det er en samlet plan for trafik og boliger i hele hovedstadsområdet, der bør være udgangspunktet for Københavns plan. En sådan plan kunne måske give en bedre placering af de 60.000 boliger end det nuværende forslag.

## **Svar til: Høring 49038 af: Kirsten Damgaard**

OPRETTET

26. september 2019

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Kirsten Damgaard

POSTNR.

1657

BY

kbh

HØRINGSSVAR

1. Der er vigtig, at der er hvilepladser/siddepladser ved ALLE busstoppesteder. 2. Find en måde at tømme skraldespande efter festfolket på Sønder Boulevard/Halmtorvet også lø. og sø i sommermånederne, for de fester videre eller billigere i midterrabatten, også efter lukketid. 3. Find en måde at fjerne glasskår hurtigt fra vejbane og fortove (av min pote, av min cykel punkterede). 4. Flere offentlige toiletter. 5. Udenlandske romaer skal ikke overnatte (og forrette nødtørft) på offentlige arealer i byerne.

## Svar til: Høring 49038 af: Anne Löfstedt

OPRETTET

27. september 2019

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Anne Löfstedt

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Bilkørsel i indre by bør begrænses og kørsel med dieslbiler helt forbydes. Nu til dags kan der sættes partikelfiltre på fx skorstene. Det bør være et krav at have sådanne filtre, hvis man ikke ønsker at forbyde brændeovne i indre by. Der bør indføres zoner, hvor man kun må køre 30 km i timen på visse strækninger i København. Dette er indført i fx München og fungerer rigtig fint. Den kollektive trafik bør gøres langt billigere.

København bør forbyde at krydstogtskibe kan lægge til i København, i hvertfald skal de kun have mulighed for at lægge til så langt fra centrum som muligt. Dette foreslår jeg ud fra betragtningen om, at disse skibe forurener uforholdsmæssigt meget, og turisterne fra disse skibe bidrager kun i ringere grad til turistøkonomien. De er turister på en hurtig og overfladisk facon, der efter min mening ikke bidrager med noget godt for København tværtimod. Hvis København skal bibeholde sit helt karakteristisk indtryk af, at være en åben, venlig og luftig by med højt til himmelen, skal der holdes meget fast i, at højhuse ikke hører til i indre by, og her mener jeg ikke kun i middelalder delen af byen, men også i brokvarterene. København er helt unik på dette område, og det bør forblive sådan, at man altid har den åbne fornemmelse af at være i en " lille" by med massere af luft og grønne områder. Det er det helt specielle indtryk København udstråler. Hygge. Der er alt for mange storbyer, hvor man ikke har dette indtryk. Hvor det er lidt ligegyldigt, hvor man befinder sig, fordi højhusene tager himlen og er temmelig ens at færdes imellem. Og de forhindrer indfald af det så vigtige dagslys hos de folk, der rent faktisk skal bo i husene



## **Svar til: Høring 49038 af: Nicki Rasmussen**

OPRETTET

27. september 2019

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

Nicki Rasmussen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Behold Amager Fælled, Lærkesletten og Stejlepladsen. Der er ikke brug for flere dyre etage ejendomme, eller dyre rækkehuse i dette område. Behold det grønne liv, og muligheden for at kunne trække vejret i denne skønne travle by. Jeg er opvokset på sydamer og efter nogle år væk fra København er jeg nu tilflyttet på Islands Brygge. En af grundene var at man var tæt på Amager Fælled og stadig tæt på byen. Området er efterspurgt og dette tror jeg skyldes det store grønne område. Hvis dette fjernes, hvordan kan området så afskille sig fra andre områder. Alle små byer i byen adskiller sig fra andre og her tænker jeg Amager Fælled vil være en magnet til udviklingen af denne bydel. Til gengæld tror jeg området vil gå i sig selv hvis Amager Fælled blot bliver til endnu flere dyre lejligheder og rækkehuse. Der er også en grund til man har beholdt Central Park i New York.

## Svar til: Høring 49038 af: Martin

OPRETTET

29. september 2019

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Martin

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Helt kort! Metro JA tak, Letbane NEJ tak. Overskriften på KP19 lyder "Verdensby med ansvar". Ja; København er og skal være en verdensby og derfor skal vi også tage ansvar, ansvar for byens infrastruktur, fremkommelighed, trafiksikkerhed og fremtid. En Letbane vil ikke positivt kunne understøtte disse kerneområder (snarere tværtimod) hvorimod en Metro i allerhøjeste grad vil understøtte disse. En verdensby er en sammehængende/ fremkommelig by hvor man nemt, hurtigt og sikkert kan komme fra A til B. Dette vil en Metroløsning give, hvorimod en Letbane kun i bedste fald vil bibeholde det nuværende niveau eller måske endda forringe det. Idag tager det ca. 25-30 minutter med bus mellem Brønshøjtorv og Nørreport en tur der med en fremtidig metro vil kunne klares på maksimalt 10 minutter. Ruten Brønshøjtorv - Nørreport betjenes i dag af linje 350S og 5C (nordens travleste bus rute). Busserne på linje 5C har plads til 147 passagerer og kører ca hvert fjerde minut. Dertil kommer linje 350S, der kører ca hvert syvende minut. En letbane vil dermed skulle kunne håndtere dette behov og sammenligner vi med Letbanen i Århus, der har 216 passagerer, så skal der minimum være en afgang hvert 5-6 minut med et 50 ton tungt tog. Toget skal fungere imellem den øvrige trafik samt fodgængere (børn og voksne), der skal krydse frederikssundsvej. En Letbane kan ikke ruteomlægges som vi ofte ser det ske med 5C og 350S pga. optog, sportsarrangementer og andre festligheder på Nørrebrogade, hvilket ikke er nødvendigt med en Metro. Derved kan vi enten vælge, at reducere kulturen eller afskære en bydel, mens resten af København fester. Frederikssundsvej er i dag periodevis voldsomt belastet af trafik, en trafik der ved en Letbane løsning vil blive presset ud i de små sideveje/ villaveje, hvor der bor flere børnefamilier. Dette kan resultere i reduceret trafiksikkerhed og fraflytning. En Metro løsning vil kunne hjælpe med at forhøje trafiksikkerheden ved at reducere trafikken på frederikssundsvej og villavejene samt sikre tilflytning da Brønshøj, Husum og Tingbjerg vil være tættere forbundet med resten af København. Derudover er Frederikssundsvej flere steder meget smal. En eventuel Letbane løsning vil bevirke, at cykelstiger og fortov må gøres smallere og parkeringspladser skal nedlægges. Med en Metro løsning kan vi derimod udvide fortorve og derved skabe bedre betingelser for

kultur og handelsliv og dermed en bedre sammenhæng med byen, udvidelse af kundegrundlaget til en større del af København, ikke kun det lokale Brønshøj. En Metro kan nemt skaleres op og ned i kapacitet, hvilket ikke kan gøres med en Letbane, da der vil være udfordringer med plads på vejen og adgang til Lokoførere. Noget som en metro ikke påvirkes af, da den kører under jorden og er førerløs. Sidst men ikke mindst, et metro byggeri vil give et restprodukt af jord, denne jord kan bruges som opfyld til Lynetteholmen, som efterfølgende kan sælges til videreudvikling af verdensbyen København. Med overstående i mente er en Metro løsning (M6) den eneste brugbare løsning for København. Mvh.

**Svar til: Høring 49038 af: René Leuring**

OPRETTET

29. september 2019

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

René Leuring

POSTNR.

2860

BY

Søborg

HØRINGSSVAR

Jeg synes at man skal binde Letbanen og Metroen sammen evt. ved Gladsaxe Trafikplads, det vil give rigtig god mening.

**Svar til: Høring 49038 af: Ane Aaberg**

OPRETTET

29. september 2019

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Ane Aaberg

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Vi ønsker metro til Brønshøj/Husum for at lette den tunge bustrafik på  
Frederikssundsvej

**Svar til: Høring 49038 af: Bolette**

OPRETTET

30. september 2019

SVARNUMMER

59

INDSENDT AF

Bolette

POSTNR.

1204

BY

København k

HØRINGSSVAR

Ang Nybrogade 1203 Kbh. Når p pladser nedlægges er det nødvendigt at der anlægges stoppladser således at beboerne har mulighed for at læsse af og på. Stoppladser med standsning på 60 min er passende.

## Svar til: Høring 49038 af: Sofie Pausbæk

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Sofie Pausbæk

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Hej. Jeg synes det er en skam at I vil føre letbanen igennem frederikssundsvej. For det første har vi rig mulighed for bus - bl.a. Bus 5c, som I allerede har brugt alt for mange penge på og som stadig kører med 3-4 busser ad gangen og så forsinkelser for resten... Det kommer samtidig til at have fatale konsekvenser for vores lille lokalsamfund, da det bl.a. vil tage parkeringsmuligheder, hvilket vil gøre det svært at få leveret varer til butikkerne, få kunder til butikkerne og dermed gøre butikkernes overlevelse til en udfordring. Vi har de sidste mange år set til, hvordan vores lille by må sige farvel til forretninger der her ligger her lige så længe jeg kan huske. Stop med at se Brønshøj som en gennemkørsel fra Tingbjerg til Nørrebro. Vi er SÅ meget mere og letbanen vil ikke gøre noget godt for vores lokalsamfund. Brug pengene et andet sted. Mvh Sofie

## Svar til: Høring 49038 af: Niels Madsen

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Niels Madsen

POSTNR.

2000

BY

Frederiksberg

HØRINGSSVAR

Hej med jer i Københavns kommune. Jeg vil hermed gerne bidrage med et indspark i forhold til kommune plan 2019. Der er jo mange ting man kunne tage fat på, men jeg vil hæfte mig ved udfordringen med cykel parkering rundt om i byen. I sær ved stationer er den helt gal bla på Nørreport St. Problemet er at store dele af by rummet bliver fyldt med parkeret cykler som ikke er specielt kønt. By rummet og her tænker jeg især på Nørreport kunne være brugt til noget andet by liv og man ville samtidig med have haft en større sammenhængende plads som ville indbyde til ophold med feks et springvand istedet for cykler. Cykelparkering fylder meget i byrummet i københavn og det kunne klæde byen og vores pladser hvis vi kunne finde en anden løsning på det stadig stigende cykel parkerings problem. Jeg mener at have set i en by i Japan, jeg kan ikke huske hvilken, der havde man en form for cykel parkering silo som var gravet ned i jorden lidt af det samme princip man har nogle steder til biler. Det er nok en lidt dyre form, men jer er overbevist om at vi som by vil være glade for den investering som giver os mere plads i by rummet. Jeg er sikker på at feks pladsen ved Nørreport St hvor cykler om mulig, er parkeret væk fra overfladen ville blive brugt på en anden og mere interessant måde end i dag. Efter hånden har vi fået en del biler under jorden for at give plads, så nu er det cyklernes tur. Venlig hilsen Niels Madsen



## Svar til: Høring 49038 af: Simone Mira Winther Rasmussen

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

62

INDSENDT AF

Simone Mira Winther Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

REMA Butiksudvikling A/S

POSTNR.

2670

BY

Greve

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 Lokalcenter Kastrupvej I relation til den igangværende høring af Københavns Kommuneplan 2019, skal vi hermed anmode om en mindre fysisk udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej, der ligger langs med Kastrupvej mellem Lemnosvej og (næsten) Ceylonvej. Rammebetegnelsen i Kommuneplan 2015 er B2 – 161. Selve detailhandelsrammen for lokalcenteret er på de maksimalt tilladte 3.000, hvoraf ca. 1.640 m<sup>2</sup> er benyttet til butiksareal, bl.a. ca. 1.000 m<sup>2</sup> til en REMA 1000 butik beliggende på Kastrupvej 135. Anmodningen går derfor kun på at inkludere adresserne Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr. nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København, i det eksisterende lokalcenter for derigennem på sigt at give mulighed for en udvidelse af den eksisterende butik op til de maksimalt tilladte 1.200 m<sup>2</sup> for den type butikker samt etablere yderligere lejligheder efter samme princip, som der allerede forefindes. Afgrænsningen fremgår af vedlagte bilag 1, hvor lokalcenterets fysiske placering er markeret med grønt og udvidelsen af centeret er markeret med rød skravering. Inde for en radius af 500 meter af butikken findes der 4.267 boliger, svarende til 8.796 personer og det er vor opfattelse, at ovennævnte mindre fysiske udvidelse af lokalcenteret vil styrke centeret og dermed lokalområdet. Vedhæftet er: Høringssvar inkl. bilag 1 Fuldmagter for de omhandlende grundejere.

## **BILAG 1.**

I forbindelse med underskrift af køberetsaftale, giver ejer samtidig fuldmagt til **REMA Butiksudvikling A/S** til at søge og opnå diverse tilladelser og oplysninger omkring ejendommen matr. Nr. 2873, Sundbyøster, København, beliggende Ceylonvej 1, 2300 København S hos relevante myndigheder samt til at undersøge grundens geotekniske forhold, herunder om grunden er forurennet.

Ejer , den 7 / 5 2019

A handwritten signature in blue ink, reading "Janne Christensen", is written over a horizontal line.

**BILAG 1.**

I forbindelse med underskrift af køberesaftale, giver ejer samtidig fuldmagt til **REMA Butiksudvikling A/S** til at søge og opnå diverse tilladelser og oplysninger omkring ejendommen matr. Nr. 2856, Sundby-øster, København, beliggende Kastrupvej 139, 2300 København S hos relevante myndigheder samt til at undersøge grundens geotekniske forhold, herunder om grunden er forurenet.

Ejer, den / 2019

13-4-2019.

Ahmad Thabani  
~~Zinab Thabani~~

2

## Hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019

### Lokalcenter Kastrupvej

I relation til den igangværende høring af Københavns Kommuneplan 2019, skal vi hermed anmode om en mindre fysisk udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej, der ligger langs med Kastrupvej mellem Lemnosvej og (næsten) Ceylonvej. Rammebetegnelsen i Kommuneplan 2015 er B2 – 161.

Selve detailhandelsrammen for lokalcenteret er på de maksimalt tilladte 3.000, hvoraf ca. 1.640 m<sup>2</sup> er benyttet til butiksareal, bl.a. ca. 1.000 m<sup>2</sup> til en REMA 1000 butik beliggende på Kastrupvej 135.

Anmodningen går derfor kun på at inkludere adresserne Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr. nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København, i det eksisterende lokalcenter for derigennem på sigt at give mulighed for en udvidelse af den eksisterende butik op til de maksimalt tilladte 1.200 m<sup>2</sup> for den type butikker samt etablere yderligere lejligheder efter samme princip, som der allerede forefindes. Afgrænsningen fremgår af vedlagte bilag 1, hvor lokalcenterets fysiske placering er markeret med grønt og udvidelsen af centeret er markeret med rød skravering.

Inde for en radius af 500 meter af butikken findes der 4.267 boliger, svarende til 8.796 personer og det er vor opfattelse, at ovennævnte mindre fysiske udvidelse af lokalcenteret vil styrke centeret og dermed lokalområdet.

# Bilag 1



## Svar til: Høring 49038 af: Simone Mira Winther Rasmussen

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Simone Mira Winther Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

REMA Butiksudvikling A/S

POSTNR.

2670

BY

Greve

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 Parkeringsnorm i København kommune: Med henvisning til side 10-11 i Planstrategien, hvor det fremgår, at bilejerskabet i København er stigende, at bilen er det primære transportmiddel, at andelen af kørte ture i bil er steget og at det sammenlagt lægger pres på byens arealer til parkering, opfordres Københavns kommune hermed til revurdere den eksisterende generelle og restriktive norm for bilparkering i forbindelse med dagligvarebutikker til en mere dynamisk tilgang, hvor der skelnes mellem placeringer i tætbyen og placeringer ved trafikårer. Den gældende kommuneplan fastsætter parkeringsnormen for dagligvarebutikker til maks. 1 pr. 150 m<sup>2</sup> bruttoetageareal samt, at der ved en konkret vurdering kan maksimeres til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 pr. 200 kvadratmeter. Det betyder konkret, at med den reviderede Planlov, hvorpå det friske kommuneplantillæg, Butiksstørrelser i Detailhandlen, hviler, der muliggør dagligvarebutikker på op til 1.200 m<sup>2</sup> i lokalcentre i Københavns kommune, kan der generelt etableres maks. otte parkeringspladser, men ved en eventuel konkret vurdering, kan der etableres op til maksimalt 12 parkeringspladser og i værste tilfælde maksimum seks pladser. Seks, otte, tolv eller i nogen tilfælde ingen parkeringspladser til en dagligvarebutik kan i mange tilfælde fungere fuldstændig fint, hvis en butik er placeret som f.eks. REMA 1000 på Hammerichsgade, Netto på Rådhuspladsen eller ved Nørreport station eller en hvilken som helst anden kæde placeret ved et trafikalt offentligt knudepunkt. Men lige så snart man bevæger sig uden for den tætte by, hvor kollektiv trafik benyttes i mindre grad og hvor folk også bor, begynder manglende parkeringspladser ved dagligvarebutikker at betyde unødigt trafik i form af afventende cirklen rundt mens man venter på en ledig plads eller man holder i tomgang. Begge dele er lige unødigt forurenende. Københavns kommune har rigtig mange trafikale årer med tæt biltrafik, hvor folk færdes af forskellige årsager og får deres hverdag til at hænge sammen. Derfor vil det være relevant at tænke folks handlemønstre ind i denne daglige

hverdagsfærd ved at revurdere den gældende parkeringsrestriktion og give mulighed for en yderligere differentiering af parkeringsnormen afhængig af, hvor folk benytter offentlige transportmidler og hvor de er afhængige af deres bil, der bl.a. også bruges til dagligvareindkøb. Tilstødende kommuner til København arbejder med minimumskrav for parkering til dagligvarebutikker, formentlig netop for at vise hensyn til borgere i kommunen og miljøet. For eksempel kan nævnes: - Frederiksberg kommune har et minimumskrav på 1 pr. 50 m<sup>2</sup> butiksareal (bruttoareal) - Tårnby har et krav om minimumskrav på 1 pr. 12 m<sup>2</sup> salgsareal - Hvidovre har et minimumskrav på 1 pr. 25 m<sup>2</sup> butiksareal (bruttoareal) - Gentofte har et minimumskrav på 1 pr. 12,5 m<sup>2</sup> butiksareal (bruttoareal) Forhåbentlig kan ovenstående inspirere til at revurdere og genoverveje parkeringsnormen for etablering af dagligvarebutikker i København kommune. Som aktør i branchen, vil vi gerne tilbyde at indgå i dialog og udveksle erfaringer. Vedhæftet er: Høringssvar Parkering

## Høringsvar til Københavns Kommuneplan 2019

### Parkeringsnorm i København kommune:

Med henvisning til side 10-11 i Planstrategien, hvor det fremgår, at *bilejerskabet i København er stigende, at bilen er det primære transportmiddel, at andelen af kørte ture i bil er steget* og at det sammenlagt lægger pres på byens arealer til parkering, opfordres Københavns kommune hermed til revurdere den eksisterende generelle og restriktive norm for bilparkering i forbindelse med dagligvarebutikker til en mere dynamisk tilgang, hvor der skelnes mellem placeringer i tætbyen og placeringer ved trafikårer.

Den gældende kommuneplan fastsætter parkeringsnormen for dagligvarebutikker til maks. 1 pr. 150 m<sup>2</sup> bruttoetageareal samt, at der ved en konkret vurdering kan maksimeres til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 pr. 200 kvadratmeter. Det betyder konkret, at med den reviderede Planlov, hvorpå det friske kommuneplantillæg, Butiksstørrelser i Detailhandlen, hviler, der muliggør dagligvarebutikker på op til 1.200 m<sup>2</sup> i lokalcentre i Københavns kommune, kan der generelt etableres maks. otte parkeringspladser, men ved en eventuel konkret vurdering, kan der etableres op til maksimalt 12 parkeringspladser og i værste tilfælde maksimum seks pladser.

Seks, otte, tolv eller i nogen tilfælde ingen parkeringspladser til en dagligvarebutik kan i mange tilfælde fungere fuldstændig fint, hvis en butik er placeret som f.eks. REMA 1000 på Hammerichsgade, Netto på Rådhuspladsen eller ved Nørreport station eller en hvilken som helst anden kæde placeret ved et trafikalt offentligt knudepunkt. Men lige så snart man bevæger sig uden for den tætte by, hvor kollektiv trafik benyttes i mindre grad og hvor folk også bor, begynder manglende parkeringspladser ved dagligvarebutikker at betyde unødigt trafik i form af afventende cirklen rundt mens man venter på en ledig plads eller man holder i tomgang. Begge dele er lige unødigt forurenende.

Københavns kommune har rigtig mange trafikale årer med tæt biltrafik, hvor folk færdes af forskellige årsager og får deres hverdag til at hænge sammen. Derfor vil det være relevant at tænke folks handlemønstre ind i denne daglige hverdagsfærd ved at revurdere den gældende parkeringsrestriktion og give mulighed for en yderligere differentiering af parkeringsnormen afhængig af, hvor folk benytter offentlige transportmidler og hvor de er afhængige af deres bil, der bl.a. også bruges til dagligvareindkøb.

Tilstødende kommuner til København arbejder med minimumskrav for parkering til dagligvarebutikker, formentlig netop for at vise hensyn til borgere i kommunen og miljøet. For eksempel kan nævnes:

- Frederiksberg kommune har et minimumskrav på 1 pr. 50 m<sup>2</sup> butiksareal (bruttoareal)
- Tårnby har et krav om minimumskrav på 1 pr. 12 m<sup>2</sup> salgsareal
- Hvidovre har et minimumskrav på 1 pr. 25 m<sup>2</sup> butiksareal (bruttoareal)
- Gentofte har et minimumskrav på 1 pr. 12,5 m<sup>2</sup> butiksareal (bruttoareal)

Forhåbentlig kan ovenstående inspirere til at revurdere og genoverveje parkeringsnormen for etablering af dagligvarebutikker i København kommune. Som aktør i branchen, vil vi gerne tilbyde at indgå i dialog og udveksle erfaringer.



## Svar til: Høring 49038 af: Simone Mira Winther Rasmussen

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

64

INDSENDT AF

Simone Mira Winther Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vigerslev Stationstov A/S

POSTNR.

2670

BY

Greve

HØRINGSSVAR

Vedr.: Høringssvar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" Emne: Retortvej 1A, 2500 Valby, udlægning til lokalcenter med mulighed for serviceerhverv/detailhandel og boliger. I relation til det tidligere udsendte forslag til Kommuneplansstrategi 2018 samt Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, som vi umiddelbart finder interessant og inspirerende for udviklingen af Valby, som er en vigtig bydel i København, fremsendes hermed vort høringssvar. Vort høringssvar omhandler primært Valby, da vi ejer grunden beliggende på Retortvej 1A, 2500 Valby matr.nr. 3237, hvorfor vi i denne relation med stor interesse følger med i tiltagene for nærområdet og derfor har gjort os flere tanker om udviklingen i takt med de i forvejen planer og behov for området og byen generelt. I denne tilknytning retter vi henvendelse til Jer, idet vi som grundejer har et ønske om, at der i den kommende Kommuneplan 2019, udlægges et område til et stationsnært lokalcenter ved Retortvej 1A, 2500 Valby ved Vigerslev Allé Station, med plads til dagligvarebutikker samt integrerede boliger, således som vi tidligere har modtaget positiv tilkendegivelse fra Københavns Kommune omkring, se sidste afsnit. Området ved Vigerslev Allé station har potentiale til at udgøre et stationsnært kerneområde som kan bidrage til en samhørighed og fortsat intensiveret byudvikling med selve stationen som det trafikale knudepunkt med nærliggende dagligvarehandel samt integrerede boliger, dette med formålet om at opretholde en mangfoldig og moderne bydel. Dette også i relation til den allerede eksisterende byfornyelse som i øvrigt sker i nærliggende områder som Kulbanekvarteret og Grønttorvet. Vi finder netop at vort ønske for området med et lokalcenter falder i tråd med Kommuneplansstrategien samt Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 for en optimering af Valby, og netop dette område ved Vigerslev Allé station, gør at denne del af Valby får samme muligheder for at optimere hverdagen for borgerne tillige med en forskønnelse af området. For at tilgodese såvel de travle familier og studerendes prioritering af tid samt de fysiske begrænsninger vores ældre kan besidde, vurderer vi, at et sådant stationsnært

lokalcenter med mulighed for at handle, bo samt benytte offentlig transport, kan bidrage til at imødekomme områdets forsyning. Idet vi ved tidligere møder med repræsentanter fra Københavns Kommune (herunder Tue Rex, Peter Høiriis Nielsen, Jeppe Cronwald Svendsen, Sophus August Jakobsen Bojesen samt Tina Saaby) har drøftet vort projekt og ønsket om etablering af dagligvarebutikker i stueplan med hertil integrerede boliger på tidligere nævnte adresse, til hvilket vi i øvrigt modtog positiv tilkendegivelse, opfordrer vi venligst til at vort høringssvar tilsvarende imødeses i den kommende Kommuneplan 2019, således vi som grundejer opnår de rette forudsætninger for den allerede igangsatte projektering for grunden. Vi ser frem til at høre fra Jer, og står naturligvis til rådighed for nærmere uddybelse og spørgsmål i mellemtiden. Med venlig hilsen Vigerslev Stationstov A/S Jan Poulsen Adm. Direktør Vedhæftet er: Høringssvar Valby

# Vigerslev Stationstov A/S

Reitan Ejendomsudvikling A/S

□ Hundige Strandvej 190, 1. sal.  
DK – 2670 Greve  
Tlf.: 36 34 14 40  
Fax: 36 77 57 11

Dato: 2. oktober 2019

## **Vedr.: Høringssvar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"**

Emne: Retortvej 1A, 2500 Valby, udlægning til lokalcenter med mulighed for serviceerhverv/detailhandel og boliger.

I relation til det tidligere udsendte forslag til Kommuneplansstrategi 2018 samt Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, som vi umiddelbart finder interessant og inspirerende for udviklingen af Valby, som er en vigtig bydel i København, fremsendes hermed vort høringssvar. Vort høringssvar omhandler primært Valby, da vi ejer grunden beliggende på Retortvej 1A, 2500 Valby matr.nr. 3237, hvorfor vi i denne relation med stor interesse følger med i tiltagene for nærområdet og derfor har gjort os flere tanker om udviklingen i takt med de i forvejen planer og behov for området og byen generelt. I denne tilknytning retter vi henvendelse til Jer, idet vi som grundejer har et ønske om, at der i den kommende Kommuneplan 2019, udlægges et område til et stationsnært lokalcenter ved Retortvej 1A, 2500 Valby ved Vigerslev Allé Station, med plads til dagligvarebutikker samt integrerede boliger, således som vi tidligere har modtaget positiv tilkendegivelse fra Københavns Kommune omkring, se sidste afsnit.

Området ved Vigerslev Allé station har potentiale til at udgøre et stationsnært kerneområde som kan bidrage til en samhørighed og fortsat intensiveret byudvikling med selve stationen som det trafikale knudepunkt med nærliggende dagligvarehandel samt integrerede boliger, dette med formålet om at opretholde en mangfoldig og moderne bydel. Dette også i relation til den allerede eksisterende byfornyelse som i øvrigt sker i nærliggende områder som Kulbanekvarteret og Grønttorvet.

Vi finder netop at vort ønske for området med et lokalcenter falder i tråd med Kommuneplansstrategien samt Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 for en optimering af Valby, og netop dette område ved Vigerslev Allé station, gør at denne del af Valby får samme muligheder for at optimere hverdagen for borgerne tillige med en forskønnelse af området. For at tilgodese såvel de travle familier og studerendes prioritering af tid samt de fysiske begrænsninger vores ældre kan besidde, vurderer vi, at et sådant stationsnært lokalcenter

# Vigerslev Stationstov A/S

Reitan Ejendomsudvikling A/S

med mulighed for at handle, bo samt benytte offentlig transport, kan bidrage til at imødekomme områdets forsyning.

Idet vi ved tidligere møder med repræsentanter fra Københavns Kommune (herunder Tue Rex, Peter Høiriis Nielsen, Jeppe Cronwald Svendsen, Sophus August Jakobsen Bojesen samt Tina Saaby) har drøftet vort projekt og ønsket om etablering af dagligvarebutikker i stueplan med hertil integrerede boliger på tidligere nævnte adresse, til hvilket vi i øvrigt modtog positiv tilkendegivelse, opfordrer vi venligst til at vort høringsvar tilsvarende imødeses i den kommende Kommuneplan 2019, således vi som grundejer opnår de rette forudsætninger for den allerede igangsatte projektering for grunden.

Vi ser frem til at høre fra Jer, og står naturligvis til rådighed for nærmere uddybelse og spørgsmål i mellemtiden.

Med venlig hilsen  
Vigerslev Stationstov A/S

Jan Poulsen  
Adm. Direktør

**Svar til: Høring 49038 af: Isabel Brammer**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

65

INDSENDT AF

Isabel Brammer

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker Metro til Brønshøj, fordi vi er afhængige af at kunne komme på arbejde inde i byen. Buseerne er overfyldte og kører langsomt på de smalle indfaldsveje: Frederikssundsvej og Godthåbsvej. Metroen skulle være underjordisk.

## **Svar til: Høring 49038 af: Sidney Iaban**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

66

INDSENDT AF

Sidney Iaban

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

For at imødekomme behovet fremtidens kollektiv transport, ser jeg metro som den bedste løsning. Til trods for at metro løsning er dyre, så kan den metro tage dobbelt så mange passagerer som en letbane. Med den her løsning sikrer vi kollektiv transport flere år frem. Letbane derimod er billigere og vil fylde Københavns gaden, hvorfor mange biler vil have svært ved køre igennem gaderne. Det betyder ikke at der vil komme færre biler og mange tager cykel på arbejde. Jeg tror mange vælger at køre andre veje og hermed komme ud på trafik andre steder.

**Svar til: Høring 49038 af: Alette Schack**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

67

INDSENDT AF

Alette Schack

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Vi er mange, der gerne vil have metroen til Brønshøj. Det virker ikke rimeligt, at resten af København har bedre offentlige transportmuligheder end hos os.

## Svar til: Høring 49038 af: Benedikte

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

68

INDSENDT AF

Benedikte

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg håber der kommer en metro til Brønshøj i stedet for en letbane fordi: - der er brugt mange millioner på at nedgrave elledninger osv, hvorfor det ikke giver mening at lave letbane på nye luft ledninger. - Luftledninger vil æstetisk være grimt i bybilledet efter min mening - letbane vil betyde nedlægning af flere p-pladser og dem er der ikke mange af i forvejen. - Letbane vil betyde butiksdød i området pga byggeriet og færre p-pladser - letbanen vil forstyrre den almindelige bil trafik og det vil skabe kø/flaskehalse/mere trafik på villaveje m.m. - en underjordisk metro er smart, da denne ikke vil ødelægge fx Brønshøj torv/frederikssundsvej osv - bind Brønshøj bedre sammen med metroen som i forvejen netop er udbyttet med metro Cityringen og de andre kommende stationer der allerede er planlagt - sporvognen blev mange år siden, hvorfor tage noget lignende op igen - der er i forvejen flere busforbindelser der kører i Brønshøj over jorden, metroen under jorden vil give kortere rejsetid



**Svar til: Høring 49038 af: Niels Ros**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

69

INDSENDT AF

Niels Ros

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Der er behov for fremtidssikret transport gennem hele byen, hvorfor en letbane til husum ej ønskes og istedet skal planerne for en underjordisk metro påbegyndes snarest. Vi har en af de travleste færdselsårer på frederikssund og med en metro sander denne ikke til.

## Svar til: Høring 49038 af: Johnnie Rørvig

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

70

INDSENDT AF

Johnnie Rørvig

POSTNR.

3210

BY

Vejby

HØRINGSSVAR

Angående Svanemøllehavnen (SMH) SMH er omdrejningspunktet for rigtig mange fritidsaktiviteter omkring både og sejlads der aktivere unge og vedligeholder fysikken og hjernen på voksne langt op i pensionsalderen Det giver livskvalitet og mindsker i øvrigt sundhedsudgifterne. Men en havn kræver faciliteter på land til opbevaring af både om vinteren, vedligeholdelse og reparationer. Værksteder og lokaler til undervisning o.s.v. Ved at ændre Sejlklubben Frem's bådsplads fra Rekreative Formål til Forsyning fratager man Frem denne mulighed. Ved at fratage sejl klubberne muligheden for at benytte Kulpladsen fjerner man også mulighederne for at få de større både på land. Kulpladsen bør bevares til Rekreative Formål eller der bør skaffes et alternativ f.eks. ved fremover at bevare den nye erstatningshavn til formålet. PS Man kan så lige så godt ændre hele SMH området til Forsyning hvis man alligevel langsomt vil kvæle fritidsaktiviteterne i SMH området i stedet for at udbygge dette og skaffe bedre faciliteter for de mange mennesker der har stor glæde af sejlsporten. Det virker ikke som om Københavns Kommune er særlig interesseret i at fremme og støtte fritidsaktiviteter, i hvert tilfælde ikke inden for sejlsport.

**Svar til: Høring 49038 af: René Andersen**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

71

INDSENDT AF

René Andersen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker en metro til Brønshøj fremfor en letbane. Jeg ser ikke at der er plads til en letbane på strækningen gennem Brønshøj og jeg er bekymret for hvad det vil betyde for det lokale handelsliv, hvis en letbane bliver realiseret. Ydermere er de tilstødende veje til Frederikssundsvej allerede udfordret af parkeret biler og jeg er bekymret for at dette kun vil blive værre, hvis parkeringspladser langs Frederikssundsvej nedlægges.

## **Svar til: Høring 49038 af: Mikael Bjerrum**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

72

INDSENDT AF

Mikael Bjerrum

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Der skal metro til Brønshøj hurtigst muligt. Jeg kører hver dag med bus ad Frederikssundsvej og Nørrebrogade og det er et mareridt. 5C og 350S kan ikke komme frem fordi der er biler og enorme mængder cykler. En letbane er ikke en mulighed, fordi der ikke er plads til både den og alle cyklerne (som selvfølgelig skal prioriteres). Eneste mulighed er en metro. Bus 5C er Nordens mest trafikerede busrute - altså med flest passagerer. Behovet for den nyligt åbne Cityring er vand ved siden af det behov, der er for at få transporten i metro ud gennem Nørrebro, til Brønshøj, Husum og gerne længere ud.

## **Svar til: Høring 49038 af: Jonas M Cohen**

OPRETTET

2. oktober 2019

SVARNUMMER

73

INDSENDT AF

Jonas M Cohen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Københavns kommunes glemte trafikale bydel, hvordan kan man bo i en bydel hvor Danmarks mest benyttede busrute (5C) ikke omlægges til en metrolinje?!?. For mig at se kunne det bidrage væsentligt til det store CO2 regnskab og sikre en positiv udvikling. Brønshøj og Nordvest mangler virkelig en metro. Frederikssundsvej lider en stille butiksdød og Brønshøj trænger virkelig til et trafikalt boost som Brønshøj torv havde tidligere. En metro kunne samtidig bidrage til at langt flere kunne komme til utterslev mose og bruge Vestvolden for derved også at løfte Tingbjerg.

**Svar til: Høring 49038 af: Ouafae Maarouf**

OPRETTET

3. oktober 2019

SVARNUMMER

74

INDSENDT AF

Ouafae Maarouf

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Det vil være så dejlig nemt istedet for bus og tog . Da der er altid prop fyldt..

**Svar til: Høring 49038 af: C. Andersen**

OPRETTET

3. oktober 2019

SVARNUMMER

75

INDSENDT AF

C. Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grøn Agenda Sydhavn

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Er vedhæftet.

## Grøn Agenda Sydhavns kommentarer til Forslag til Kommuneplan 2019

Ifølge Forslag til Kommuneplan 2019 (Verdensby med ansvar) skal en forventet befolkningstilvækst på 100.000 nye københavnere frem mod 2031, imødegås ved byudvikling bl.a. på de ved lov affredede naturområder ved Bådehavngade (Stejlepladsen), Selinevej (mellem jernbanen og motorvejen) og Vejlandskvarteret (Lærkesletten).

Overordnet finder vi det uansvarligt at Københavns Kommune håndterer befolkningstilvækst med byudvikling i grønne områder, fordi fremgangsmåden skaber forudsætningerne for yderligere befolkningstilvækst i en stadig mere sort by – langt fra hvad man forbinder med en verdensby med ansvar.

I det følgende vil vi argumentere for at Kommuneplan 2019 ændres så byudvikling ikke er mulig på de tre affredede naturområder ved Bådehavngade (Stejlepladsen) (s. 63, pind 2), Selinevej (s. 51, pind 4) og Vejlandskvarteret (Lærkesletten) (s. 51, pind 3).

### Bådehavngade (Stejlepladsen) og Selinevej

- De to planlagte byggerier vil komme til at rage så højt op, at det markant vil forringe oplevelsen af åben himmel på et stort område med natur og lavt byggeri (over den røde linje på fig. 1).
- Midt imellem de to byggerier er der et unikt sted i vandet (blå cirkel i fig. 1) som i hårde vintre, pga. strømforholdene, ofte er den eneste isfri plet i Kalvebodløbet<sup>1</sup>. Her raster bl.a. de sky vinterfugle lille og stor skallesluger når is-forholdene er kritiske<sup>2</sup>. Begge arter er Natura-2000 beskyttede på lokaliteten og byudvikling så tæt på, må forventes at kunne forstyrre de sky fugle<sup>3</sup>. Der bør derfor laves en konsekvensvurdering (By & Havns bestilte væsentlighedsvurdering er mangelfuld).
- Fiskerhavnsens sårbare og bevaringsværdige kulturmiljø vil ikke kunne overleve 64.500 m<sup>2</sup> etageareal på Stejlepladsen, uanset hvordan byggeriet udformes og italesættes.
- Begge de påtænkte byggerier er fortvivlende dårligt placeret i forhold til kommunens overordnede grønne struktur (se sidste afsnit og fig. 3 og 4).

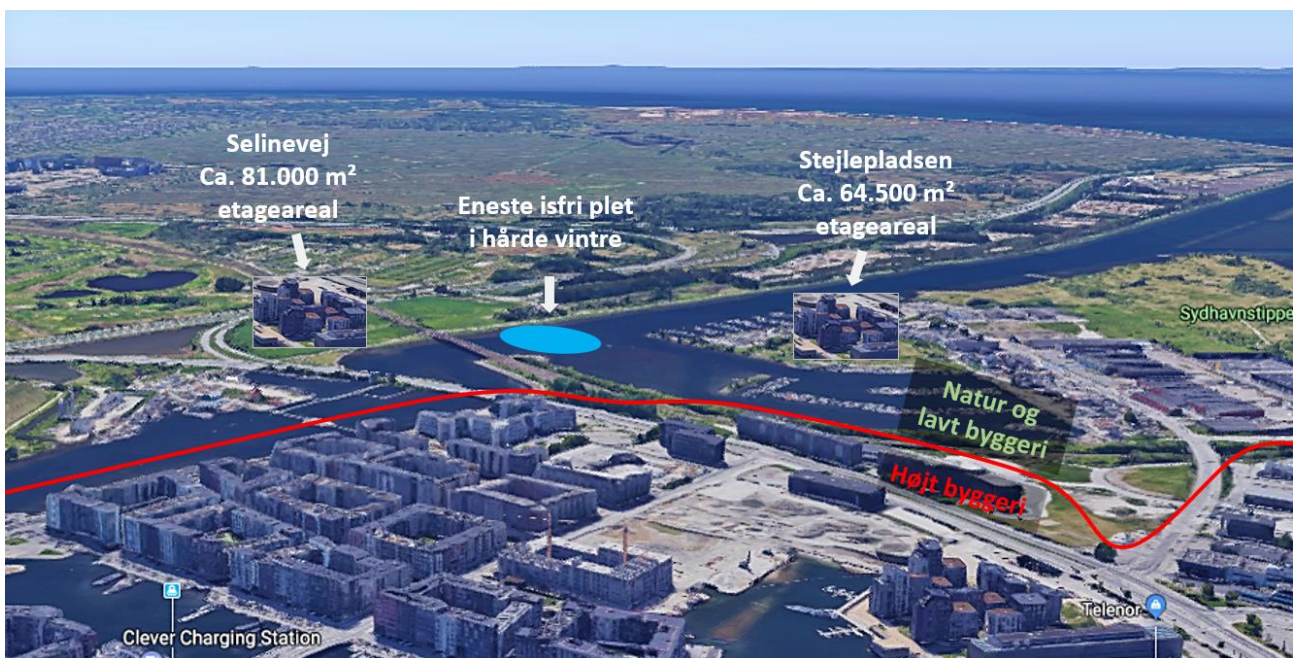


Fig. 1. Illustration af byudvikling ved Selinevej og Bådehavngade (Stejlepladsen) i Forslag til Kommuneplan 2019.



## Vejlandskvarteret (Lærkesletten)

- a) Det planlagte byggeri vil komme til at rage så højt op, at det markant vil forringe oplevelsen af åben himmel på et stort område med natur og lavt byggeri (mellem de røde linjer på fig. 2).
- b) Byggeriet er fortvivlende dårligt placeret både i forhold til kommunens overordnede grønne struktur (se næste afsnit og fig. 3 og 4) og den i forvejen fragmenterede Naturpark Amager (fig. 5).



Fig. 2. Illustration af byudvikling af Lærkesletten (Vejlandskvarteret) i forslag til Kommuneplan 2019.

## Byggefelterne gennemhuller ryggen af kommunens grønne struktur

Det fremgår af kommunens Baggrundsanalyser til Kommuneplan 2019 (Teknik- og Miljøforvaltningen: Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder i København), at befolkningstilvæksten har medført et "øget pres på byens grønne områder", samt at byggerier på Lærkesletten, Selinevej og Stejlepladsen er byggerier placeret i de såkaldt "grønne bueslag" som angiveligt udgør "ryggen" af byens grønne struktur (se fig. 3 og 4). De tre foreslåede byggefelter er desuden placeret på arealer som forvaltningen definerer som Københavns Kommunes "naturbeskyttelsesinteresser" (Baggrundsanalyser, kort s. 38).

Forvaltningen foreslår bl.a. følgende mål for udvikling af byens grønne struktur:

- a) Byens naturbeskyttelsesinteresser bevares og styrkes (s. 6).
- b) Tiltag der har til formål at styrke biodiversiteten øges (s. 6).
- c) Københavns hovedtræk bevares og udvikles, herunder en styrkelse af sammenhængen i de grønne bueslag (s. 36).
- d) Eksisterende spredningskorridorer styrkes, der etableres nye spredningskorridorer og spredningsbarriererne reduceres (s. 39).
- e) Naturkvaliteten i eksisterende naturområder øges gennem naturpleje og naturgenopretning (s. 39).
- f) Grønne arealer langs banearalerne bevares og styrkes (s. 45).

Vi tilslutter os fuldstændig Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af at byudvikling på Lærkesletten, Selinevej og Stejlepladsen vil svække byens grønne struktur, biodiversitet og spredningskorridorer – hvor en styrkelse tværtimod anbefales.

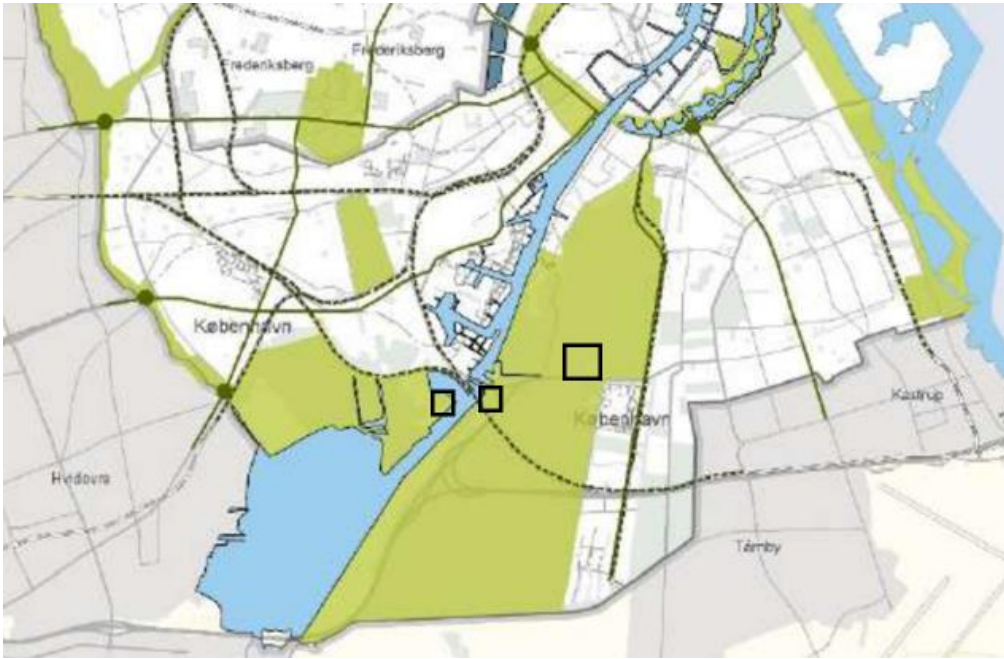


Fig 3. De grønne "bueslag" som ifølge kommunens Baggrundsanalyser til Kommuneplan 2019, s. 36 (fra Københavns Kommunes Arkitekturpolitik 2017-2025), udgør rygraden af byens grønne og blå struktur. De ved lov affredede byggefelters fortvivlende dårlige placering taler for sig selv.



Fig. 4. Her er byggefelterne indsat i et bearbejdet luftfoto af vegetationsdækket fra kommunens Baggrundsanalyser til Kommuneplan 2019, s. 18. Yderligere fragmentering af vegetationen giver ingen mening i en (verdens)by i bekneb for sammenhængende natur.



Fig. 5. Naturpark Amager med to naturstridige byggefelt indsat. Den stiplede linje viser den forventede udvidelse af naturparken på den gamle strandeng hvor byggeplanerne blev stoppet. Det uredigerede kort er fra [https://naturparkamager.dk/media/180703/naturparkplan\\_naturpark\\_amager\\_endelig\\_vers.pdf](https://naturparkamager.dk/media/180703/naturparkplan_naturpark_amager_endelig_vers.pdf)

<sup>1</sup>COWI skriver i notatet "Forekomsten af rastende andefugle ved Vestamager" fra 2011: "Ofte vil det være således, at der vil være åbne vandområder i længst tid hvor strømmen er stærkest, dvs. omkring Kalvebodbroen og syd for Sjællandsbroen." Og videre: "Tilisningen af selve Kalvebodløbet kan ske fra syd mod nord, hvis vandstrømmen og/eller vinden er fra nord, således at overfladeis skubbes mod syd og stuver op omkring Kalvebodbroen."

<sup>2</sup>COWI skriver i ovennævnte notat bl.a. om en besigtigelse den 2. januar 2011: "Dette område holdes åbent på grund af de kraftigere strømforhold omkring Sjællandsbroen, som beskrevet i afsnit 3.2.2. Der lå flokke af svaner, blishøns, troldænder, taffelænder og skalleslugere mv. i Sydhavnen, i det isfri område i Kalvebodløbet."

<sup>3</sup>Rambøll skriver i deres Natura-2000 Væsentlighedsvurdering (Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst, april 2019) at lille og stor skallesluger er "sky fugle", der primært raster i en afstand af "et par kilometer til byudviklingsområdet".

COWI skriver i ovennævnte notat: "Hertil kommer den menneskelige færdsel på omliggende stier og havneområder, der også forstyrrer fuglene. På de mest kritiske tidspunkter for fuglene, i de kolde vintre, er færdslen dog næppe udbredt eller hyppig, men det vides ikke, hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for fugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere i vinterhalvåret."

## **Svar til: Høring 49038 af: Frank Jørgensen**

OPRETTET

3. oktober 2019

SVARNUMMER

76

INDSENDT AF

Frank jørgensen

POSTNR.

2400

BY

Kbh nv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker metro igennem Bellahøj og videre til Brønshøj. Og gerne længere ud. Letbane vil stoppe meget af trafikken og nok ligge en masse butikker døde da der ikke er p pladser man kan holde ind på. Og vi har ingen metro her i nordvest. Nordhavn har fået selv om der næsten ikke bor nogle. Fx så har Bellahøj blomster lukket fordi den nærmeste parkerings plads ligger over 150 meter væk fra butikken. I gamle dage var der 3 korttids parkerings pladser så man kunne holde ind. Nu er jeg spændt på hvor langt tid pizzeria holder. Da folk skal holde halv ulovligt hvis de skal hente bestilte pizzaer. Fordelen ved metro ved Bellahøj er også folk vil kunne tage direkte i svømmehal. Og skifte til 250 og 350s. 5c. Kunne den så kører ud og forbinde til letbanen så var det helt perfekt.

**Svar til: Høring 49038 af: Louise Lind**

OPRETTET

3. oktober 2019

SVARNUMMER

77

INDSENDT AF

Louise Lind

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Samvirkende Boligselskaber

POSTNR.

1552

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedhæftet

2. oktober 2019

## **Vedr.: Forslag til Kommuneplan 2019 – Område under R19.B.5.15**

Til forslag for kommuneplan 2019 sendes hermed hørings-svar fokuserende på udlæg for del af område R19.B.5.15. Høringsvaret indsendes på vegne af organisationsbestyrelsen for Samvirkende Boligselskaber (SAB).

### **Baggrund**

Det almennyttige boligselskab SAB ejer en bebyggelse beliggende i ovennævnte rammeområde. Anvendelsen herunder både nutidig og påtænkt fremtidig passer overvejende for størstedelen af denne bebyggelse, som overvejende udgør en almennyttig boligafdeling med familieboliger. Imidlertid huser en del af bebyggelsen et lokalcenter, som har været beliggende her siden afdelingens opførelse - i daglig tale Bekkers Vænges Butikscener.

SAB ejer butiksceneret, der ligger i det østlige hjørne af rammeområdet. I den geografiske fastlæggelse af bymidten for Gammel Køge Landevej, er bymidtens udstrækning stoppet umiddelbart nord for butiksceneret, som har været i drift siden opførelsen i 1940erne.

Placeringen er velegnet til at fortsætte anvendelsen til butikscener, og dette er også på linje med SABs fremtidsplaner for Bekkers Vænge Butikscener. Imidlertid betyder ovenstående afgrænsning, at udviklingsmulighederne for ejendommen er begrænsede, og SAB ønsker således med nærværende indsigelse at tildele den gamle bygningsmasse mulighed for at udvikle sig i en positiv retning.

Bekkers Vænges Butikscener har en unik mulighed via en lavere prissætning samt den store tilflytning til området via bl.a. Grønttorvet at tilbyde billigere butikslokaler for lidt mere eksperimenterende publikumsorienterede koncepter, og der er ingen reel alternativ anvendelse til butikslokalerne i

### **Samvirkende Boligselskaber**

Vester Voldgade 17  
1552 København V

T 33 63 10 00

kab@kab-bolig.dk  
www.kab-bolig.dk

CVR. nr. 56 81 59 10

### **Telefonisk henvendelse**

Man-ons	09.00-15.30
Torsdag	10.00-18.00
Fredag	09.00-13.00

### **Personlig henvendelse**

Man-ons	10.00-14.30
Torsdag	10.00-18.00
Fredag	10.00-12.00

### **Kontaktoplysninger**

Louise Lind  
Chefkonsulent

T 33 63 11 29

louli@kab-bolig.dk

dag grundet den meget støjeksponerede beliggenhed. Såfremt forslag til Kommuneplan 2019 vedtages som forelagt, vil det for det bestående center betyde, at udviklingen af butiksfunktionerne i centerområdet vil skulle ske indenfor de rammer, som gælder for områder udenfor centerstruktur, hvilket i praksis vil problematisere driften og udviklingsmulighederne for Bekkers Vænges Butikcenter. Samtidig virker udlægget mærkværdigt i relation til faktisk anvendelse, da den sydlige grænse til område D19.1.6 (Bymidten – Gammel Køge Landevej) faktisk grænser op til butikscenteret mod nord.

For butikscenteret arbejdes der pt. på et projekt fra KAB og SAB, som koncentrerer sig om, at øge kvaliteten af centeret og øge oplevelseskvaliteten for brugerne samt tilføjelse af nye funktioner i butikscenteret. Disse planer kræver, at det planmæssige udlæg for området stemmer overens med den faktiske anvendelse på ejendommen gennem de sidste 70 år.

### **Ændringsforslag**

At den del af foreslået rammeområde R19.B.5.15, der i dag udgøres af Bekkersgård Butikcenter overgår til at være del af område D19.1.6:

Ændringen vil sikre, at Bekkersgård Vænges butikcenter fortsat har mulighed for at udvikle sig, således at attraktionen for området kan øges, og ejendommen kan indgå som et aktiv for beboere og brugere af det samlede område.

Med Venlig Hilsen

John B. Sørensen  
Formand for SAB

Frank Sass  
Næstformand, SAB

**Svar til: Høring 49038 af: Mark Lajer**

OPRETTET

3. oktober 2019

SVARNUMMER

78

INDSENDT AF

Mark Lajer

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Brønshøj/Husum har brug for en Metro - ikke en letbane. Trængslen på Frederikssundsvej vil kun blive forværret og bydelen ødelagt ved at anlægge en letbane. Vi er mange der forlanger en metro til Brønshøj/Husum - vores bydel fortjener det.



**Svar til: Høring 49038 af: Maria Harretche**

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

79

INDSENDT AF

Maria Harretche

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Spar pengene. Vi ønsker ikke en letbane i Brønshøj.

**Svar til: Høring af 49038 af: Jan Mathisen**

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

80

INDSENDT AF

Jan Mathisen/Fiskerhavns Venner

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

## Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Foreningen Fiskerhavns Venner

Præsentation af høringssvarets giver Fiskerhavns Venner er en forening, hvis formål det er at bevare og styrke de kulturelle og rekreative værdier i Fiskerhavnen og nærmiljøet omkring, herunder Stejlepladsen. Vi vil være talerør for kulturen, naturen og miljøet omkring Fiskerhavnen i Københavns Sydhavn. Fiskerhavns Venner indleverede mere end 17.500 underskrifter mod det planlagte byggeri på Stejlepladsen til hhv. trafikministeren og overborgmesteren i foråret 2019.

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv.

### Hovedpunkter i vores høringssvar

- Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder
- Vi ønsker mere natur for vores skatte kroner, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur
- Vi ønsker sammenhængende grønne områder
- Vi ønsker beskyttelse af rekreative værdier
- Vi ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet
- vi ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmands Gade
- Vi ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces.

### Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur

Fiskerhavns Venner ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker vi først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker "at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder" (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som vi bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte i modsætning til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke.

Vi synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnerne ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store

hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri.

For Fiskerhavns Venner er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som "en mangfoldig by, med diversitet og tolerance" (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter.

Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen.

Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært "grønne pletter", men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnere, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Vi skal her henvise til Fingerplanen 2018.

Da vi har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil vi her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have

Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Vi ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener vi, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles.

## **Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager**

Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen

- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system.

Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til en samlet bydel.

Vi foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter
- At der holdes en friarealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste kan vi henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet Baugruppen (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Vi har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle.

Derfor skal vi foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området.

Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Et af vores medlemmer, arkitekt Ulrik Fenger Mathiasson, har udarbejdet nedenstående grafik, der illustrerer hhv. de eksisterende byggeplaner og vores forslag til helhedsplan. Se bilaget på sidste side i dette dokument.

## **Rekreative værdier og stiforbindelser**

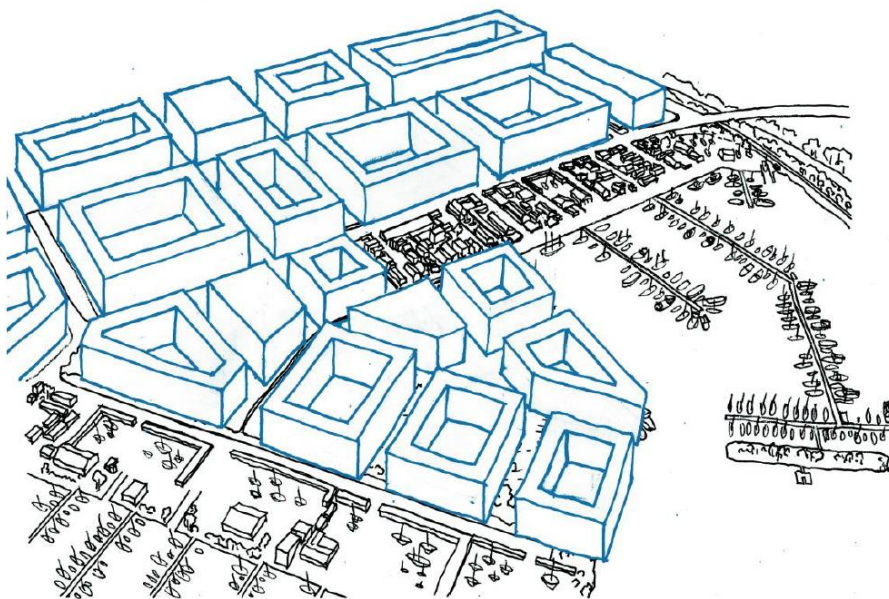
Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Tegholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne

områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn.

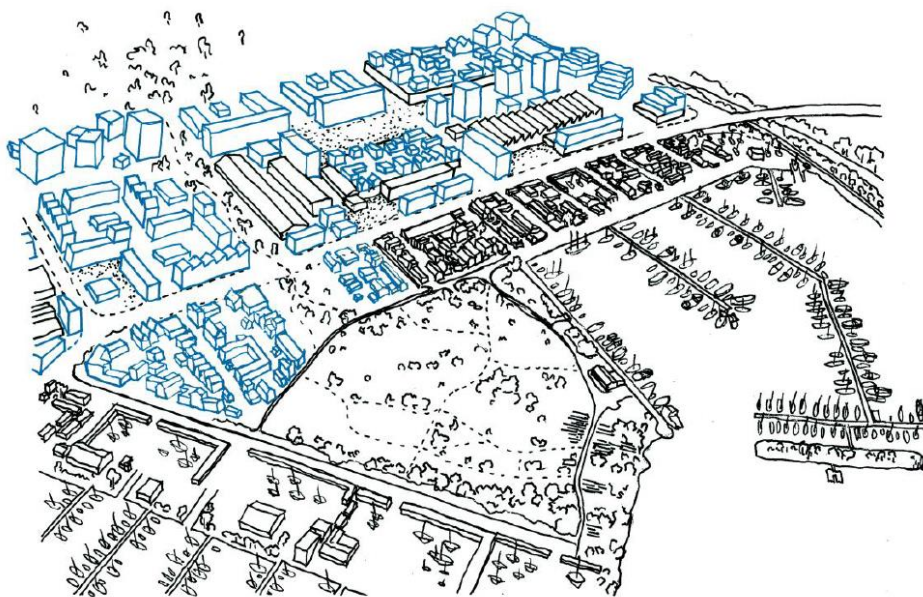
For yderligere oplysninger: kontakt Fiskerhavnens Venners formand Pernille Sonne på telefon 51765893.

Oversigtskort se vedlagte bilag

## BYUDVIKLINGEN OMKRING FISKERHAVNEN BØR TAGE AFSÆT I STEDETS KVALITETER



Hvis man i et særligt og sårbart område som Fiskerhavnen bygger “som man plejer” uden først at forstå stedet og skalaen, vil den unikke karakter og det værdifulde kulturmiljø, som alle ønsker at bevare, blegne og forsvinde.



Hvis man derimod prøver at forstå det særlige, og hvis man bygger videre på alle kvaliteterne i området, vil man med den rigtige tone og bebyggelsesprocent kunne skabe et område, som er meget mere værd både for de nuværende og for de fremtidige beboere - og også for byen.



1.  
Det gamle Sydhavn med store områder med selvbyggerområde (koloni- og nyttehaver)
2.  
Det nye Sydhavnen
3.  
Fiskerhavnen, men unik og bevaringsværdig kultur og miljø.
4.  
Stejlepladsen, som kan omfattes af en samlet byplanlægning uden byggeri.
5.  
Område øst for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning
6.  
Område vest for Bådhavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning
7.  
Tippen, en del af det sammenhængende naturområde med stor biodiversitet og rekreativ karakter



**Svar til: Høring af 49038 af: Jan Mathisen**

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

81

INDSENDT AF

Jan Mathisen/Fiskerhavns Venner

VIRKSOMHED/ORGANISATION

Fiskerhavns Venner

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

# Høringsvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Foreningen Fiskerhavns Vener

## Indsigelse mod væsentlighedsvurderingen

**Kongens Enghave: Bådehavnsgade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord I** forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 har Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for til Københavns Kommune.<sup>1</sup>

En væsentlighedsvurdering er en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger, der fremgår om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000-området, er det efter vores opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Professor i miljøret ved Københavns Universitet Peter Pagh er enige med os i denne vurdering (mail fra Peter Pagh af 19. juni 2019). Vi gør derfor indsigelse mod væsentlighedsvurderingen gældende i forbindelse med den offentlige høring.

Kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Før den foreligger, er det ikke muligt at afgøre, om der kan meddeles tilladelse jf. Habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2. Vælger kommunen ikke at følge vores indsigelse, agter vi at påklage en eventuel kommende vedtagelse af en kommuneplantillæg og lokalplan til Planklagenævnet.

## Uddybning

Det planlagte byggeri på Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst/Syd (Stejlepladsen) har berøring med Natura 2000 område 143, Habitatområde H127 og Fuglebeskyttelsesområde F111. Habitatdirektivets projektbegreb er meget bredt. Det afgørende er, om det konkrete projekt risikerer at skade et Natura 2000-område eller yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter.

Hvis det ikke kan udelukkes, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Den omtalte væsentlighedsvurdering udarbejdet af Rambøll konkluderer blandt andet: *"at der ikke vil forekomme forstyrrelser af rastende træfugle i Natura 2000-området som følge af ændret bygningsmasse og ændret arealanvendelse i de to byudviklingsområder. På den baggrund vurderes det, at tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv som følge af forslag til Kommuneplan 2019 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af rastende træfugle i Natura 2000-området."*<sup>2</sup>

Lille og stor skallesluger, skriver Rambøll, *"er mere sky fugle, der hovedsageligt raster i selve Kalveboderne og i havet syd for Skrædderholm. Disse to fugle raster primært i en afstand et par*

kilometer til byudviklingsområdet, og den ændrede bygningsmasse og arealanvendelse vil derfor ikke påvirke deres adfærd." Rambøll sammenfatter: "På baggrund af ovenstående vurderes det, at forstyrrelse af vinterrastende trækfugle på udpegningsgrundlaget som følge af tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv jf. forslag til Kommuneplan 2019 er ikke-eksisterende."

Det er vores opfattelse, at denne konklusion er fejlagtig. Rambølls argumentation bygger på den antagelse, at lille og stor skallesluger **ikke** raster i Kalvebodløbet mellem de to planlagte byggerier. Det er vores vurdering (på baggrund af løbende iagttagelser samt et notat fra COWI), at stor skallesluger er hyppig vintergæst præcis på dette sted, og at lille skallesluger er der ganske ofte i hårde vintre.

Grunden til at lille og stor skallesluger trods deres skyhed raster i Kalvebodløbet præcis imellem de to planlagte byggerier er, at strømforholdene gør, at **kun** dette sted er isfrit i mange af de hårde vintre. Dette kan dokumenteres med et notat fra COWI fra 2011. Om lille skallesluger hedder det i notatet bl.a.: "Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet". Og videre: "Lille skallesluger er vintergæst i Danmark og forekommer især i perioden januar-februar. Den lever af fisk og raster i lavvandede områder ved kysten og i større søer. Lille skallesluger optræder med varierende hyppighed i området, den udnytter især Kalvebodløbet, men raster også i mindre omfang i Klydesøen og Birkedammen. Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet. I vinteren 2010-2011 har der været set op til 230 stk. lille skallesluger i de dele af Kalvebodløbet, der ikke har været frosset til (2.1.2011, DOFbasen). Ved fuglebeskyttelsesområdets udpegningsgrundlag i 1983 anførtes en forekomst på 400 lille skallesluger. I isvinteren 1995-1996 blev der observeret op til 478 små skalleslugere i Kalvebodløbet (marts 1996), i en våge umiddelbart syd for Sydhavnstippen (Michael Borch Grell, pers. medd.)."<sup>3</sup>

Endvidere: "Kalvebodløbet har især betydning for de tre fuglearter på udpegningsgrundlaget (Troidand, Stor Skallesluger og Lille Skallesluger), når der råder et udbredt isdække andre steder i fuglebeskyttelsesområdet. ... Ved en besigtigelse den 2. januar 2011 fandtes Kalveboderne og Kalvebodløbet at være helt tilfrosset, undtagen Kalvebodløbet fra omkring Sydhavnstippen i syd til Sjællandsbroen i nord (og videre ind i Sydhavnen). **Dette område holdes åbent på grund af de kraftigere strømforhold omkring Sjællandsbroen**, som beskrevet i afsnit 3.2.2. Der lå flokke af svaner, blishøns, troidænder, taffelænder og **skalleslugere** mv. i Sydhavnen, i det isfri område i Kalvebodløbet."<sup>4</sup>

Denne dokumentation er i direkte modstrid med Rambølls væsentlighedsvurdering, hvorved rapportens konklusion er fejlagtig og bortfalder.

Rambøll skriver under afsnit 2.3 Metode, at "væsentlighedsvurderingen er baseret på eksisterende viden". Det må derfor undre, at COWIs rapport ikke er nævnt eller indgår i reference-listen. Ydermere er det uklart hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for vinterfugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere. Bemærk endvidere at Rambølls væsentlighedsvurdering slet ikke forholder sig til forstyrrelser i byggeperioden, hvilket er en væsentlig mangel, da det drejer sig om massivt byggeri, stødende direkte op til Natura-2000 området.

På baggrund af ovenstående mener vi, at der skal udarbejdes en konsekvensvurdering efter

habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3 for Bådehavns­gade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord.

## Anke

Såfremt Københavns kommune mod forventning ikke agter at følge vores indsigelse, vil vi gerne oplyses om dette, og hvilke anke muligheder vi har.

For yderligere oplysninger: kontakt Fiskerhavns Venners formand Pernille Sonne på telefon 51765893.

## Noter

<sup>1</sup> Natura 2000 – væsentligheds­vurdering, Selinevej Nord og Bådehavns­gade Øst, til Københavns Kommune, udfærdiget af Rambøll, april 2019

<sup>2</sup> I en mail af 12. juni 2019 skriver By og Havns Kommunikationskonsulent Consultant Susan West Norsker, at ”I forbindelse med den videre udvikling af Stejlepladsen vil det blive vurderet, om der er brug for supplerende undersøgelser i forhold til påvirkninger af Natura 2000-området.”

<sup>3</sup> COWI: Forekomsten af rastende andefugle ved Vestamager. Baggrundsnotat for Natura 2000-konsekvensvurdering af vindmøller ved Kalvebod Syd. 2 februar 2011

<sup>4</sup> Ibid. COWIs rapport uddyber tilisningsmønsteret således: ”Tilisningen af selve Kalvebodløbet kan ske fra syd mod nord, hvis vandstrømmen og/eller vinden er fra nord, således at overfladeis skubbes mod syd og stuver op omkring Kalvebodbroen. Omvendt kan tilisningen ske fra nord mod syd, hvis strømmen og/eller vinden kommer fra syd og stuver overfladeis op i passagen ud for Sydhavnstippen. Ofte vil det være således, at der vil være åbne vandområder i længst tid hvor strømmen er stærkest, dvs. omkring Kalvebodbroen og syd for Sjællandsbroen.”

**Svar til: Høring 49038 af: Jette Poulsen**

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

82

INDSENDT AF

Jette poulsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privatperson

POSTNR.

2450

BY

København sv

HØRINGSSVAR

Børn har ret til krat mere natur STOP med alt det betong slum vi kan ikke ånde

## Svar til: Høring 49038 af: Jette Gnudtzmann

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

83

INDSENDT AF

Jette Gnudtzmann

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Jette Gnudtzmann Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsvej, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for vores skatte kroner, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Fiskerhavns Venner ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker ”at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder” (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de fremme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For Fiskerhavns Venner er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns

udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnernes, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsvej, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her fokusere på disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affædet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fæld og Amager Fæld. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener vi, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Venlig hilsen Jette Gnutzmann

## Svar til: Høring 49038 af: Anne Sandberg Madsen

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

84

INDSENDT AF

Anne Sandberg Madsen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Anne Sandberg Madsen Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsvej, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for vores skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • Bevare af historie, miljø, grønne områder & mere natur

Fiskerhavns Venner ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker "at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder" (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de fremme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For Fiskerhavns Venner er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns



udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnernes, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fæled og Amager Fæled. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener vi, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Venlig hilsen Anne Sandberg Madsen 2450 København SV

## Svar til: Høring 49038 af: Maria Løvendahl Johansen

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

85

INDSENDT AF

Maria Løvendahl Johansen

POSTNR.

2450

BY

København sv

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af ????

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns

Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var

området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for

områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-

område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden

underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte

byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie,

miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for vores skatte kroner,

ikke mindre, og ikke erstatningsnatur • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder •

Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på

Stejlepladsen stoppet • Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur

Fiskerhavnens Venner ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre

også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker Jeg først og fremmest på,

at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker ”at passe på det særlige ved

København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de

grønne områder” (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en

grøn by. Det er alt sammen mål, som Jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende

grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning

til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger

kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre

steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at

etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende

naturarealer, får københavnerne ikke mere natur for skattekroneerne – de får bare noget

andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er

natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med

græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri.

For Fiskerhavnens Venner er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns

udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnernes, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælle og Amager Fælle. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener vi, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Venlig hilsen Maria Løvendahl Johansen

## Svar til: Høring 49038 af: Arendse Skovmøller

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

86

INDSENDT AF

Arendse Skovmøller

POSTNR.

2450

BY

Kbh SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af ????

Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavnsgade, som Københavns

Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var

området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for

områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-

område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden

underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte

byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie,

miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for vores skatte kroner,

ikke mindre, og ikke erstatningsnatur • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder •

Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på

Stejlepladsen stoppet • Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur

Fiskerhavnens Venner ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre

også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker Jeg først og fremmest på,

at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker ”at passe på det særlige ved

København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de

grønne områder” (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en

grøn by. Det er alt sammen mål, som Jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende

grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning

til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger

kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre

steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at

etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende

naturarealer, får københavnerne ikke mere natur for skattekroneerne – de får bare noget

andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er

natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med

græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri.

For Fiskerhavnens Venner er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns

udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnernes, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsvej, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener vi, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Venlig hilsen Arendse Skovmøller

## Svar til: Høring 49038 af: Tim Nielsen

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

87

INDSENDT AF

Tim Nielsen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Tim Nielsen  
Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer ikke godt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmunds Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker ”at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder” (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen er imidlertid i direkte modsætning til de fremme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller

Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen
- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter
- At der holdes en friarealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet Baugruppen (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Rekreative værdier og stiforbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen

og Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem ”nye” og ”gamle” Sydhavn. Venlig hilsen Tim Nielsen



**Svar til: Høring 49038 af: Charlotte Laursen**

OPRETTET

4. oktober 2019

SVARNUMMER

88

INDSENDT AF

Charlotte Laursen

POSTNR.

2450

BY

Kbh SV.

HØRINGSSVAR

[https://lookaside.fbsbx.com/file/H%C3%B8ringssvar%20til%20Kommuneplan%202019%20generalt%20.docx?token=AWw4vO0Ws27UH\\_EXKW\\_c8-1K6exZ2O0bu9oXIAAqrbuXeQslmNw73EonKaB1bCIzc6Do\\_4xCCEpjcHucGux2\\_5nMLG0y4AeYQ8BHRGHyVh2pY2rYx35CzfZT074dyoOM7bK0Igm1u1XbSxI7w5PpTAxT8nHBtikH5AbDV2kQ70gjV1bOxNCNxue06SxUMSWzxXMUBX-Tt1mDc187tVFMN0h\\_](https://lookaside.fbsbx.com/file/H%C3%B8ringssvar%20til%20Kommuneplan%202019%20generalt%20.docx?token=AWw4vO0Ws27UH_EXKW_c8-1K6exZ2O0bu9oXIAAqrbuXeQslmNw73EonKaB1bCIzc6Do_4xCCEpjcHucGux2_5nMLG0y4AeYQ8BHRGHyVh2pY2rYx35CzfZT074dyoOM7bK0Igm1u1XbSxI7w5PpTAxT8nHBtikH5AbDV2kQ70gjV1bOxNCNxue06SxUMSWzxXMUBX-Tt1mDc187tVFMN0h_)

## Svar til: Høring 49038 af: Helene Duprat

OPRETTET

5. oktober 2019

SVARNUMMER

89

INDSENDT AF

Helene Duprat

POSTNR.

2000

BY

Frederiksberg

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Helene Duprat Indsigelse mod væsentlighedsvurderingen Kongens Enghave: Bådehavnsgade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord I forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 har Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for til Københavns Kommune. 1 En væsentlighedsvurdering er en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger, der fremgår om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000- området, er det efter min opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Før den foreligger, er det ikke muligt at afgøre, om der kan meddeles tilladelse jf. Habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2. Vælger kommunen ikke at følge min indsigelse, agter jeg at påklage en eventuel kommende vedtagelse af en kommuneplantillæg og lokalplan til Planklagenævnet. Uddybning Det planlagte byggeri på Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst/Syd (Stejlepladsen) har berøring med Natura 2000 område 143, Habitatområde H127 og Fuglebeskyttelsesområde F111. Habitatdirektivets projektbegreb er meget bredt. Det afgørende er, om det konkrete projekt risikerer at skade et Natura 2000- område eller yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Hvis det ikke kan udelukkes, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Den omtalte væsentlighedsvurdering udarbejdet af Rambøll konkluderer blandt andet: ”at der ikke vil forekomme forstyrrelser af rastende trækfugle i Natura 2000-området som følge af ændret bygningsmasse og ændret arealanvendelse i de to byudviklingsområder. På den baggrund vurderes det, at tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv som følge af forslag til Kommuneplan 2019 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af rastende trækfugle i

Natura 2000-området." (note 2 ) Lille og stor skallesluger, skriver Rambøll, "er mere sky fugle, der hovedsageligt raster i selve Kalveboderne og i havet syd for Skrædderholm. Disse to fugle raster primært i en afstand et par kilometer til byudviklingsområdet, og den ændrede bygningsmasse og arealanvendelse vil derfor ikke påvirke deres adfærd." Rambøll sammenfatter: "På baggrund af ovenstående vurderes det, at forstyrrelse af vinterrastende trækfugle på udpegningsgrundlaget som følge af tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv jf. forslag til Kommuneplan 2019 er ikke-eksisterende." Det er min opfattelse, at denne konklusion er fejlagtig. Rambølls argumentation bygger på den antagelse, at lille og stor skallesluger ikke raster i Kalvebodløbet mellem de to planlagte byggerier. Det er min vurdering (på baggrund af løbende iagttagelser samt et notat fra COWI), at stor skallesluger er hyppig vintergæst præcis på dette sted, og at lille skallesluger er der ganske ofte i hårde vintre. Grunden til at lille og stor skallesluger trods deres skyhed raster i Kalvebodløbet præcis imellem de to planlagte byggerier er, at strømforholdene gør, at kun dette sted er isfrit i mange af de hårde vintre. Dette kan dokumenteres med et notat fra COWI fra 2011. Om lille skallesluger hedder det i notatet bl.a.: "Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet". Og videre: "Lille skallesluger er vintergæst i Danmark og forekommer især i perioden januar-februar. Den lever af fisk og raster i lavvandede områder ved kysten og i større søer. Lille skallesluger optræder med varierende hyppighed i området, den udnytter især Kalvebodløbet, men raster også i mindre omfang i Klydesøen og Birkedammen. Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet. I vinteren 2010-2011 har der været set op til 230 stk. lille skallesluger i de dele af Kalvebodløbet, der ikke har været frosset til (2.1.2011, DOFbasen). Ved fuglebeskyttelsesområdets udpegning i 1983 anførtes en forekomst på 400 lille skallesluger. I isvinteren 1995-1996 blev der observeret op til 478 små skalleslugere i Kalvebodløbet (marts 1996), i en våge umiddelbart syd for Sydhavnstippen (Michael Borch Grell, pers. medd.)." (note 3 ) Endvidere: "Kalvebodløbet har især betydning for de tre fuglearter på udpegningsgrundlaget (Troidand, Stor Skallesluger og Lille Skallesluger), når der råder et udbredt isdække andre steder i fuglebeskyttelsesområdet. ... Ved en besigtigelse den 2. januar 2011 fandtes Kalveboderne og Kalvebodløbet at være helt tilfrosset, undtagen Kalvebodløbet fra omkring Sydhavnstippen i syd til Sjællandsbroen i nord (og videre ind i Sydhavnen). Dette område holdes åbent på grund af de kraftigere strømforhold omkring Sjællandsbroen, som beskrevet i afsnit 3.2.2. Der lå flokke af svaner, blichøns, troidænder, taffelænder og skalleslugere mv. i Sydhavnen, i det isfri område i Kalvebodløbet." (note 4 ) Denne dokumentation er i direkte modstrid med Rambølls væsentlighedsvurdering, hvorved rapportens konklusion er fejlagtig og bortfalder. Rambøll skriver under afsnit 2.3 Metode, at "væsentlighedsvurderingen er baseret på eksisterende viden". Det må derfor undre, at COWIs rapport ikke er nævnt eller indgår i reference-listen. Ydermere er det uklart hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for vinterfugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere. Bemærk endvidere at Rambølls væsentlighedsvurdering slet ikke forholder sig til forstyrrelser i byggeperioden, hvilket er en væsentlig mangel, da det drejer sig om

massivt byggeri, stødende direkte op til Natura-2000 området. På baggrund af ovenstående mener jeg, at der skal udarbejdes en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3 for Bådehavnsgade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord. Ankemuligheder Jeg vil gerne have at Københavns kommune meddeler mig om kommunen agter at følge min indsigelse eller den er af den opfattelse at der stadig ikke skal foretages en konsekvensvurdering. I givet fald ønsker jeg oplyst hvilke ankemuligheder jeg har. Venlig hilsen Helene Duprat Flintholm Alle 21, 1. th 2000 Frederiksberg 1 Natura 2000 – væsentlighedsvurdering, Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst, til Københavns Kommune, udfærdiget af Rambøll, april 2019 2 I en mail af 12. juni 2019 skriver By og Havns Kommunikationskonsulent Consultant Susan West Norsker, at "I forbindelse med den videre udvikling af Stejlepladsen vil det blive vurderet, om der er brug for supplerende undersøgelser i forhold til påvirkninger af Natura 2000-området." 3 COWI: Forekomsten af rastende andefugle ved Vestamager. Baggrundsnotat for Natura 2000-konsekvensvurdering af vindmøller ved Kalvebod Syd. 2 februar 2011 4 Ibid. COWIs rapport uddyber tilisningsmønsteret således: "Tilisningen af selve Kalvebodløbet kan ske fra syd mod nord, hvis vandstrømmen og/eller vinden er fra nord, således at overfladeis skubbes mod syd og stuver op omkring Kalvebodbroen. Omvendt kan tilisningen ske fra nord mod syd, hvis strømmen og/eller vinden kommer fra syd og stuver overfladeis op i passagen ud for Sydhavnstippen. Ofte vil det være således, at der vil være åbne vandområder i længst tid hvor strømmen er stærkest, dvs. omkring Kalvebodbroen og syd for Sjællandsbroen."

## Svar til: Høring 49038 af: Susanne

OPRETTET

5. oktober 2019

SVARNUMMER

90

INDSENDT AF

Susanne

POSTNR.

2770

BY

Kastrup

HØRINGSSVAR

Jeg vil faktisk starte fra begyndelsen, for det er der stadig ikke kommet svar på!

**HVORDAN KAN DET LADE SIG GØRE AT AFFREDE ET**

**OMRÅDE/BYGNINGER**, når først de er blevet fredet ? Hvad skal vi så med fredningsstyrelsen? Og alt efter hvilken regering vi har risikere vi vel at mange af vores grønne åndehuller bliver bebygget igen, vi laver igen en tætbygget storby og der er ufatteligt mange mennesker der får et dilemma, F.eks. bor jeg i fredet bygning og hvis den bliver affredet så kan nye ejer af bygning og område jo gøre hvad han vist ønskede fra start da han købte bygning, smide os lejere ud, lave kontorer på loftetage, og hotelvirksomhed m.m., ja; gøre med ejendommen hvad han vil, om så han har lyst at rive den ned og bygge nyt ! Det burde IKKE være TILLADT at AFFREDE, heller ikke for stat og regering.. Mvh Susanne

## **Svar til: Høring 49038 af: Stephanie**

OPRETTET

5. oktober 2019

SVARNUMMER

91

INDSENDT AF

Stephanie

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Vores dejlige bydel står til snart at skulle miste vores hovedgade, Frederikssundsvej, til noget så uflexibelt som en LETBANE! Jeg kan ikke forestille mig hvem der kan bilde sig selv ind at det er en god ide, NEJ TAK! Vi kommer til at miste parkeringspladser, busbaner (som fungerer upåklageligt!!!) og vejbane! Vi ligger kun 3 km fra nærmeste metro st, og det ville kun give mening at vente til der er råd til at blive del af metroringem frem for en dyr og ødelæggende lappeløsning! INGEN LETBANE til Brønshøj/Husum, vi kan godt vente på kvalitet!

## Svar til: Høring 49038 af: Pia Spiess-Henriksen

OPRETTET

6. oktober 2019

SVARNUMMER

92

INDSENDT AF

Pia Spiess-Henriksen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Frederikssundsvej er en gammel handelsvej og løber igennem flere kommuner hele vejen til Frederikssund. Den er smal efter nutidig standard og fyldt med gennemkørende trafik på alle tider af døgnet, og slet ikke dimensioneret til nutidens bilpres. Der er en del lokaltrafik, men også trafik fra folk der skal længere afstande på ruten til Frederikssund. Selv bruger jeg den til Frederiksværk. Som det er nu, er der ikke nok parkering langs vejen, hvorfor sidevejene er meget presset af parkering, både fordi de mennesker der bor i de større lejlighedskomplekser langs vejen og på sidevejene i den ende der støder op til Frederikssundsvej nu meget ofte ejer en lille bil, og handlende bruger også sidevejene op mod Frederikssundsvej til parkering. Villagrundene er overvejende meget små, 300-400m<sup>2</sup>. Mange familier, der ejer villa, har to biler, da priserne på husene forudsætter to indtægter. De fleste af disse veje er private fællesveje og det er ejerne og lejerne der betaler for vedligeholdelsen af vejene, inkl. snerydning. Tror I virkelig ikke der kommer et oprør når sidevejene bliver til offentlig parkering? Mange husejere bliver voldsomt traumatiserede ved at der holder fremmede biler foran DERES hus, så de ikke selv kan parkere der. Det fremmer desværre hærværk mod helt sagesløse. Min egen grund er 440m<sup>2</sup>, fratrukket 117m<sup>2</sup> hus og 86m<sup>2</sup> vej, er der 237m<sup>2</sup> grund tilbage. Ikke meget vej at parkere ud for og jeg har ikke plads til parkering på grunden da et af Brønshøjs største træer står på den. Grundejerforeningen sparer op til at vedligeholde vejen, så vi betaler 2450kr. per år i gebyr. At forvente at al parkering skal foregå på private fællesveje er nok at tillægge os lidt for megen altruisme. Hvis man ønsker at handle og kommer i bil, som jeg, der har handikapskilt i bilen, er det ret umuligt at finde parkering til at gå til læge, fodterapeut, fysioterapi, og frisør. Man skal ret langt ned ad sidevejene og afsted med rollator. Det er som sædvanlig en nedprioritering af den ældre befolkning . Selv om det ikke er mit ærinde her, måtte og må jeg køre til Rødovre Centrum for speciallægebehandling. Det er umuligt at komme på de lokale Apoteker, da de ligger på hjørner, undtaget det nye apotek i Føtex., hvor der er tagparkering. At forestille sig at der også bliver plads til en letbane, der fylder som de gamle sporvogne, er ren utopi og meget uigennemtænkt. Da sporvognene blev nedlagt

for 50 år siden, var der ikke det antal biler på vejene som nu. Det var en meget forfejlet beslutning der blev taget dengang, men i de mellemliggende 50 år har trafikken udviklet sig uden sporvogne. Lige pludselig at presse to sæt spor tilbage midt på Frederikssundsvej vil ikke få den nuværende trafik til at forsvinde. Den sidste meget kostbare løsning, er nok den bedste plan man kan få uden at ekspropriere store karreer. Det er langsomt i myldretiderne, men fremkommeligt iøvrigt og med rimelig sikkerhed for bløde trafikanter, busser og krydsende trafik. Busserne har deres egen bane, hvor det er muligt. Hvis det bliver elbusser, eller andet klimavenligt, der kører på vejen, vil det være endnu bedre. Formodentlig vil antallet af muligheder for at krydse vejen blive reduceret pga faren ved det, og bydelene Husum og Brønshøj vil blive delt i to, dem tæt ved mosen, der er dyrere, og dem i det store morads af boliger væk fra mosen, og butiksdøden vil nyde fremme. Når man kigger på kort over metro og S-togsbaner, ser man tydeligt hvor stedmoderligt Brønshøj-Husum er blevet behandlet. Selv har jeg meget langt til busser og tog og kan derfor ikke benytte kollektiv trafik, desværre. Som det er nu er hele området, i hvert fald dem på Facebook, imod en letbane. Vi vil have en metro. Den skal alligevel fremover finansieres på en anden måde end ved byggegrundssalg og vi kan godt vente til det bliver muligt med en alternativ finansiering med delvis statsstøtte. Det er vigtigt at tænke langsigtet og ikke hele tiden komme med middelmådige løsninger. Kostede den nuværende indretning af Frederikssundsvej ikke 70mill.? Nu skal det hele omlægges på en vej der ikke er dimensioneret til en letbane, træerne fældes, og parkeringspladserne nedlægges. Det er ikke et fremskridt, det er en sølle kortsigtet lappeløsning. I mange lande er letbaner virkelig fornuftige, men ikke på en gammel indfaldsvej til København, der i mange år har været for smal. Det er vigtigt at kunne træffe langtidsholdbare beslutninger, allerede nu bliver næste udvidelse af metroen planlagt, da den nuværende vil blive overfyldt i løbet af en årrække. Der planlægges allerede en metro ud til Lynetteholmen, som kommer til at blive lige så langt væk fra centrum som Husum. Hvorfor prioriteres en endnu uskabt ø over allerede eksisterende bydele? Kik på et kort, der vil også flytte mange mennesker vest for København som også skal befordres.



**Svar til: Høring 49038 af: Ingelise Egeberg**

OPRETTET

6. oktober 2019

SVARNUMMER

93

INDSENDT AF

Ingelise Egeberg

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Vi ønsker at få indført zoneparkering i området omkring Bavnehøj Alle. Mange udefrakommende parkerer her eller bruger det til langtidsparkering af lastbiler, trailere, varebiler m.v. En del med udenlandske nummerplader. Konsekvensen er, at vi beboere hver dag må lede længe efter ledige pladser.

## Svar til: Høring 49038 af: Johanne Mygind

OPRETTET

7. oktober 2019

SVARNUMMER

94

INDSENDT AF

Johanne Mygind

POSTNR.

2450

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Som beboer i Sydhavnen er jeg temmeligt rystet over den lemfældighed, som byplanlægningen i kvarteret hidtil er foregået med. Under en budgetforhandling blev det UDEN foregående varsel vedtaget, at der skulle bygges på Stejlepladsen i den gamle fiskerhavn. Dette skete på trods af området var fredet, at der ingen trafikale løsninger var og at bydelsplanen havde helt andre visioner. Kommunen har trods massive lokale protester fastholdt dette helt uplanlagte byggeri. Mine ønsker til fremtidens København er derfor følgende 1) At man fastholder kvaliteter som demokrati og borgerinddragelse, når man planlægger nybyggeri og derfor omgående stopper byggeriet på Stejlepladsen, da disse principper ikke er blevet overholdt. 2) At man gør København til en grøn by og dermed medtænker behovet for parker, legepladser, fodboldbaner og så videre, når der planlægges nye kvarterer. Det medfører ikke bare, at man radikalt gentænker de nuværende planer, så der indtænkes langt flere grønne områder i de nye boligkvarterer. Det medfører også at man stopper med yderligere tilbygning på de grønne arealer, som vi har i forvejen. Planerne om byggeri på Stejlepladsen stopper dermed. 2) At man bruger førende klimaforskning, som anfører, at det ikke bare handler om at finde CO2 neutrale energikilder, men også om at bevare natur og træer, da disse absorberer CO2. Netop derfor er det vigtigt, at kommunen hele tiden indtænker naturbevarelse i byudviklingen. En klimavenlig hovedstad fælder ikke et eneste træ og lader græsset gro vildt alle de steder, som det kan. Dette medfører igen at Stejlepladsen og Tippen lades uberørt i fremtiden

**Svar til: Høring 49038 af: Anne Mette Hansen**

OPRETTET

7. oktober 2019

SVARNUMMER

95

INDSENDT AF

Anne Mette Hansen

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Flere træer og pasning og vedligeholdelse af dem, der er! Hvis man bare begynder i det små at dykke ned i litteratur om træers påvirkning på mennesker, vil man hurtig undre sig over, hvorfor Københavns Kommune er så langt bagud på vedligeholdelse af alle eksisterende træer i byen - samt plantning af nye.

**Svar til: Høring 49038 af: Lotte Bagger**

OPRETTET

7. oktober 2019

SVARNUMMER

96

INSENDT AF

Lotte Bagger

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker INGEN LETBANE igennem vores dejlige Brønshøj, men derimod METRO!!! :)

## **Svar til: Høring 49038 af: Claus Bøye Petersen**

OPRETTET

7. oktober 2019

SVARNUMMER

97

INDSENDT AF

Claus Bøye Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

beboer

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Det giver god mening at åbne Tingbjerg ud mod Gladsaxe, men IKKE med en Letbane. Lad buslinie 2A fortsætte mod Gladsaxe Trafikplads, og gør det muligt for øvrig trafik at komme igennem til Mørkhøjvej. Det er ikke rimeligt at ødelægge Brønshøj for alle andre Brønshøjborgere ved at tromle en Letbane på Frederikssundsvej ned over hovedet på os. Busser er ikke optimale, men de fungerer, og er langt mere flexible, og kan godt dække behovet, indtil der bliver fundet penge til den rigtige løsning: Metro !

**Svar til: Høring 49038 af: Helle Madsen**

OPRETTET

7. oktober 2019

SVARNUMMER

98

INDSENDT AF

Helle Madsen

POSTNR.

2450

BY

Kbh sv

HØRINGSSVAR

Mere fokus på grønne områder i København SV, her kunne man starte med at beplante vasbygade med træer så man mødes af en flot allé af træer når man kører ind mod byen. Beplantning af bede langs vejene med sommerblomster og nyttehaver til områdets skole på Teglholmen.

**Svar til: Høring 49038 af: Ulla Petersen**

OPRETTET

7. oktober 2019

SVARNUMMER

99

INDSENDT AF

Ulla Petersen

POSTNR.

2100

BY

København Ø.

HØRINGSSVAR

Det er uønsket med såkaldte "skæve boliger" til hjemløse på Strødamvej mellem bebyggelsen og børneinstitutioner. De små grønne områder fungerer som åndehuller og er med til at give kvartersløft og bl.a grunden til at vi flyttede fra indre Østerbro og hertil. Ydre Østerbro skal ikke belastes yderligere.

## Svar til: Høring 49038 af: Chris Hansen

OPRETTET

8. oktober 2019

SVARNUMMER

100

INDSENDT AF

Chris Hansen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af ??

Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmunds Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker ”at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder” (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro,



Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen
- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter
- At der holdes en friarealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet Baugruppen (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Rekreative værdier og stiforbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen

og Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsvej give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn. Venlig hilsen Chris Hansen

## **Svar til: Høring 49038 af: Anita Hammer**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

101

INDSENDT AF

Anita Hammer

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Overskriften "Verdensby med ansvar" skal tages for pålydende! Tag ansvar for Lærkeslettet og hele Amager Fælled. Det er uansvarligt at ødelægge unik natur og levesteder for sjældne dyrearter at bygge på Fælleden. På facebookside skriver Københavns Kommune "Respekt for Københavns eksisterende kvalitet". Dette bør også efterleves. Så jeg mener, alle byggeplaner på Amager Fælles skal droppes. Helt. For altid.

## **Svar til: Høring 49038 af: Charlotte Wilhelmsen**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

102

INDSENDT AF

Charlotte Wilhelmsen

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Det er en umådelig dårlig idé, at smadre et lille grønt åndehul i en meget tæt bebyggelse. Strødamvej 10 bliver brugt af så mange beboere med småbørn og af andre beboere. De store gamle træer har stor betydning for luftkvaliteten og er i sig selv bevaringsværdige. Det er en smuk lille perle, som kommunen jo netop har understøttet med 6 nyplantede træer. Det giver ingen mening at lægge skæve boliger på det sted.

## **Svar til: Høring 49038 af: M.Schmidt**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

103

INDSENDT AF

M.Schmidt

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Den helt korte version er, at det er fuldkommen vanvittigt, med den foreslåede plan. Man indtager endnu en stor bid, af de efterhånden sparsomme grønne områder!! Vores område 2400/2100 har de senere udvikler sig med problemer, som skaber utryghed, og med rette! Vi har mange institutioner og børn som færdes dagligt i området, for ikke at nævne den uro i aften/nattetimerne. Mennesker med psykiske lidelser og misbrugsproblemer, især, bør ikke staves sammen i områder, hvor man er overdrevent tæt på stoffer og mennesker, med lignende problematikker. Jeg er dybt modstander af projektet, så stop det!!

## Svar til: Høring 49038 af: Henrik Winkler

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

104

INDSENDT AF

Henrik Winkler

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Boliger for udsatte i Bispebjerg, nærmere bestemt området omkring Ryparken/Emdrup. Først og fremmest, så strider det mod alt fornuft at ødelægge de grønne åndehuller som er det eneste bydelen har på positivlisten for at bo i området, når nu istandsættelse af Idrætsområdet Ryparken ikke gennemføres. Det er også i modstrid med planens egen holdning til grønne områder. At opføre boliger(er) i en park(er) er direkte ødelæggende for området. Selve Ryparken er på grænsen til at falde ind under den tidligere regerings definition af et Ghettoområde, hvorfor skubbe det helt ud over kanten? Desuden er området ikke det tryggeste for de mange børnefamilier i forvejen, nu planlægges der så at ligge boligerne op af en skolevej til en af byens skoler med udfordringer. Jeg ser ikke tilsvarende social bevidsthed blive påduttet de nye områder som Nordhavn og Amager Fælled, hvorfor mere i Bispebjerg/Ryparken. Området er spændt hårdt nok for i forvejen. Kan det være rigtigt at fordi det er på den anden side af ringbanen, så er det "ude" af København? Ikke engang en ordentlig adgang til Østerbro kan der blive tale om, så beboerne i Ryparken kan få en gennemgang i kanten af kasserne området. Linie 14 måtte der også kæmpes for. Ved samtlige politiske møder jeg har deltaget i, i forbindelse med torv, idrætsanlæg, omfartsvej og lukning af vej til København, valgkamp mv. har der været et stor forståelse for at Ryparken er udsat og gang på gang bliver det nedprioriteret, kan det være fordi sammensætningen i området ikke har de stærkeste ressourcer og adgang til beslutningstagerne i kommunen? Når det kommer til den rent faktiske støtte fra Københavns kommune halter det. Det her er dråben.

## Svar til: Høring 49038 af: Anne Ulstrup

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

105

INDSENDT AF

Anne Ulstrup

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vedr. jeres forslag til området ved Emdrupvej/Tuborgvej Ja vi har en dejlig græsplæne men vi er også ved at udvikle os til en ghetto - takket været Københavns kommune.....  
.I foreslår boliger til udsatte borgere, på trods af at vi har 1 skole, 1 svømmehal, 1 sportshal, 3 fritidshjem, 2 børnehaver og 2 vuggestuer i området. Vi har tidligere oplevet at der foregik hashsalg fra en af lejlighederne i Emdrup Huse til de store elever på Lundehus skolen..... Har I det med i jeres overvejelser med boliger til utilpassede personer? Jeg foreslår at hvis I absolut skal fylde vores fantastiske græsplæne med byggeri, at det så bliver til "almindelige" mennesker - vores område har på 20 år ændret voldsom karakter, fra et lille landsby miljø til ghetto.....tænk jer om hvad I laver og HVOR I gør det. Ændring til Ryparken 75-81: Også her skal I overveje hvad I gør. Det er allerede et tæt bebygget område, der i mange år har kæmpet for at komme på fode. Nu vil I så komme en institution med 60 utilpassede og udadregerende unge ind. Tjek.....det passer samtidig med at vi netop får Lundehustorvet med siddepladser og der er kommet et apotek.....Tja mon vi andre nogensinde tør bruge Lundehustorvet? Jeg tror det ikke. En bodega, Fakta og et apotek - super cocktail til unge der har det svært. Emdrup og Ryparken har i mange år været et forsømt område. En Lidl gør det ikke, alene. Vi er ikke vant til at brokke os og råbe op - men stop nu. Vores område ER allerede presset til bristepunktet for god og tryk trivsel - lad nu være med at gøre, så vi alle kommer til at føle os utrygge. For fordelene ved at bo i området, er at mange er lejelejligheder, så "man kan bare flytte" - men det er jo ikke det vi ønsker. Vi ønsker, at blive taget alvorligt og at I også er med til at passe på vores område og beboersammensætning.

## **Svar til: Høring 49038 af: Nanna Grindsted**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

106

INDSENDT AF

Nanna Grindsted

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Det kører en hetz imod boliger for udsatte borgere ved ryparken/Emdrupvej på Facebook sider for området. Men jeg er for, der skal være plads til alle, også dem der falder ud en for normen. At tale ned til udsatte borgere på den måde som om at de ville være en sygdom at få tæt på, er trist og umenneskeligt. Plads til alle nu!



## Svar til: Høring 49038 af: Anna

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

108

INDSENDT AF

Anna

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Jeg synes det er rigtig godt at kommunen prøver at finde løsninger til skæve boliger. Jeg synes dog ikke de bør ligge på nogle af de få grønne områder alle københavnere har tilbag at nyde. Parken er et grønt åndehul og bør få lov at blive så alle i området kan gøre brug af den. Det ender med at københavn kun består af asfalt og bebyggelse hvis ikke man stopper med at fjerne de få naturområder der er tilbage.

## Svar til: Høring 49038 af: Anna

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

108

INDSENDT AF

Anna

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Jeg synes det er rigtig godt at kommunen prøver at finde løsninger til skæve boliger. Jeg synes dog ikke de bør ligge på nogle af de få grønne områder alle københavnere har tilbag at nyde. Parken er et grønt åndehul og bør få lov at blive så alle i området kan gøre brug af den. Det ender med at københavn kun består af asfalt og bebyggelse hvis ikke man stopper med at fjerne de få naturområder der er tilbage.

## Svar til: Høring 49038 af: Hanne Annette Petersen

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

109

INDSENDT AF

Hanne Annette Petersen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Jeg har netop set et opslag på FB fra Københavns Kommune, hvor der bl.a. står " Bliv hørt", "Respekt for byens kvaliteter" og " København skal være en by med nem adgang til grønne og blå åndehuller – og hvor byudvikling sker med respekt for Københavns eksisterende kvaliteter." Hvis der er bare et gran af dækning for disse udsagn, må Københavns Kommune lytte til de over 17.000 borgere der, på foranledning af Fiskerhavns Vennere, med deres underskrift har protesteret mod planerne om byggeri på Stejlepladsen i København SV. Indtil 1. april 2019 var Stejlepladsen fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Alligevel valgte Københavns Kommune at lade Folketinget ophæve fredningen, uden at følge de sædvanlige demokratiske spilleregler, dvs. uden om Fredningsnævnet, uden varsel og uden at inddrage borgerne. Vælger kommunen at lade hånt om vores protester, er der med ord som "respekt" og "at blive hørt" blot tale om tomme floskler, hvilket ikke ville komme helt bag på mig. MEN jeg tror dog mest på at medlemmerne af Borgerrepræsentationen, inden det er for sent, indser at det er bedre at lave en dårlig beslutning om end at holde fast i en plan som vil ødelægge noget af det vidunderlige ved at bo i København, nemlig de grønne åndehuller. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur I den fremlagte kommuneplan er der, som allerede nævnt, desværre en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker "at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder" (s. 5), og at bl

ive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de fromme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder, hvilket jeg synes er en glimrende idé, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnere ikke mere natur for skattekrone – vi får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling med arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for mig ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnere, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affedet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder, dvs. at sammenhængen mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Venlig hilsen Hanne Petersen

## Svar til: Høring 49038 af: Linnea

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

110

INDSENDT AF

Linnea

POSTNR.

2100

BY

kbh ø

HØRINGSSVAR

Jeg synes det er sørgeligt at se at københavns kommune med deres kommuneplan, ønsker at øge udsathedens i et allerede udsat område. Her er tale om Ryparken /Emdrup - selve Ryparken, er meget tæt på den tidligere regerings definition af Ghetto. Nu kan vi så læse at der skal skabes flere forskellige byggeprojekter til hjemløse og udsatte unge m.v. - grupper som jeg absolut synes der skal gøres en indsats for og som skal prioriteres i det store billede - men hvorfor ikke finde områder med flere ressourcer og områder som ikke i forvejen er så tæt på Ghetto-grænsen? Hvorfor belaste et allerede udsat område endnu mere? Det er uforståeligt for mig - ikke nok med at området bliver belastet - så er det jo heller ikke et område hvor der er ressourcer nok til at tage imod og integrere de nye beboere, simpelthen fordi det er et område som er i underskud på ressourcer til mennesker - altså skaber man en ond cirkel. Men området er selvfølgelig allerede så udsat, så man måske fra kommunal side, forudser at der vil være mindre kritik af planen her, simpelthen fordi der ikke findes ressourcer til at råbe op, som der ellers gør i mere ressourcerige områder, som i langt højere grad ville kunne rumme opgaven med at huse de udsatte borgere. Jeg kan forstå at der er tale om at inddrage 2 grønne områder - to af de oaser der er i området - der er tale om området ved strødamvej samt ved Tuborgvej/emdrupvej/bolandsvej. Hvis man kommer forbi på en solskinsdag, vil man opleve at dette i høj grad er områder som er i brug af alle de beboere der allerede bor i området. Samtidig vil man flytte Rønnebo til Ryparken og placere 60 utilpassede psykisk syge unge mennesker i et område med 5 skoler og utallige børneinstitutioner - så kritisk belte. Og hvorfor om ikke andet, fordele projekterne - så de bliver spredt ud over forskellige bydele, fremfor at skabe de sidste dråber der får bægeret til at løbe over i forhold til

at få defineret området som ghetto. Da jeg flyttede til området i år 2000 var det med et ønske om at bo i et roligt og trygt område, hvor jeg kunne lade mine (på det tidspunkt k ommende) børn vokse op i trygge rammer - nu forudser jeg utryghed ved at lade min te enagedatter færdes ude alene efter mørkets frembrud.

## **Svar til: Høring 49038 af: Simone Hansen**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

111

INDSENDT AF

Simone Hansen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

I en tid, hvor klimaforandringer står øverst på diverse overskrifter, er det utroligt, at I vil tage vores få og små grønt åndehuller fra os og taler om at etablere boligbyggerier til mennesker med psykiske lidelser og misbrugsproblemer. Der skal som udgangspunkt være plads til alle og enhver, men at etablere dem på et område, hvor der de seneste år, er sket en negativ udviklingen med problemer, der i den grad skaber utryghed i billedet er fuldstændig grotesk. Både Emdrup og Ryparken har i mange år været et forsømt område, lad vær med at gøre det endnu værre og så prøv for engang skyld at være lydhør overfor jeres borgere

## **Svar til: Høring 49038 af: Inger Wiene**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

112

INDSENDT AF

Inger Wiene

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

POSTNR.

1555

BY

København V

HØRINGSSVAR

I vedhæftet fil er Københavns Museums kommentar



Københavns Borgerrepræsentation  
ved "Bliv hørt"

08-10-19

### **Vedrørende Københavns Kommuneplan 2019**

Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte forslag og har foretaget en gennemgang af sagen med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Forslaget til Kommuneplanen 2019 har mange gode intentioner i forhold til bevaring og brug af kulturarven. Således fremhæves kulturarven betydning en del steder, som noget vi skal beskytte og aktivere for at skabe ny værdi og at byudviklingen skal give rum for historien. I afsnittet "En kulturel storby med kant" (s. 28) nævnes det blandt andet, at "Københavns kulturarv bruges og synliggøres som en del af grundlaget for at forstå og udvikle byen" og at "kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes". I afsnittet "Variation i bybilledet, der skaber oplevelser og kant" (s. 31) sammenfattes det, at:

*"Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Som historiske og kulturelle spor er det med til at give identitet og kant til nutidens og fremtidens by. Derfor har vi udpeget værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, så de kan blive aktiveret i omdannelsen og udviklingen af byen."*

Det er en fin beskrivelse af kulturarvens betydning. Hvis man så ønsker at se, hvilke bygninger og kulturmiljøer, der er udpegede, henvises man i afsnittet i indledningen: "En Kommuneplan i tre dele" (s. 3) til afsnittet "Retningslinjerne", som skulle indeholde retningslinjer for byens kulturarv. Afsnittet om retningslinjer findes imidlertid ikke i selv dokumentet Kommuneplan 2019 – men på kommuneplanens hjemmeside: <https://kp19.kk.dk/artikel/retningslinjer>

Her findes "Kulturarv" i underafsnittet: "Boliger og byliv". Dernæst er der fire punkter: Udpegning af kulturmiljøer, Udvikling af kulturmiljøer, Kulturhistoriske spor og sidst redegørelse for kulturarv.

I disse afsnit nævnes den almindeligt gældende definition på kulturmiljøer og der henvises til kommunens udpegning af kulturmiljøer, dog uden at nævne noget om, hvorledes hensynet til kulturmiljøer indgår i den

kommende planlægning. Det nævnes derimod, at der i kulturmiljøerne er potentiale for byudvikling og at *mange er udpeget til omdannelse*, og at "de væsentlige kvaliteter kan udnyttes som et aktiv og synliggøres til gavn for bevarelsen og oplevelsen af byens historie såvel som for identiteten i de omdannede byområder." Hvad der er væsentlige kvaliteter skal vurderes eller *"afvejes" et aktuelt kulturmiljø i forhold til andre faktorer i byggesagsbehandlingen.*

I afsnittet "Redegørelse for kulturarv" kunne man forvente at læse, hvad man mener, er bevaringsværdig kulturarv. Men her nævnes det blot at dele af kulturarven tidligere har været beskrevet i bydelsatlas (fra 1992-1996) og i byskabsatlas (2003) samt visuelt bygningsregister. Alt uden direkte links. Dernæst en gennemgang af kulturmiljøer i København udpeget i 2014 i forbindelse med KP15. Desuden er der henvisninger til Slots og Kulturstyrelsens 25 nationale industriminder samt kommunens egen hjemmeside med lokalplaner.

Det kan her tilføjes, at ønsker man yderligere oplysninger om hvilke bygninger, der menes at være bevaringsværdige, kan man dels gå ind på FBB: – dels på KBH-kort. Men disse lister/udpegninger stemmer desværre ikke overens.

Til trods for de gode intentioner er det problematisk, at der ikke er udtrykt noget ønske om at præcisere, hvad der er bevaringsværdigt kulturarv og hvorledes den tænkes beskyttet. Der er således ingen henvisninger til de af kommunen udpegede bevaringsværdige bygninger – som må findes uafhængigt af siden – på KP15 siden. En liste, som formentlig bygger på bydelsatlas fra 1996, men som ændres løbende – uvist hvordan og efter hvilke kriterier.

Venlig hilsen

Inger Wiene  
Museumsinspektør  
Etnolog  
Københavns Museum  
+45 51714524  
iwiene@kff.kk.dk

Gunvor Christiansen  
Museumsinspektør  
Arkæolog  
Københavns Museum  
+45 20378319  
qn2t@kk.dk

## Svar til: Høring 49038 af: Per Andersen

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

113

INDSENDT AF

Per Andersen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Københavns grønne åndehuller( Parker ) skal bevares, ikke konverteres til boliger for hjemløse. Vedr: Ryparken Syntes det er meningsløst og farligt at placere beboere fra Røneparken i et område med 5 skoler, og hvor en af Danmarks fineste anlæg , Mindelunden ligger. Desuden er beligheden lige op til kommunegrænsen . Jeg troer at beboerne i Lundehus kvarteret vil blive meget kede af det. Til sidst vil jeg køre opmærksom på at Emdrup / Ryparken området gennem de sidste 30 år er blevet belastet med mange psykisk syge og rigtig mange flygtninge, er tæt på at komme på ghetto listen. De nye områder , hvor Kbh. skal udvide på Amager er ideelle, her kan man i god tid planlægge institutioner, så de ikke generer beboere i området. Så undgår man disse "hovsa" løsninger

## Svar til: Høring 49038 af: Susanne Heising

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

114

INDSENDT AF

Susanne Heising

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Ang. Det byggeri som pålægges at blive bygget på plænen, Ramløsevej, Strødamvej. Først, så ønsker vi ikke blive en Getto, hvad der kan ske når der bliver bygget, Så ligger Emdrupvænges haver op til plænen, og som har store træer som skygger for solen, og nu vil der så skulle komme bygningener, som også kommer til at skærme. Der udover, ligger der klods op ad plænen, institutioner... Vuggestue, Børnehave, Fritidshjem. Og længere oppe af Ramløsevej ligger der også en stor institutioner Vuggestuer, Børnehaver.... og lidt til højre for denne ligger der et Fritidshjem, og over for dette med et hegn i mellem ligger der også et fritidshjem. Det har altid været et fredeligt sted at opholde sig på. Hverken børne og børnebørn, skolebørn, har brug for i deres liv at høre på de personer, som skulle bo der, høre på deres råben, højt talende, gøen af hunde, på alle tider af døgn. Der er helt sikkert et sted hvor der kan bygges hvor det ikke kommer så mange mennesker til gene. Lersø Parken er stor. Der kan bygges på det vi kalder bovuet grunden, ved Hans Knudsens Plads. Langs banelegemet bla. Der er sikkert flere steder. Hej. Jeg synes ikke det er hensigtsmæssigt, at bygges til skæve boliger på plænen, Ramløsevej, Strødamvej. Der ligger haver lige op til plænen, og som har skygge nok for træerne. Og så er der det, at vi i forvejen, ligger tæt på at være Getto område, det ville være fatalt om der skulle rives ned nogle steder, også hvor nogen af dem er Bevarings værdige. Og til sidst, så kommer der til at blive bygget ekstremt tæt på institutioner, herunder Vuggestuer, Børnehaver, Fritidshjem. Lidt længere oppe af Ramløsevej ligger der en stor institution Børnehave/Vuggestue. og med en et fritidshjem lidt til højre ligger der også et Fritidshjem. Der helt sikkert en plads et andet sted hvor der ikke ligger så mange institutioner. Vi ønsker ikke, at blive en Getto, og hvad der følger med det. Og ønsker kun at børne

ne for gode oplevelser med på deres vej i livet, og ikke skal høre på råben, gøen osv. på alle tider i døgnet. Det her, handler ikke om at, vi ikke vil hjælpe, men det handler om, at det kommer til at ligge rigtigt dårligt. Som jeg har beskrevet. Med venlig hilsen Susanne Heising .

## **Svar til: Høring 49038 af: Kirsten Friis**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

115

INDSENDT AF

Kirsten Friis

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Jeg er fodgænger, og jeg bruger meget de offentlige trafikmidler som bus, s-tog og metro. Jeg vil meget gerne have, at man adskiller cyklister og fodgængere. Jeg synes, at det føles meget utrygt, når der kommer cyklister susende om ørerne på en bagfra, når man går, eller der kommer cyklister kørende mod en med høj fart. Man er desværre nok nødt til at adskille cyklister og fodgængere ved politiets hjælp. I nogle tilfælde kan det dog hjælpe med en tydelig fysisk adskillelse.

## **Svar til: Høring 49038 af: Kirsten Friis**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

116

INDSENDT AF

Kirsten Friis

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Jeg er fodgænger, og jeg bruger meget de offentlige trafikmidler som bus, s-tog og metro. Jeg vil meget gerne have, at man adskiller cyklister og fodgængere. Jeg synes, at det føles meget utrygt, når der kommer cyklister susende om ørerne på en bagfra, når man går, eller der kommer cyklister kørende mod en med høj fart. Man er desværre nok nødt til at adskille cyklister og fodgængere ved politiets hjælp. I nogle tilfælde kan det dog hjælpe med en tydelig fysisk adskillelse.

## **Svar til: Høring 49038 af: Nina Caspersen**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

117

INDSENDT AF

Nina Caspersen

POSTNR.

2799

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune Brønshøj er hyggelig bydel af København. Vi ønsker at være en del af København også hvad angår transport. En af de ting der gør at Brønshøj er så smukt er vores hovedgade Frederikssundsvej. Alle de små og store hyggelige butikker. Vi er mange der ønsker at handle lokalt, men samtidig har brug for at komme rundt til andre dele af København. For at bevare vores små butikker er det nødvendigt at Frederikssundsvej ikke bliver overfuset af en letbane. Transporten til og fra Brønshøj samtidig med bevarelse af de små butikker og dermed samlingspunktet i Brønshøj kunne løses ved at vi bliver en del af metroen. Pas på lokalsamfundet. Venlig hilsen Nina Caspersen



## Svar til: Høring 49038 af: Ole Vilstrup

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

118

INDSENDT AF

Ole vilstrup

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Der bør laves Metro til Husum / Herlev station, fra Nørrebro station. 5C / Nørrebrogade - Frederikssundsvej er den mest passager tunge busrute vi har. Det giver derfor rigtig god mening at aflaste den hårdt trafikerede strækning med en Metro, en Metro der fra Herlev Station, Husum og Frederikssundsvej, let kan transportere bilister (der sætter bilen der og ved motor Ring 3) samt passagerer fra den kommende Letbane. Kom nu igang, og glem alt om endnu en Letbane, der kun tager plads op, og kommer til at genere både cyklister og billister. Kun en Metro løsning kan få bilisterne til at stille bilen.

## **Svar til: Høring 49038 af: Jasper Holst Jørgensen**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

119

INDSENDT AF

Jasper Holst Jørgensen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Det virker fuldstændigt hovedløst uovervejnet at planlægge en letbane - lige meget hvor den skal køre ... København afskaffede for 50 år siden sporvogne - og selv om det nu kaldes letbane, så er det i bund og grund fuldstændigt det samme ... Kommunen har de sidste år brugt mange millioner på at lave busbaner, bredere fortorve og nye forlængede stoppesteder til linje 5C, og samtidig nedlagt en del stoppesteder, hvilket betyder at mange ældre, der går dårligt, har fået langt at gå fra nærmeste stoppested til deres hjem. Der er INTET at vinde ved en letbane - transporttiden bliver den samme, eller længere - til gengæld vil en letbane gøre bilkørsel meget mere besværlig og parkering langs ruten umulig. Det vil ramme de handlende, som har formået at overleve indtil nu. Hvis alle deres kunder i bil vil udeblive, og så må de lukke og slukke - og Frederikssundsvej bliver en spøgelsesby, hvor kun cykler og letbane færdes. Udbyg istedet Metroen (jeg ved godt at det i så fald vil ta' 20 år) så den fra et sted på Vanløse-linjen kører videre til Brønshøj Torv, Husum Torv, Tingbjerg og Gladsaxe ...

## Svar til: Høring 49038 af: Emil Hjorth-Rohde

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

120

INDSENDT AF

Emil Hjorth-Rohde

POSTNR.

2100

BY

København Ø, Ydre Østerbro

HØRINGSSVAR

Angående Strødamvej 10, hvor der planlægges at opføre 12 boliger. Jeg bor sammen med min kæreste og to piger på 2 og 4 år, ud til den grønne park på Strødamvej 10, som kommunen planlægger at bebygge. Det er ærgerligt, at København med deres vision om at være en "Grøn By" vil bebygge de grønne åndehuller, som skaber byen. På ydre Østerbro er der tæt bebyggelse med boligblokke og rækkehuse. De små grønne parker skaber åndehuller og mulighed for at mødes i det fri. Det er, som den anerkendte arkitekt Jan Gehl har beskrevet, vigtigt at skabe liv mellem husene. Parken på Strødamvej 10 er en historisk lille park med børnehaven Emdrup Søgård for enden samt de omkransende herlighedsværdi og dens historie. Lad os udvikle vores grønne åndehuller. Et forslag er at vi kunne udvide dens potentialer: tilføje en lille borger køkkenhave, nogle velplacerede bænke, nogle små rum skabt af hække og buske delt af en bugtet sti. Jeg håber meget, at kommunen vil genoverveje planen om at bygge på Strødamvej 10 - og at kommunen vil være lydhør overfor dem som bor og lever i området. Venlig hilsen Emil Hjorth-Rohde

**Svar til: Høring 49038 af: Liv**

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

121

INDSENDT AF

Liv

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Nej tak til letbane til Brønshøj! Ja tak til metro til Brønshøj!

## Svar til: Høring 49038 af: Liselotte Christensen

OPRETTET

08. oktober 2019

SVARNUMMER

122

INDSENDT AF

Liselotte Christensen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

I forhold til lokalplanen for Englandsvej 51 har jeg følgende indvendinger: - Trafik: Ulrik Birchs allé er allerede meget trafikeret med blandet trafik særligt i morgentimerne, hvor vejen blandt andet bruges som skolevej for mange af området's børn. Dette fører dagligt til farlige situationer særligt i krydset mellem Ulrik Birchs allé og Vatnavej. Med det forslåede byggeri, så vil denne trafik blive betydeligt intensiveret. Det er svært at komme ud på Englandsvej fra Ulrik Birchs allé om morgenen, så man må forvente at det nye byggeris beboere vil finde andre veje gennem Ulrik Birchs alle, Vatnavej og Peder Lykkes vej. Vores forslag er at ændre udkørslen fra parkeringskælderens til Englandsvej eller Irlandsvej. - Parkering: Vejene Ulrik Birchs alle og Vatnavej bruges til parkering for hele området's beboere. Dette medfører at det allerede nu kan være svært at finde parkering ved sit hus. Desuden er der hyppigt ulovligt parkerede biler foran beboernes indkørsler. Dette er blevet intensiveret efter der blev etableret en parkeringsforbudt zone i den sidste del af Ulrik Birchs allé ned mod Englandsvej. Vores forslag er at der bygges flere parkeringspladser til nye byggeri end en plads pr 150kvm ejerbolig.

## **Svar til: Høring 49038 af: Esben Stinus Krogh Hall-Andersen**

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

123

INDSENDT AF

Esben Stinus Krogh Hall-Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

KHA Medical

POSTNR.

2300

BY

KØBENHAVN S

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. antal parkeringspladser til nyt byggeri pr. kvm i forbindelse med lokal planen for Englandsvej 51. Vejene Ulrik Birchs alle og Vatnavej bruges til parkering for hele området beboere. Dette medfører at det allerede nu kan være svært at finde parkering ved sit hus. Desuden er der hyppigt ulovligt parkerede biler foran beboernes indkørsler. Dette er blevet intensiveret efter der blevet parkering forbudt zone i den sidste del af Ulrik Birchs allé ned mod Englandsvej . Vores forslag er at der bygges flere parkeringspladser til nye byggeri end en plads pr 150kvm ejerbolig.

## **Svar til: Høring 49038 af: Thomas Pedersen**

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

124

INDSENDT AF

Thomas Pedersen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Parkering: Vejene Ulrik Birchs alle og Vatnavej bruges til parkering for hele området beboere. Dette medfører at det allerede nu kan være svært at finde parkering ved sit hus. Desuden er der hyppigt ulovligt parkerede biler foran beboernes indkørsler. Dette er blevet intensiveret efter der blevet parkering forbudt zone i den sidste del af Ulrik Birchs allé ned mod Englandsvej . Ét forslag er at der bygges flere parkeringspladser til det nye byggeri end det planlagte en plads pr 150kvm ejerbolig. - Kantzoner: I projektet beskrives at kantzonen mod Ulrik Birchs allé bliver cykelparkering. Vi vil anbefale at dette ændres til beplantning med buske eller træer for at bevare Ulrik Birchs allé villavejspræg."

## **Svar til: Høring 49038 af: Enhedslisten Amager Vest**

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

125

INDSENDT AF

Enhedslisten Amager Vest

VIRKSOMHED / ORGANISATION

politisk lokalafdeling

POSTNR.

2300

BY

København

HØRINGSSVAR

Høringssvar til kommuneplan 2019 fra Enhedslisten-Amager Vest Overordnet må vi bek  
lage, at intet i den fremlagte kommuneplan vil komme de mange problemer til livs, som  
byen er plaget af, som dels skyldes fravær af by- og regionsplanlægning, dels af liberalis  
eringer af bygge-, bolig- og planlove, der gør at byudviklingen i de enkelte kommuner o  
g landet som helhed ikke udvikles i en samlet fysisk, økonomisk og social bæredygtig ret  
ning. I vedhæftede fil er der kommentarer til kommuneplanens forskellige kapitler og e  
mner.



## Hørings svar på kommuneplan 2019 fra Enhedslisten-Amager Vest

Overordnet må vi beklage, at intet i den fremlagte kommuneplan vil komme de mange problemer til livs, som byen er plaget af, som dels skyldes fravær af by- og regionsplanlægning, dels af liberaliseringer af bygge-, bolig- og planlove, der gør at byudviklingen i de enkelte kommuner og landet som helhed ikke udvikles i en samlet fysisk, økonomisk og social bæredygtig retning.

### Kommentarer til Kap. 1.

#### Til en social og mangfoldig by.

Det fremgår byen skal vokse med 100.000 indbyggere og 60.000 boliger, hvor af 25 % gerne må være almene, og disse skal være af varierede størrelser. Yderligere skal det skabes rammer for 12.000 ungdomsboliger.

Der er i byen blandt mange borgere en modstand mod den stigende vækst, som er resultat af en centralisering og en specialisering, som er med til at styrke uligheden både i byerne og mellem landsdele. Mere byggeri vil ikke indebære et prisfald på boliger, som det hævdes, men uligheden for byens forskellige indtægtsgrupper vil fortsat stige.

Uanset 25 % nyt almene byggeri vil det ikke løse noget for de fattigste, da lejen er for dyr, og fleksibel udlejning og ny lovgivning vil under alle omstændigheder udelukke vise grupper af mindrebemidlede. Imidlertid vil vi anbefale at kvoten for alment i nybyggeriet hæves til 50 %, og man stopper for al privatisering i de ældre almene bebyggelser.

#### Krav i kommuneplan og lokalplaner om bofællesskaber.

Man har åbenbart opdaget at ca. 50 % af kommunens indbygger består af enlige husstande, hvorfor kravene om nye store familieboliger over 95 m<sup>2</sup> bliver nedsat til 50%.

Imidlertid har forskere i cirkulær økonomi og bæredygtighed fastslået, at byggeriet i dag er en af de store CO<sub>2</sub> syndere, så hvis man opnå et neutralt CO<sub>2</sub> udslip, må det fortsatte massive betonbyggeri forbydes, for at opfylde kommuneplanens mål om bæredygtigt byggeri.

Forskere på SDU har desuden fastslået, at vi skal helt ned på 15m<sup>2</sup> pr. pers. for at opnå et neutralt CO<sub>2</sub> udslip. Her i byen er gennemsnittet 40-42 m<sup>2</sup> pr. pers., så ud fra et bæredygtigheds perspektiv kræves et nyt syn på de boligformer vi bygger, og hvordan man kan dele pladskrævende arealer. Det kræver en lokalplanlægning, der forlods udlægger områder til forskellige typer bofællesskaber, samt stiller krav til byggeteknisk fleksibilitet i byggeriet, så man kan nemt ændre boligstørrelser i henhold til husstandenes skiftende behov for boligareal.

#### Almene boligbebyggelser - lejeboliger for alle.

Med kommunen fokus på såkaldte udsatte boligområder, overser man at flertallet består reelt af velfungerende mennesker, og at ghettolovgivningens sortering af beboerne har flere aspekter:

1. Et politisk signal om at indvandrere og andre udsatte beboere ikke er velkomne.
2. Lovens regler for lavt uddannelsesniveau og indtægt vil udelukke enhver, der ikke har råd til det private boligmarked eller nye lejeboliger. At et mindretal i visse områder har sociale problemer er selvindlysende, og de almene boligselskaber har med held forsøgt at løse disse gennem godt boligsocialt arbejde og SSP-samarbejdet.
3. Det handler om at skaffe plads til flere private boliger for at dække middelklassens umættelige behov.

Før i tiden blev alment byggeri støttet af staten, som fortsat fastlægger kvoter for hvor meget det skal udgøre af nybyggeriet. Fra 1990 overtog kommuner finansieringen, så i dag hænger det alene på kommunerne og landsbyggefonden. Kommunen har selv dårlig råd til at opkøbe arealer til kommunale institutioner, og grundpriserne påvirke følgelig også byggeri af nye alment boliger.

### **Nye bofællesskaber og kollektivhuse til udsatte!**

Antallet af hjemløse er steget i København, og mange bor på gaden eller på herberger af vidt forskellige årsager. I kommunens forslags anbefales at nye almene boliger skal "være dele venlige" med både flytninge og andre sociale målgrupper. Dette er dog at ignorere en sociale virkelighed, hvor det at blande mentalt, traumatiserede og psykiske syge eller forskellige misbruger ikke er en heldig cocktail.

Mange af disse bryder sig ikke selv om at bo isoleret sammen med bedrestillede naboer, der tydeligvis foragter dem eller er bange for dem: der kræves derfor en ekstra indsats med byggeri af nye bofællesskaber ud over den kvote der er afsat til almindelige almene familieboliger. Mange udsatte trives bedst i bofællesskaber, ofte suppleret med socialpædagogisk støtte

Boligudbud med forskellige ejerformer i de almene bebyggelser løser ikke sociale problemer. Men der er et stort behov for varierede boligtilbud, set som bofællesskaber og kollektiver der er til at betale.

Så længe det er jord- og ejendomsspekulation, som styrer både byudviklingen og priserne, og når det kun står som en anbefaling i forslag til kommuneplan, og som krav, så vil det ikke få nogen indflydelse.

Det er almen viden, at selv private andelsforeninger der selv vil bygge bofællesskaber, ofte må opgive grundet urimelig krav fra finansieringsinstitutioner. Specifikke udlagte arealer til dem i kommuneplanen og lokalplaner vil medføre en ændret indstilling fra diverse långivere.

### **Rammer for hverdagen forringes vedvarende!**

Det fremgår der kræves gode rammer for hverdagen hvad angår institutioner, kultur og fritidsfaciliteter, men vi ser tydeligt at de kommer i anden række. Det vælter op med skurvogne, der skal løse tilflytterne i de nye boligbyggeriers behov for institutioner. Der bliver ikke opkøbt eller udarbejdet arealplaner for skole, institutioner, plejehjem og kultur og fritidsfaciliteter for tilflyttede borgere i rette tid.

Grundet By- og havns uhæmmede profitbehov kniber det for kommunen selv, at købe sig ind på et markedet, hvor grundpriserne vedvarende stiger.

Ingen forhindrer kommunen i at afsætter rammer og arealer af til disse formål på endnu ubebyggede jord i kommuneplanen, som man gjorde det første årti efter kommuneplanlovens indførelse; det kræver blot politisk vilje på rådhuset.

Kommunale funktioner er blevet voldsomt centraliserede, og kommunalt service er i dag et tvivlsomt begreb. Alle dårligt gående, gamle, arbejdsløse og bistandsklienter har fået længere og længere afstande til jobcentre og borgerservice.

### **Genoprettelse af en sociale balance på boligmarkedet, kræver kommunale lejeboliger!**

Fremfor at privatisere i den almen boligmasse ville løsningen for at blande socialgrupper være at Københavns kommune genoprettede sin ejendomsportefølje på de ca. 20.000 boliger, der før lå spredt i byen. I Wien kan dette lade sig gøre, og i Berlin er man i gang med at opkøbe ejendomme, og naturligvis kan man også gøre det i København.

På det gamle private lejeboligmarkedet er der fortsat billige boliger, som forsvinder i takt med opkøb af kapitalfonde og spekulanter, som øger huslejen. Kommunen burde opkøbe de lejeejendomme, der er til salg. Desuden burde den bekæmpe den lovgivning, som giver mulighed for uhæmmet ejendomsspekulation, som fjerner boliger der er til at betale og hermed øge uligheden i byen.

### **Til afsnittet om en grøn sund og bæredygtig by**

I forslag til kommuneplan hævdes at byen er CO2 neutral om 5-6 år. Vi ser imidlertid en fortsat en stigende forurenede trafik, hvad angår biler, fly og cruisere. Ergo både person-, gods- og varetransporter til konsum og forbrug, og hermed borgernes og turisternes CO2 aftryk, negligeres totalt.

Grundet centralisering og specialisering har vi i dag fået helt forvredet forhold mellem bolig-arbejdssted, som har styrket pendlingen ud og ind af byen. Følgen af befolkningstilvæksten i byen har været en usund stigning i bilejerskab og voldsom trængsel, som skyldes fravær af en fornuftig og rationel regional planlægning for København og omegn, samt resten af Sjælland.

Det vi oplever er, at byen blot sander til af forurenende køretøjer, der hverken kan komme frem eller tilbage eller finde parkering, fra Amager til Vanløse. Målinger på alle trafikerede hovedfærdselsårer i byen viser, at de der bor her, er udsat for en luft- og støjforurening der overskrider grænseværdierne.

Det vi ser er en fortsat fortætning af nye og gamle byområder, hvor byens grønne arealer indskrænkes og bebygges, og med et stigende befolkningsantal, får vi både et voldsomt slid, pres og trængsel på de grønne områder, som mindsker deres rekreative kvalitet.

### **Bæredygtig byudvikling**

Det er ikke nok at se på byens infrastruktur i forhold til el og varme vedr. bæredygtighed eller energibesparelser, der alene vedr. byens kommunale egne besiddelser og byggerier.

Den største del af bygningsmassen er privat, og det største CO<sub>2</sub> aftryk kommer fra byens ansatte og borgeres eget konsum og forbrug, samt deres omfattende transports arbejde ud og ind ad byen.

Hverken stat eller kommune synes at have fattet at 30 % af nutidens samlede CO<sub>2</sub> udslip kommer af fra byggeri og vej anlæg. Man indregner ikke det CO<sub>2</sub> aftryk og den forurening der kommer fra udvinding af råmaterialer, transport, byggematerialer, og montage. Derfor er det meste nybyggeri København slet ikke bæredygtig.

For at byen kan kalde sig CO<sub>2</sub> neutral, må alle disse parametre tages med i et samlet klimaregnskab, og dertil må holdbarhed og levetid også indgå, for at få det sande billede af byens bæredygtighed.

### **Bæredygtig trafik**

Forslaget om bæredygtig trafik forholder sig slet ikke til realiteterne, da 40 % af byens bosatte beskæftigede dagligt pendler ud ad kommunen, et tal der vedvarende stiger med befolkningsvæksten. Alt for mange har brug for bil for at komme på arbejde.

Der beskrives en fordeling på transport frem mod 2026: 33 % skal cykle og 33 bruge kollektiv transport og 33 % skal bruge bil. På rådhuset ser man åbenbart byen som et lukket system af borgere, der kun bevæger sig rundt i byen. Af de 60 % bosatte der altså ikke skal ud af byen, udgør børn, pensionister og studerende en meget stor gruppe.

Den nye cityring vil derfor ikke influere på de mange, der arbejder i Vordingborg, Ejby, Avedøre holme eller Kalundborg, som fortsat vil bruge bilen. Det samme gælder for de mange, der ikke bor i nærheden af en metro, efter mange lokale busser i byens yderområder er forsvundet. Med 600 meter som norm for en del stoppestedsafstande, negligeres desuden alle med tilgængelighedsproblemer.

Der står intet om løsninger på de trafikproblemer, som byens ansatte pendlere bosat uden for kommunen og deres transport udgør, hvoraf mange kommer fra fjerne dele af Sjælland hver dag.

Vi står uforstående over at kommunen udgiver en kommuneplan, uden grundige pendlingsanalyser med henblik på at løse den omfattende transport af mennesker, person-, service- og varebiler, der hver dag får byen og dens udfaldsveje til at sander til i trængsel og farlige emulsioner.

### **Til afsnittet en kulturel storby med kant**

Som der står, så er forudsætningen for et stærkt kultur- og fritidsliv, at der er attraktive og fysiske rammer for byens boliger. Problemet er dog at det kniber med at finde plads til offentlige tilbud til alt, som ikke har et profitmæssig motiv, idet alle attraktive arealer og bygninger i kommunen er i spil som givtige spekulationsobjekter.

København ligger og har i årtier ligget langt under vores nabokommuner hvad angår tilbud om fritidsaktiviteter pr. indbyggere, fra svømmehaller til boldbaner. Fokus er først og fremmest på events og store kommercielle sports og kulturbegivenheder; "for at styrke erhvervslivet og turismen", som der står.

Der er intet fokus i kommuneplanen på mindre og nære kulturelle tilbud i byens kvarterer og lokalområder, hvor man kunne udvikle og styrke naboskaber i kvarterne. Tværtimod vil man centralisere og "samlokalisere" alskens tilbud ud fra et ønske "om bedre udnyttelse af kvadratmeterne".

En centralisering med store enheder skaber ikke nærhed, men store afstande for grupper der ikke er mobile, og hermed får man ikke lokale sociale aktivitets tilbud, som kunne fremme lokale fællesskaber. Dette ønske om samlokalisering er udtryk for den fortætning, som de stigende grundpriser kræver, hvilket også indebærer at friarealer, legepladser og nye skolegårde skal op på husenes tage, fremfor nede på jorden på frodige friarealer, hvor muligheder for social interaktion er langt større.

Hvordan fortætning skulle skabe en sammenhængskraft på tværs af bydele, som der står, forekommer mystisk, og hvad skal vi bruge den til? Vi der er aktive i lokalpolitisk arbejde, værdsætter netop det nære lokale samarbejde og naboskaber, som øger livskvaliteten i vores lokale kvarterer og bydele. Borgere har brug for gode kontakter i egne kvarterer, fremfor et fjernt område i den anden ende af byen.

I kommuneplanen burde der tværtom afsættes rum/arealer af til flere lokale mødesteder, for at fremme en social interaktion, der kan bidrage til venskaber og tryghed. Der er fortsat brug for at styrke udviklingen af et lokalt demokrati til gavn for bydelene. I de tidlige kommuneplaner blev der faktisk afsat plads af til nye medborgerhuse i byen, som led i ideen om at styrke det lokale demokrati.

### **Variation i bybilledet**

Generel må vi konstatere at nybyggeriet sjældent skaber gode overraskelser, da det hovedsageligt er uden arkitektonisk interesse; bortset fra tætheder, der minder om Vesterbro før gårdrydningerne, er de større ny bebyggelser ikke udført som en samlet arkitektonisk helhed. De variationer i bybilledet vi ser, virker mere som ren anarki end som gennemtænkte byrum.

Netop hvad angår byrum, er der et tydeligt fravær af forskellige typer offentlige rekreative arealer til forskellige målgrupper, som kunne fremme det i planforslaget ønskede ramme for liv og leg, som i øvrigt ser helt bort fra behov for haver og pladser med ro og stilhed.

### **Midlertidig og kreativ brug af byen, skal gøres permanent**

Efterhånden som priserne i de gamle bydele stiger, og når developere får deres byggetilladelser, så forsvinder både bygninger og arealer, som midlertidige steder for kreative sjæle.

Det er beklageligt, at man acceptere denne midlertidighed, fremfor at afsætte dem som permanente steder for iværksættere og idemagere uden kapital på lommen. Det samme problem gælder for mange midlertidige byhaver, som forsvinder når spekulanterne skal bruge jorden.

Der er beklagelig, at kommunen intet gør for at fastholde mange flere områder end dem de i henviser til i Nordvest og Kødbyen. Mange områder i andre bydele var i tidligere kommuneplanernes anvendelsesbestemmelser udlagt til erhverv og offentlige institutioner. Disse rammebestemmelser er blevet ændret til fordel for boligbyggeri. Således har man fra kommunalt hold fjernet mange muligheder for at fastholde lokaler og arealer til små iværksættere, håndværkere og andre næringsdriver. Ikke mindst har rammeændringer gjort det svært at finde plads til offentlige institutioner og tilbud.

Nedlæggelse af mange af byens erhvervsområder har været med til at skævvride arbejdsmarkedet, således er en masse håndværkere, men kommer nu dagligt kørende ind fra syd- eller nordvest Sjælland.

### **En by i vækst med talenter og arbejdspladser.**

Det påstås at København har en mangfoldighed af arbejdspladser, men det er en tilsnigelse i forhold til for 40 år siden. Tidligere erhvervsområder udlagt til produktion og håndværk er omdannet til boligområder, og firmaerne er enten endt i provinsen eller i omegnskommunerne.

Københavns erhvervsområder har i 20 år handlet om at tiltrække internationale virksomheder, developere, og oprette kontorarbejdspladser med fokus på vidensarbejdere og it-iværksættere, som erstatning for de fabriksvirksomheder og håndværkere, som før har præget byen. Det fremgår her af antallet af ansatte i fremstilling og byggeri fra 1970-2017:

1970/130.787    1980/ 69.131    1990/ 45.335    1998/ 34.322    2017/ 17.600.

Med kommuneplanen i 2009 tog man udgangspunkt i det de kaldte ”den tænkende by”, hvor værdigrundlaget handlede om at skabe økonomisk vækst ved at tiltrække flere ”tænkende vidensarbejdere” til byen. Dette er sket og med gentrificeringen af byen, har vi fået øget antallet af kontorarbejdspladser betragtelig. Men følgen af en ny befolkning, der har både råd til øgede boligpriser og bilejerskab, har været at arbejderklassen og lavtlønsgrupper er skubbet ud af byen, da man ikke mere havde brug for deres talenter.

I samme periode har handels- og næringslivet ændret sig radikalt: mange små udvalgsbutikker er forsvundet og variationen i vores handelsgader er beskedent, men domineres af ejendomshandlere og cafeer, og med kontorernes stigende behov for servicering og rengøring. Alle disse aktiviteter har tilsammen bidraget til at øge antallet af specialiserede arbejdspladser i København.

### **Optimale rammer for virksomheders udvikling af København**

I dette afsnit fremgår det tydeligt, at kommunen satser på at skabe optimale rammer for private virksomheder, men for 40 år siden handlede kommuneplanen derimod om optimale rammer for borgernes trivsel, hvorfor lokalisering af medborgerhuse, skoler og offentlige institutioner var i fokus, og rammeplanerne handlede om en jævn fordeling af erhverv og forskellige boligområder i hele byen, også som udgangspunkt i en ide om at mindske pendlingsafstande.

Man roser sig i kommuneforslaget af at planprocesser og byggesagsbehandling er blevet målrettet og effektiviseret, således at grundejere, bygherre og developere oplever kommunen som en samarbejdspartner. Dette er absolut korrekt, for vi har gennem årene oplevet hvordan kommunen gang på gang har tilpasset sig bygherrernes ønsker til ændringer i både ramme- og lokalplaner, samt gjort det muligt at bygge både tættere og højere end i de oprindelige planer og hermed tilpasset investorers ønsker om flest mulig m<sup>2</sup>. Dette er vedvarende sket uanset protester, og derfor har vi fået et generelt indtryk af, at det overhovedet ikke kan svare sig at skrive hørings svar.

### **Til kap. 3 Kommuneplanens bestemmelser for Amager vest**

Hvad angår kommuneplanens bestemmelser for Amager vest, er vi i Enhedslisten fortsat stærke modstander af affredning af næsten ¼ af arealet langs Lossepladspladsvej, samt nybyggeriet på Amager Fælled.

Vi anser det som en total fejlslagen ide at bygge mere her, for en voldsomt forøget befolkning der bor rundt om Fælleden, betyder vi har brug for hele arealet som rekreativt område. På en stor del af det tilbageblivende fredede areal, går der desuden græssende kreaturer, som folk ikke tør gå ind til.

Alt i alt har vi i de sidste 10 år fået en voldsom øget trafik og trængsel på fælledens tilgængelige stier.

Endvidere anser vi det som trafikalt vanvid at bygge mere på denne del af Amager. Vi ved at yderligere 5000 mennesker vil genere mange personbiler, uanset metrostationer i nærheden, og hertil kommer yderligere service- og varetransporter til bebyggelsen, som skal sluses ud på Vejlands Alle, som ikke kan rumme flere biler. Forholdene nu er ganske kaotiske i myldretiderne, håbløse trængsel og bilkøer som bidrager kraftigt til luftforureningen i byen. Der er ikke noget kollektivt alternativ til det enorme transport arbejde ud og ind af byen, og hverken flere motorveje eller en havnetunnel ville kunne løse de miljømæssige problemer, som trafikken udgør allerede i dag.

De fremsatte målsætninger om at styrke det grønne og det rekreative i byen, samt nedsætte CO<sub>2</sub> og partikelforureningen i byen, stemmer ikke overens med disse byggeplaner. At der i forslaget også står vi kan forvente øget trængsel indtil 2035, forekommer desuden i klar modsætning til regeringens nye 70 % reduktion til gavn for miljøet.

### **Stop for Byggeri – i klimaets navn**

For København og københavnernes skyld, opfordrer Enhedslisten Amager derfor til et moratorium, der stopper for alt byggeri, før der er en løsning på de stigende pendlingsproblemer og de enorme varetransporter i lastbiler og varevogne. Vi anbefaler derfor også, at al nybyggeri tages af bordet indtil der er vedtaget lovgivning for ægte bæredygtig og CO<sub>2</sub> neutralt byggeri – fra råstofudvinding til montage!

## Svar til: Høring 49038 af: Jonas Bjørn-Andersen

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

126

INDSENDT AF

Jonas Bjørn-Andersen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vedrørende opførsel af 12 skæve boliger på Strødamvej 10. Jeg bor med min kone og 2 børn, tæt op af den lille grønne park, som der nu planlægges at bebygge med 12 boliger. Jeg ser det som en stor skam og tab for byen og området at kommunen vælger, at indtage flere af de grønne områder, som netop efterspørges og som burde indgå i visionen om "en grøn by"? Denne grønne park, som den tidligere har status af at være - fungerer som et fælles pusterum for et ellers tæt bebygget område. Frem for at inddrage dette område, bør man udvikle det, til en endnu mere funktionel park. Dette kunne fx gøres ved placering af gode bænke, fælles aktiviteter som en fælles beboer have, petanquebane eller andet! Bevar de grønne områder! De kommer ikke tilbage.

## Svar til: Høring 49038 af: Mie

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

127

INDSENDT AF

Mie

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Hej. Skriver angående Strødamvej 10, hvor kommunen har planer om at bygge 12 skæve boliger år 2022. Jeg bor med min mand og vores to børn ud til parken. Det gør ondt i mit grønne hjerte, at der skal bygges på denne dejlige grønne oase. Vi bruger den lille park rigtig meget og det klæder Emdrup Søgård børnehus, at ligge i forlængelse af parken. Det giver et løft i området, hvilket her er brug for. I stedet skulle man tænke i at udvikle parken med køkkenhaver og bænke, som kan skabe et fællesskab i området. Visionen om en Grøn By, går lidt tabt hvis vi i disse tæt bebyggede boligblokke ikke kan få lov at beholde de grønne oaser imellem. Vi er mange som ville blive meget skuffede og kedede af at måtte ofre denne park til bebyggelse. Jeg håber virkelig at i vil genoverveje et andet sted til disse 12 skæve boliger. Billedet er taget fra vores soveværelse. Mvh. Mie

## **Svar til: Høring 49038 af: Sofie Thørner**

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

128

INDSENDT AF

Sofie Thørner

POSTNR.

2100

BY

Kbh ø

HØRINGSSVAR

Jeg er meget imod projektet da vi har rigeligt med udsatte folk i området og det går i en negativ retning. Jeg føler vi bliver indvaderede.



## Svar til: Høring 49038 af: Niels Kylllesbech

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

129

INDSENDT AF

Niels Kylllesbech

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringsvar.'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019.' HAVNEOMDANNELSE. Det for eliggende kommuneplanforslag vil jeg ikke udtale mig om som sådan. Blot vil jeg bemærke, at forslaget synes overvejende at handle om byggemuligheder for boliger og kontor erhverv. Min kommentar/indsigelse vedrører specifikt havenomdannelsens konsekvenser for de eksisterende virksomheder og kulturer i havnen. Fortrængningen af havnefunktioner og havnerelaterede erhverv er en lang historie. Jeg begrænser mig til at betragte Kalkbrænderihavnens omdannelse - hvor havnerelaterede erhverv blev erstattet med høje kontorhuse på kajkanten. Og den udvikling fortsætter ud af Kalkbrænderiløbet. Den aktuelle trussel mod min sejlklub i Svanemøllehavnen - er i 'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019' - gemt på side 73: "Væsentlige rammeændringer. 8. Ved Svanemølleværket. Anvendelse ændres fra Institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmforsyningen." Ingen redegørelse for baggrund og omfang af det berørte areal eller konsekvenser for nuværende brugere. Skal det som egentlig kan kaldes havn helt udraderes? Det er en trist udvikling. Og husk, en havn er mere end en parkeringsplads for både!



 **Nyhed**



## Konsekvenser af nedlæggelse af Frems landplads m.v.

(<http://oesf.dk/nyheder/2019/06/konsekvenser-af-nedlaeggelse-af-frems-landplads-m-v/>)

7. juni 2019

I planerne om Svanemølleværkets ombygning til nyt Teknisk Museum indgår elementer som har store konsekvenser for de sejlklubber, som er naboer til værket:

1: Inddragelse af hele Sejlklubben Frems landplads til et spidslastværk til HOFOR som erstatning for den fjernvarmekapacitet Svanemølleværket har i dag. Frems landplads er i den nuværende kommuneplan udlagt til rekreative formål. Med forslaget til Kommuneplan 2019 foreslås det ændret til forsyningsformål.

2: Salg af Svanemølleværkets egen grund uden for værkets bygning til bebyggelse (boliger eller kontorer) incl kulpladsen som i dag bliver brugt til bådoplagsplads om vinteren og parkering om sommeren for Frems og KAS' medlemmer. Reelt betyder projektet altså, at et re-

kreativt område/idrætsfacilitet, bliver nedlagt for at give plads til Svanemølleværkets indretning til museum og salg af byggegrunde.

Det har indtil nu ikke været muligt at få oplyst om alternative placeringer af spidslastværket er teknisk muligt.

### **Konsekvenser for klubberne og for Svanemøllehavnen**

Klubberne er helt afhængige af den infrastruktur, som gennem årene er opbygget på landpladserne. Adgang til landfaciliteter er således også en væsentlig del af sejlklubbernes liv og attraktivitet over for nuværende og nye medlemmer, og det samme gælder muligheden for parkering.

Hvis både landpladser og parkeringspladser forsvinder fra havneområdet, så er der fare for at et stort antal bådejere flytter til andre havne. Afgifterne fra bådejere udgør ca. 50 procent af klubbernes indtægter, og for Frem som mister hele sin landplads kan det i sidste ende føre til et økonomisk kollaps for klubben.

Svanemøllehavnen er ejet af de tre klubber Frem, KAS og Sundet i fællesskab. Hvis den ene klub forsvinder, er hele det økonomiske grundlag for havnen truet.

### **Historie og kontekst**

Øresunds Sejlklub Frem blev stiftet for 123 år siden som en af de klassiske arbejderklubber og har dermed en særegen historie blandt sejlklubberne. Frem til i dag er den præget af at være en klub for sejlere med helt almindelige indkomster, som typisk selv står for al vedligeholdelse af deres både, og der er en udpræget fællesskabsånd i klubben, hvor man ofte hjælper hinanden og mange lægger et stort frivilligt arbejde i klubben.

Frem har haft lejekontrakt på pladsen i Svanemøllehavnen siden 1917. Gennem mere end 100 år er det altså lykkedes at anlægge og udvide Svanemølleværket og at udvikle og siden ændre den omliggende industrihavn til bymæssig bebyggelse uden at inddrage de rekreative arealer, som sejlklubberne er afhængige af.

Kulpladsen blev stillet til rådighed for klubberne i et uformelt mageskifte, da Svanemølleværket blev omstillet til naturgasdrift, og det derfor blev nødvendigt at bygge en gaspumpestation på en del af KAS' og Frem's daværende arealer.

### **En Landplads er meget mere end blot en lagerplads for både**

Aktiviteterne på landpladsen, hvor bådene er lagt op i vinteren er en stor del af det at være sejler, og den tætte sammenhæng med klubhusene og placeringen i havnen er en central del af klublivet.

Pladsens funktion og betydning:

Det er her klargøring og vedligehold af bådene foretages. Her repareres, ombygges, pudses og poleres og der er adgang til klubbens Værkstedfaciliteter, skure, overdækkede pladser, masteskur, mastekran mv.

Arbejdet med bådene danner ramme om en stor del af klubbens sociale liv. Det er her bådejere mødes og hjælper hinanden og nye bådejere får hjælp fra de erfarne. Der skabes nye venskaber og ofte bliver der aftalt fælles sommertogter. Dette er en stor del af miljøet omkring havnen.

Aktiviteten på pladsen hænger tæt sammen med livet i klubhuset, hvor man efter det udenørs arbejde mødes til en snak, kaffe, foredrag eller andet og medlemmerne er også en del af grundlaget for driften af Frem's restaurant, som også er en del af havnemiljøet, og som trækker gæster og borgere til udefra. Hverken klubhuset eller landpladsen er således lukkede miljøer kun for klubmedlemmer.

Klubbernes sejlerskole, hvor 420 nye sejlere ugentligt er på vandet, har deres faciliteter på pladsen. Her lærer erfarne klubmedlemmer nye sejlere at sejle og efter endt sejlads samles de ofte på pladsen for at evaluere aftenen. En del af uddannelsen er også oplæring i vedligehold og reparation af de historiske gaffelriggere, som bruges som skolebåde.

Gaffelriggerne og uddannelsen i vedligeholdet af dem er også en del af måske Danmarks vigtigste miljø for vedligehold af gamle træbåde, som der er en stor koncentration af i Svane-møllehavnen, og som landpladsen og dens faciliteter er kernen i.

Når bådene er kommet i vandet om sommeren bliver pladsen repareret af frivillige, der holdes stor sommerfest under halvtage, der hygges, snakkes i det daglige. Ældre medlemmer kommer med madpakke og hygger sig sammen med de andre "gråsejler".

Jollesejlerne har behov for landplads i sejlsæsonen med skur til opbevaring af grej og tørring af sejlertøj.

Endelig bliver pladsen om sommeren brugt til parkering. Ote har sejlere en del grej med, som man ikke kan have med offentlig transport eller på cykel.

### **Reaktioner fra brugere og medlemmer**

Hvis man er nyt medlem vil man så vælge en klub, som ingen landplads har eller som ligger langt væk? Formodentlig ikke og dermed vil Frem langsomt miste medlemmer for til sidst at dø. Niels Laursen

Vi er nogle stykker, der sejler Okjolle og har behov for landplads i sommerhalvåret tæt på klubhuset af hensyn til omklædning og bad. Niels-Jørgen Larsen

Der er allerede presset på kulpladsen i juli måned, når der er mange ude på lange ture. Og hvis man heller ikke kan parkere til daglige og weekendture, så er vi en del, som ender med at finde en plads i en anden havn. Michael Thomsen

### **Modstrid til kommunes generelle politik**

Planerne med pladsen står i direkte modsætning til Københavns Kommunes udtalte politikker for rekreative arealer og idrætsfaciliteter:

"En forudsætning for et stærkt kultur- og fritidsliv er attraktive rammer at udfolde sig i nær byens boliger, så kultur- og fritidslivet bliver en integreret del af hverdagslivet i alle bydele. Derfor sikrer vi kvaliteten af eksisterende faciliteter og sørger for, at der rettidigt reserveres arealer til at anlægge nye faciliteter i byudviklingsområderne" – forslag til kommuneplan 2019

"At adgangen til havnen, kysten og vandområderne forbedres, navnlig som led i byomdannelse." – målsætninger for udviklingen af København, forslag til kommuneplan 2019

"Nordhavn er centrum for en lang række lokale aktiviteter, som det er vigtigt at værne om," – overborgmester Frank Jensen i forbindelse med beslutningen om at etapeopdele byggeriet af Nordhavnstunnelen. **M**



## Adresse

Øresunds Sejlklub Frem  
Strandvænget 65  
2100 København Ø  
Tlf: [30 11 39 89](tel:30113989)  
(<tel:30113989>)  
Kontortid torsdage 17:30 -  
19:00

## Kontakt

Kontoret: [frem@oesf.dk](mailto:frem@oesf.dk)  
(<mailto:frem@oesf.dk>)  
Sejlerskolen: [sejlersko-  
len@oesf.dk](mailto:sejlerskolen@oesf.dk) ([mailto:sejler-  
skolen@oesf.dk](mailto:sejlerskolen@oesf.dk))  
Pladsudvalg: [pladsud-  
valg@oesf.dk](mailto:pladsudvalg@oesf.dk)  
([mailto:pladsudvalg@oes-  
f.dk](mailto:pladsudvalg@oesf.dk))

## Social

Hold øje med nyheder og  
arrangementer, og mød vo-  
res medlemmer på  
Facebook!



(<https://www.facebook.com/groups/>

## Svar til: Høring 49038 af: Lars Dybvad

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

130

INDSENDT AF

lars dybvad

VIRKSOMHED / ORGANISATION

privatperson

POSTNR.

2100

BY

Koebenhavn Oe

HØRINGSSVAR

Forslaget om 12 såkaldte skæve boliger til hjemløse på plænen udfor vores boligblok, på Ramløsevej 1-7, nabo til Strødamvej, vil komplet destruere, det mest brugte og elskede rekreative område i hele vores lille samfund her, som har været yderst belastet af larm og spektakel fra Lyngbyvej og Nordhavnsvej byggeriet, og er det stadig i vores daglige dag, af larm som fra et hammerværk. Det område man vil bebygge med føromtalt bolig er, er i de seneste år blevet beplantet med flere hundrede krokus forårsblomster rundt om de store træer på området. I år er der netop plantet 6 nye løvtræer, som ugentligt er blevet vandet og gødet af kommunens folk. Jeg har i de godt og vel 14 år, jeg har boet på Ramløsevej 1, aldrig set, så mange medborgere bruge den store plæne til familiesammenkomster: fællesspisning, leg, spil, afslapning, meditation, tai chi og lignende. Små børn med forældre i weekender. Og ikke mindst på solrige dage i sommerferien. Vi har brug for denne plæne med træer og blomster. Det er nærmeste det eneste frirum; åndehul vi har her. Et familiesamlingssted. Et børne legested. Jeg er totalt uforstående overfor kommunens planer om bebyggelse netop her. Tag dog ikke dette område fra os. Det kan I ikke være bekendt.

## Svar til: Høring 49038 af: Claus Ringborg

OPRETTET

09. oktober 2019

SVARNUMMER

131

INDSENDT AF

claus ringborg

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Bystævneparken/Ærtebjergvej I Planens Brønshøj-Husum afsnit står at Bystævneparken skal omdannes til et attraktivt boligkvarter i trygge og grønne rammer. Som nabo kan jeg ikke ønske de kommende naboer noget mere og bedre. Jeg ville bare ønske at vores trygge og grønne stillevej, Ærtebjergvej, ikke bliver ofret ved denne omdannelse af Bystævneparken. Forvaltningen påtænker at udvide vejen med 4 m så der kan være gennemkørsel i begge retninger. I kommuneplan 2019 er der et mål om, at højst 1/3 af kørte personture skal ske med bil. Etableringen af denne foreslåede 'motorvej' passer ikke med dette mål. Brønshøj-Husum lokaludvalget er enig med os beboere i Toftevang vejlag og Birkevang i, at det er en skidt løsning. Der er desuden anvist en alternativ løsning. Jeg vil anbefale Teknik og Miljøudvalgets og Økonomiudvalgets medlemmer at få sat billeder, kød og blod på deres beslutninger i denne sag ved at besigtige området og få et indblik i konsekvenserne af den påtænkte udvidelse af Ærtebjergvej. Vi stiller gerne op til en sådan rundgang. Antallet af ændringsforslag, der bliver taget til efterretning i Teknik og Miljøforvaltningen skræmmer, men vi håber fortsat på at få gehør.

## Svar til: Høring 49038 af: Jens Jakob Bierring

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

132

INDSENDT AF

Jens Jakob Bierring

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Perspektiv Arkitekter

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Intelligent trafikpolitik som fremmer kommunens CO2 målsætning. Kommunen har en målsætning om CO2 neutralitet i 2025. For at nå i mål med dette, SKAL der gøres noget ved trafikken. Kommunens indbyggertal vokser og man har bl.a. ønsker til fortætning omkring metrostationer. I de områder, hvor der planlægges højhuse eller anden ekstraordinær fortætning af den eksisterende by bør medføre at parkeringsnormen for privatbiler sættes tilsvarende ned. I en voksende by indenfor de givne rammer kan det eksisterende vejnet ikke bære mere privatbilisme og her bør den offentlige trafik, delebilstrafik og cyklisme tydeligt prioriteres. Til gengæld bør der for disse byggerier stilles højere krav til højklasse parkeringsmuligheder og service faciliteter for cykler og offentlig og delebils trafik, der kan fremme omstigning mellem trafikformer. Hvis Kommunen ikke vil eller kan indføre trængselsring omkring byen, bør den sammen med Staten og omkringliggende kommuner afsætte midler til indkøb af grunde og byggeri af store parkeringsanlæg i periferien af byen til omstigning til kollektiv trafik og indføre et takstsystem, der gør det attraktivt at bruge ordningen, som det gøres i f.eks Wien. Langsigtet planlægning til forebyggelse af vejstøj Københavns indfaldsveje giver anledning til langt de fleste gener ved vejstøj. Denne vejstøj forplanter sig i store områder af byen på grund af til tider stor åbenhed i bebyggelsesstrukturen eller lav udnyttelse af grunde langs indfaldsveje. En fortætning langs indfaldsveje f.eks ved byggeri af randbebyggelse langs indfaldsveje vil kunne fredeliggøre store områder af byen for støjpåvirkning. Som eksempel kan nævnes Jyl



lingevej strækningen fra grænsen til Rødovre til Bellahøjvej. Ved at hæve bebyggelsesprocentrammen i områderne, der f.eks grænser op til Jyllingevej og udarbejde fortættede lokalplaner, vil man kunne tilskynde til en højere udnyttelse af disse grunde. Bebyggelserne skal udformes på en måde så gadefacader absorberer støj, og gårdfacader er beskyttede for støj og udføres med en høj grad af begrønning. Aktiv planlægning som tilskynder til investering i bedre cykelparkering ved stationer. Kommunen skal med rammeplanlægning og støttepuljer tilskynde til, at der investeres i overdækkede parkeringsmuligheder ved stationer. Kommunen skal nedlægge privatbilsparkeering med henblik på at etablere mere plads til cykelparkering og plads til ladcykler, som det er sket i Paris og sker i Holland, hvor man har bevilget en halv mia. kroner til formålet. Ved Københavns Hovedbanegård kan f.eks banegraven overdækkes og etableres et cykelparkeringshus med en grøn park på taget. Bedre rammer for andre boformer Singletilværelsen er blevet den mest almindelige levevis, hvilket medfører stigende ensomhedsproblemer. Bofællesskaber kan være med til at løse den udfordring. Det er ikke ny viden og behovet er der. Derfor skal boformen have sin egen boliggramme. For at fremme investeringslysten i byggeri af bofællesskaber for alle aldersgrupper, skal boligstørrelser ved byggeri af boliger kunne sættes ned, såfremt en del af arealet udlægges til fælles formål som fremmer sociale og ressourcebesparende formål. Endvidere skal parkeringskravet for disse boliger sættes betydeligt ned, såfremt der tilvejebringes fælles kørselstilbud. Friarealbegrebet skal laves om til "Grøn faktor". For at fremme begrønning af byen, skal bygninger forsynes med grønne planter både vertikalt som horisontalt. Således skal der ved byggeri redegøres for hvordan byggeriet bidrager til luftrensning, støjreduktion og biodiversitet i kvarteret ved at skabe habitat til insekter, fugle og dyr bl.a. ved at dokumentere hvor mange grønne m<sup>2</sup> byggeriet leverer vertikalt og horisontalt. Gamle træer og ikoniske træer skal udpeges og beskyttes af kommuneplanen på ligefod med byens bevaringsværdige bygninger.

## Svar til: Høring 49038 af: Afdelingsbestyrelsen

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

133

INDSENDT AF

Afdelingsbestyrelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

AAB, afdeling 34, Emdrup

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Opførelse af containerboliger, Emdrupvej 99. Afdelingsbestyrelsen i AAB, afdeling 34, som grænser op til Emdrupvej 99 har følgende holdning til byggeri af skæve boliger i det parklignende grønne område Emdrupvej/Bolandsvej. Afdelingsbestyrelsen stiller sig fuldstændig uforstående overfor 1. At kommunen overvejer at opføre op til 16 containerboliger i et område, som ligger klods op af Lundehusskolen med børn fra 0-10 klasse. Disse har sammen med unge på sportsområderne hver dag deres gang på ovenstående område. Desuden findes svømmehal og børneinstitutioner, som frekventerer arealet med forskellige aktiviteter. 2. Beboerne i AAB, afdeling 34, og rigtig mange andre mennesker omkring os, får reduceret deres livskvalitet ved ikke at have den sædvanlige mulighed for at anvende området optimalt. Vores grønne område er derfor under pres i København. Ghetto-lignende områder med boliger til særligt udsatte/ikke-tilpassede i almindelige boligformer og fællesskaber er med til at reducere værdien af rekreative formål og områder, specielt i Emdrup. For ikke at forøge muligheden for at øge den gule liste til en rød liste, er vores argumentation særdeles betydelig. 3. Arealets oprindelige formål går flere hundrede år tilbage i tiden. Dels er området et afvandingsreservoir ved skybrud, hvilket samtidig har dannet sit helt eget mikroklima, resulterende i, at man i dag oplever flagermus samt kan se træfugle, gæs og andre dyr. Biodiversiteten er sjælden i København, og en afhændelse af arealets oprindelige formål mindsker denne, og kan skabe varig skade. Ingen ved, om en oversvømmelse vil være en ny situation i fremtiden ved så dras

tiske ændringer i området. Lindetræsalleen har sin egen historie, som vi er meget stolte af. Det er træer med over 330 års historie. Lindetræstypen var engang dominant, man er stort set udraderet i dag af bøgetræer. Det er ubegribeligt, at lindetræerne på arealet Emdrupvej 99 kan være i fare for endnu mere udslettelse, når man samtidig beplanter Kgs. Nytorv med lindetræer af historiske grunde. Lindetræerne på vores område er fra 1683, en barokhave med væsentlig bevaringsværdig historik. I tillæg hertil henholder vi os til Bispebjerg Lokaludvalgs anbefaling af 18. juni 2019 til Socialudvalget - "Kommentar til tre forslag om byggeri af skæve boliger og botilbud til sindslidende" - at det parklignende grønne område bør fredes. Afdelingsbestyrelsen er stærkt imod, at Københavns Kommune fortsætter det planlagte projekt.

**Svar til: Høring 49038 af: Amager Vest Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

134

INDSENDT AF

Amager Vest Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Vest Lokaludvalg

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



OKF Borgerrepræsentationen

## Høringsvar fra Amager Vest Lokaludvalg vedr. kommuneplan 19

19. september 2019

Sagsnummer  
2019-0045181

Dokumentnummer  
2019-0045181-16

### Generelle bemærkninger – livskvaliteten tilbage i byplanlægningen

Amager Vest Lokaludvalg har gennem de seneste mange år behandlet og givet høringssvar til mange lokalplaner i lokaludvalgsområdet. Mange lokalplanforslag er ledsaget af tillæg til gældende kommuneplan med det formål at forøge tætheden i forhold til gældende rammer. Næsten hver gang har vi peget på manglende friarealer og dermed grønne frirum i forbindelse med nye, særdeles fortættede byggerier, hvilket ikke mindst gælder i de nye bydelsområder i Amager Vest. Med voldsomt bolig- og dermed befolkningsvækst har vi set mærkbare, uheldige konsekvenser. Det gælder i forhold til trafikken, parkeringen samt manglende offentlige funktioner og faciliteter på institutionsområder og manglende frirum i form af nære grønne fællesarealer for folk at opholde og bevæge sig på.

Efter vores opfattelse er boligbyggeriet gået alt for stærkt i området med de nye bydele i Ørestad og Islands Brygge Syd. Der melder sig alt for mange afledte udfordringer/problemer. Hvilket ikke mindst gælder på det trafikale område, det parkeringsmæssige område og på området med skoler, friarealer, kultur- og børneinstitutioner. Desuden giver de nye bydelsområder også store udfordringer i forhold til bæredygtig affaldshåndtering, hvor kommunens målsætning om separat håndtering af bioaffaldet ikke er prioriteret.

Resultatet af indretningen af de nye bydelsområder er, at folk, der bor i områderne, må indskrænke rummet og pladsen at leve og bevæge sig på, og det vil alt andet lige sætte pres på levevilkårene i områderne i de kommende år, fordi pladsmangel gør folk syge fysisk og psykisk.

Sekretariatet for Amager Vest  
Lokaludvalg  
Sundholmsvej 8  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800275

[www.avlu.dk](http://www.avlu.dk)

Med udviklingen, som i nævnte områder er gået meget stærkt, er det helt afgørende, at kommunen sætter prioriteret ind med foranstaltninger til at imødegå, at man med bydelene ikke ender med, at ingen vil bo, arbejde og leve i de pågældende områder af København. Er byen først bygget til med grå beton og en umenneskelig tæthed er det svært og dyrt at lave om på. Samtidig er der en voksende risiko for, at Københavns Kommunes ambitiøse målsætninger for klima og miljø sættes over styr. Desværre indeholder dette udkast til kommuneplan primært byggeri på grønne arealer.

Vi håber, at Københavns Kommune vil tage bestik af de erfaringer, der er indhøstet ved alt for tæt bebyggelse i Ørestad og Islands Brygge Syd, når man skal udvikle Jernbaneområdet på Vesterbro og Nyholm på Christianshavn. Her bør man planlægge, så der er god plads til det grønne, til friluft- og idrætsaktiviteter til skoler og institutioner, til områdets egne beboere og til københavnere.

### **Boligpolitik og det regionale perspektiv**

Vi er for så vidt enig i, at der skal være plads til alle og boliger, der er til at betale, men vi tror ikke på, at man blot ved at udvide udbuddet af boliger i høj grad kan dæmpe priserne. Nybyggeriet i København er i dag påvirket af mere end "udbud/efterspørgsel". Boligbyggeriet drives i dag af kapitalkræfter og en byggesektor, der er mere interesseret i, hvad boligmarkedet kan kaste af sig i gevinst og forrentning end noget andet og hvor disse mål kun opfyldes ved at opføre og sælge dyrest mulige boliger, hvilket kommunen i øvrigt selv er med til gennem selskabet "By & Havn". En opfyldelse af mål om billige boliger i et sådant marked kan kun ske ved støttet boligbyggeri og en bedre regulering af huslejeniveauet i de almene boliger.

En opfyldning af boligbehovet, set i lyset af fremskrivningen af befolkningstilvæksten, skal løses via et regionalt perspektiv og ikke ved at stuve flere og flere mennesker sammen på mindre og mindre plads. Igen vil vi fremføre, at vi savner en helhedsvurdering af København (Københavns Kommune) som hovedstad i en regional sammenhæng og en samlet regional fordeling af byggeriets omfang og fordeling og placering under hensyntagen til muligheden for at benytte højklasset kollektiv transport som konkurrencedygtigt alternativ til privat bilkørsel - specielt med mulighederne ved åbning af metrocityringen. Et tilsvarende perspektiv, som anlagdes i 1970'erne og årene derefter, hvor man så på hovedstaden i et storkøbenhavnsk perspektiv sammen med omegnskommunerne, hvor der er jord nok at bygge på, bør nyde fremme i en ny Kommuneplan.

Københavns Kommune er centralkommune i en ubrudt bymæssig sammenhæng på tværs af 34 kommunale grænser og med fælles

overordnede principper for udviklingen, miljømæssigt, trafikalt og naturmæssigt. Hovedstadens bystruktur – fingerbystrukturen – er et stykke levende kulturarv, som vi skylder fremtidige generationer at tage vare på. Som professor Stig L. Andersson fra KU skriver i Byplan Nyt marts 2019:

*"Et øget naturgrundlag vil også skabe grundlag for bosætning i fingrene. Boligproblemer løses i dag inden for de respektive kommunegrænser, men de bør løses i fællesskab og med fokus på kvalitet – ikke ved at bygge billigt og hurtigt, hvor der kan tjenes flest penge på private. Hvis man ser ud over Københavns kommunegrænse, er der god plads til at fortætte, transformere og bygge i Fingerplanen"*

Det virker påfaldende, at der i kommuneplanen tages udgangspunkt i, at København som landets hovedstad nærmest anskues isoleret fra den omkringliggende region.

### **Stil krav til rekreative grønne områder**

Desværre er Økonomiforvaltningens udkast til Kommuneplan 2019 et udtryk for endnu mere vækst, fortætning og flere boliger. Visionen indeholder mange fine intentioner om grønne områder, men læser vi i de konkrete ændringer for rammeområderne er ambitionerne om et mere grønt København totalt fraværende og væksten altdominerende.

Det voldsomme pres på byen kræver ifølge lokaludvalget, at vi må give plads til mere bynatur, hvis vi skal kunne holde ud som mennesker at bo i byen. Ud over at det grønne kan bruges rekreativt og forskønnelse af byen, så kan det grønne også anvendes strategisk til at tilpasse byen til fremtidens vejr, til at styrke biodiversiteten, til at forbedre mikroklimaet, mindske luftforureningen og til at skabe de bedste rammer for et sundt og aktivt byliv.

Amager Vest er begunstiget af beliggenheden af Amager Fælled og Vestamager. Disse grønne områder udgør som Kalvebodkilen en vigtig del af Hovedstadsregionens grønne struktur med grønne kiler og ringe. Derfor påhviler der kommunen et særligt ansvar for at vedligeholde forbedre områdets natur og rekreative værdier.

Da krav om bynatur er næsten fraværende forslaget til kommuneplan har lokaludvalget tilladt sig at lade sig inspirere af bl.a. Århus og Odense Kommuner kommuneplan, som er langt mere ambitiøse på det grønne område, og på den baggrund komme med en række konkrete forslag til ændrede rammer og retningslinjer i kommuneplanen – se nedenstående konkrete forslag.

Vi savner generelt en klar definition af et rekreativt, grønt område, som er målbart for borgerne, og vi opfordrer til, at forvaltningen gør et

forsøg. Desuden savner vi tydeligere krav til kvaliteten af grønne områder, da vi alt for ofte ser, at bygherrer efterlader en grøn græsplæne som svar på friarealer for borgerne. Vi har i forbindelse med høring af kommuneplanen gennemført en borgerinddragende proces, der har givet input til lokaludvalgets bud på en definition af et godt grønt område er:

*Det gode grønne byområde er et sted, der bliver brugt. Mange forskellige funktioner vil tiltrække mange forskellige mennesker og der er et generelt ønske om at skabe **mere liv mellem husene**, for dyr, planter og mennesker.*

*Derfor er **anvendelig variation** nøglen, når byen skal udvikles; høje træer og flade græsplæner inviterer til **leg og afslapning**, bærbuske og urte haver giver **lærerige oplevelser** og borde bænke og grillpladser kan danne rammen for **sociale møder** på tværs af bydelen.*

*De varierede pladser er samtidig den bedste grobund for **bredere biodiversitet**, da forskellige underlag, beplantning og skygge/sol-forhold tiltrækker mange forskellige arter, både flora og fauna.*

### **Kommuneplanens betydning for erhvervs- og butikslivet**

Vi har også været i dialog med det lokale butiks- og erhvervsliv, som oplever, at det er svært at få nok kunder i butikken. De håber også på at bedre byplanlægning kan hjælpe. Til støtte for erhvervslivet så vi derfor gerne, at Københavns Kommune planlagde for grønne, attraktive byrum uden biler, hvor de handlende kan opholde sig. Samme effekt vil mere kultur og kunst i gademiljøet have, så der er noget bevæge sig efter samtidig med, at man handler.

Desuden ønsker vi, at der i byplanlægningen var mere vægt på plads til mindre detailhandlende og færre dispensationer for sammenlægning af detailbutikker.

Endelige så vi gerne en større inddragelse af erhvervslivet i udformningen af kommuneplanen, så der var givet mere plads til, at bydelen kunne byde ind med deres egne ideer for at udvikle de forskellige kvarterer. Da disse har meget forskelligt at byde på.

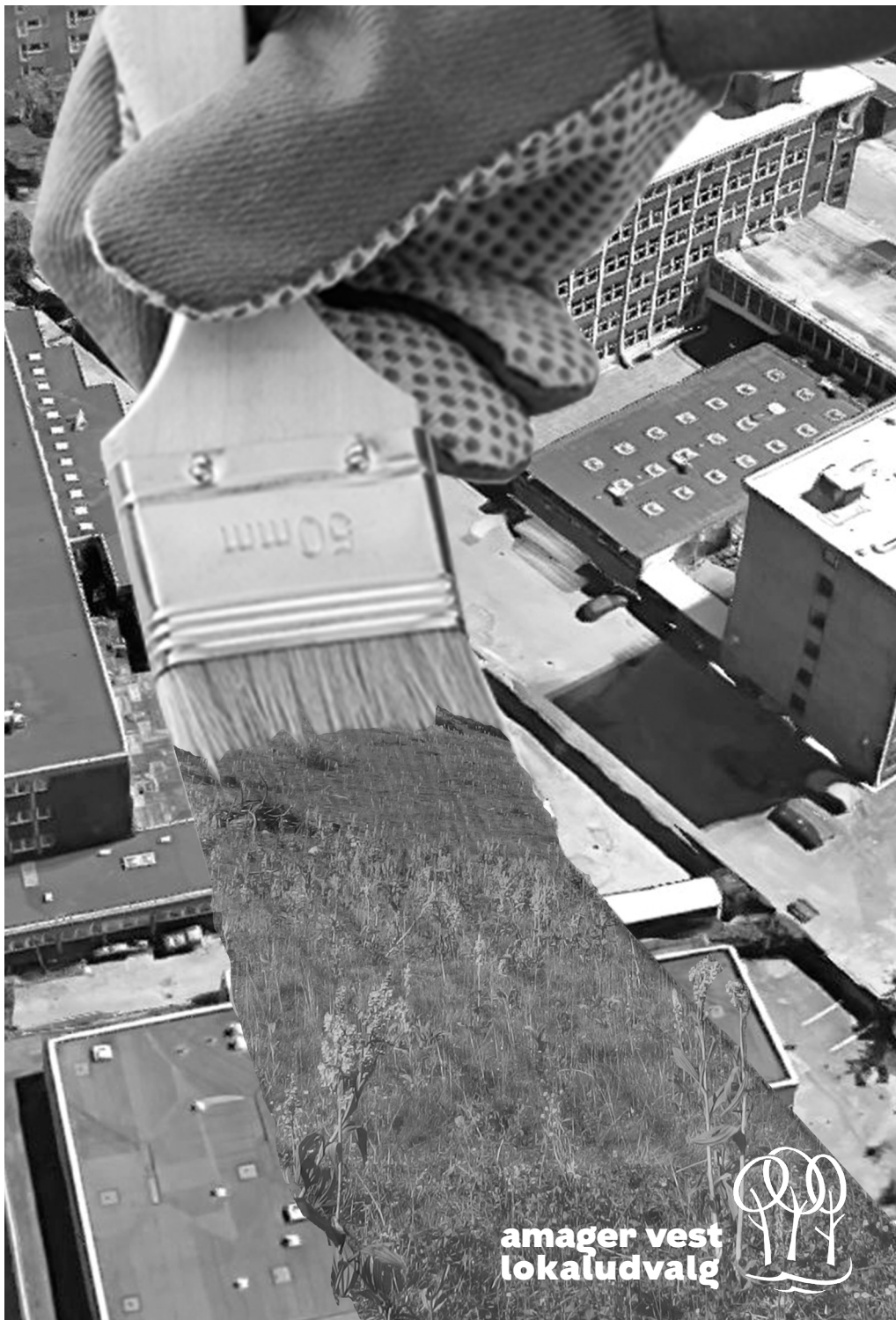


Kapitel	Gengivelse af oprindelig tekst	Forslag til ændret tekst
3.	Amager Vest	Væksten i byggeriet i byudviklingsområderne på Amager ændrer grundlæggende på trafikken og mobiliteten og kalder derfor på langt bedre trafikplanlægning. Vi efterspørger derfor en samlet trafikplan for Amager.
Ændringer for konkrete rammeområder Amager Vest	Kigkurren - området ændrer anvendelse til blandet boliger og serviceerhverv	<p>Vedr. Amager Vest ønsker vi at gøre politikerne i Københavns Kommune opmærksomme på, at forslaget til ændret ramme for Kigkurren O1-1186, C1-3040, C1-1955, der sletter kravet om en grøn forbindelse, ikke imødekommer borgerne og lokaludvalgets ønske om en forgrønning af Kigkurren og sikring af grøn forbindelse fra havneparken til fælleden ad Sturlasgade og Snorresgade og videre over Artillerivej forbi Ballonhangaren.</p> <p>Vi har i forbindelse høringsen af KP19 gennemført en grundig borgerinddragelses proces, hvor borgerne er kommet med input til udvikling af netop dette område - materialet vedlægges. Lokaludvalget efterspørger, bakket af lokale kræfter på Bryggen, at der udarbejdes en grøn helhedsplan for kigkurren, som en central plads for Islands Brygge, der forener det nye og gamle Islands Brygge og giver mulighed for adgang til havneparken og Amager Fælled.</p>
Ændringer for konkrete rammeområder Amager Vest	Ændring i de konkrete rammer for Ørestad City og Syd	<p>Vedr. ændringer for konkrete rammeområder Ørestad City S2*-4026 og Ørestad Syd C2*-4005 ønsker lokaludvalget at gøre politikerne i Københavns Kommune opmærksom på, at borgerne i Ørestad udtrykker et meget stort ønske om mere byliv og bedre friarealer. Således tror vi ikke på, at de foreslåede ændringer i rammerne for Ørestad Syd og Ørestad City herunder opførelsen af et regionalt butikscenter, vil imødekomme dette.</p> <p>Desuden oplever borgerne i Ørestad, at manglen på friarealer, skole og børneinstitutionspladser i bydelen øges, når man som planmyndighed vælger at konvertere fra erhverv til bolig uden at ændre på kravene til friarealer, skole- og børneinstitutionskapaciteten.</p> <p>- Det samme gør sig gældende vedr. støjgener, som en ændret arealanvendelse fra erhverv til bolig kan give, hvis man placerer boliger i et område, der før var tiltænkt erhverv. Derfor er ændret arealanvendelse ikke altid hensigtsmæssig.</p> <p>- Vi er desuden bekymret for, hvordan man forestiller sig at byudvikle metroklargøringsarealet. Hvordan vil man få det til at hænge sammen med resten af arealerne, når området er så isoleret?</p>
	Ændring i de konkrete rammer for	At lokaludvalget ikke kan bakke op om kommuneplanens forslag om at ændre områdestatus på Englandsvej 51 - fra B3 til B4 -, af hensyn til skyggeeffekten og lysindfald for de

	Englandsvej 51	omkringliggende boliger.
Bilag 2	Input til: Nyt emne bynatur og byens grønne træk	<p>I forbindelse med byudvikling og byomdannelse skal alle eksisterende byrum, parker og grønne områder bevares.</p> <p>Ved omdannelse af tætte byområder, hvor det på baggrund af en konkret vurdering skønnes umuligt at etablere grønne områder, skal der stilles krav om, at der etableres grønne stiforbindelser til nærmeste grønne område, samt at der etableres opholdsarealer, altaner, taghaver, bytræer og andre grønne elementer.</p> <p>Anlæg og forbedring af byrum, parker og grønne områder skal ske med udgangspunkt i brugernes rekreative behov. De skal være grønne og multifunktionelle og give mulighed for naturoplevelser, leg, læring og fællesskab.</p> <p>I nye boligområder i byvækstområder skal der udlægges nye grønne områder svarende til 110m<sup>2</sup> pr. boligenhed.</p> <p>At alle borgere i København skal have adgang til et grønt offentligt byrum indenfor 300 meter</p>
Bilag 3	At friareal-kravet for boliger i B2 ramme ændres fra 100 til 80	At friareal-kravet på 100 fastholdes
		Friarealer skal placeres på terræn.
		Friareal, der indgår i anden bebyggelse, kan ikke indgå i nyt byggeri.
		Cykelparkering skal ikke indgå i beregning af friarealet for boliger.
		<p>I alle lokalplaner skal der indarbejdes bestemmelser om beplantning, der sikrer grønne kvaliteter ved:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forbedre eksisterende og nye grønne områder, som levesteder for dyr og planter.</li> <li>- Bevare og beskytte de store gamle træer og værdifulde beplantninger</li> <li>- Alle træer der forventes at blive fældet skal erstattes indenfor lokalplan området.</li> <li>- Krav om artsvariation på friarealet</li> </ul> <p>Desuden foreslår vi, at Københavns Kommune revitaliserer partnerskabs-træordningen, fordi mange nye byområder overleveres til den lokale grundejerforening i form af kedelige græsplæner, som så for egen regning må udvikle og bekoste indretningen.</p>
		I alle lokalplaner skal det vurderes, hvorvidt vejareal kan konverteres til gågader, legegader, gader med nedsat hastighed med bedre plads til grønt og ophold. Der bør formuleres en konkret målsætning for hvor meget

		vejareal, der skal inddrages til gå-gader, legegader og gader med nedsat hastighed.
Bilag 3	"Huldudfyldning mv. i karreer og gadeforløb" ændres til "Randbebyggelse"	Lokaludvalget efterspørger nærmere forklaring (evt. en tegning) på, hvordan ændringen kan sikre tilfredsstillende opholdsarealer.
Bilag 3	Under Parkering	Lokaludvalget efterspørger, at kommuneplanen tilføjes et afsnit om krav om plads til delebiler i fremtidige lokalplaner. P-normeringen for biler i lokalplaner skal ændres således at en del af normeringen prioriteres til delebiler. Erfaringerne kunne tyde på, at reserveret plads til delebiler er at foretrække fremfor almindelige parkeringspladser, da det kan bidrage til at strække parkeringsnormen i væsentlig grad. Normeringen for cykelparkering på skoler bør øges. Ønske om flere reserverede parkeringspladser til opladning af elbiler.
	Spørgsmålet om villaservitutter	Som led i lokaludvalgets ønske om at bevare værdien af villa-, haveforerings- og parcelhusområderne, som en del af byens mangfoldige struktur, anbefaler lokaludvalget, at der er den nødvendige plads på parcelerne. I tilknytning til kommuneplanen bør der derfor fastsættes krav til grundstørrelse, bygningsudformning, bebyggelsesgrad, afstand til skel for indretninger mv. på parcellen. Kravene bør præcisere, at der ikke udstykkedes grunde, som er mindre end 600 m <sup>2</sup> for opførelse af enfamiliehuse, 900 m <sup>2</sup> for opførelse af tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) i eksisterende villa- og parcelhusbebyggelse, og at opførelse af dobbelhuse (med lodret lejlighedsskel) kræver mindste grundstørrelse på 1.200 m <sup>2</sup> . Derudover skal villaservitutter forsat respekteres.
Bilag 4	Ifølge aftale om Ørestad Fælled Kvarter udlægges dette areal til byudvikling.	Lokaludvalget er imod byggeri på Amager Fælled og anbefaler derfor, at arealet udgår som byudviklingsområde.

Venlig hilsen  
 André Just Vedgren  
 Formand for Amager vest Lokaludvalg



# mal byen grøn

## Amager Vest Lokaludvalgs grønne høringssvar til Københavns Kommunes Kommuneplan 2019

Når vi taler med borgerne i Amager Vest, fylder en grøn og bæredygtig by meget. Især grønne områder tæt på boligen står øverst på ønskelisten. Det ønske bakker vi op om i Amager Vest Lokaludvalg.

Derfor har vi i vores arbejde med høringssvaret til Kommuneplan 2019 haft fokus på flere friarealer og grønne frirum, så Amager Vest bliver en endnu grønnere og bæredygtig bydel, hvor naturen tilbyder oplevelser for beboere og besøgende og afhjælper klimaudfordringerne.



# Sådan gjorde vi

Siden foråret har vi kørt kampagnen 'mal byen grøn', med fokus på byudvikling og bynatur.

Vi har også fået udarbejdet 'det grønne kort', der på baggrund af 670 besvarelser kortlægger eksisterende eller manglende bynatur i Amager Vest.

Vi har spurgt eksperter i byliv, byudvikling og biodiversitet til råds om, hvorfor vi skal have bynatur og hvordan vi får det ind i byen; Rasmus Vincentz fra Habitats, Jette Flinch Nyrop, arkitekt og byplanlægger i Odense Kommune og Malaika Thomsen, erhvervspsykolog med speciale i bæredygtighed og sundhed.

Vi inviterede beboere til pop op parker på Kirkepladsen i Ørestad og Kigkurren på Bryggen, hvor vi ville gøre opmærksom på de positive effekter af bynatur og grønne frirum og samtidig kunne indsamle borgernes idéer til et grønnere København.

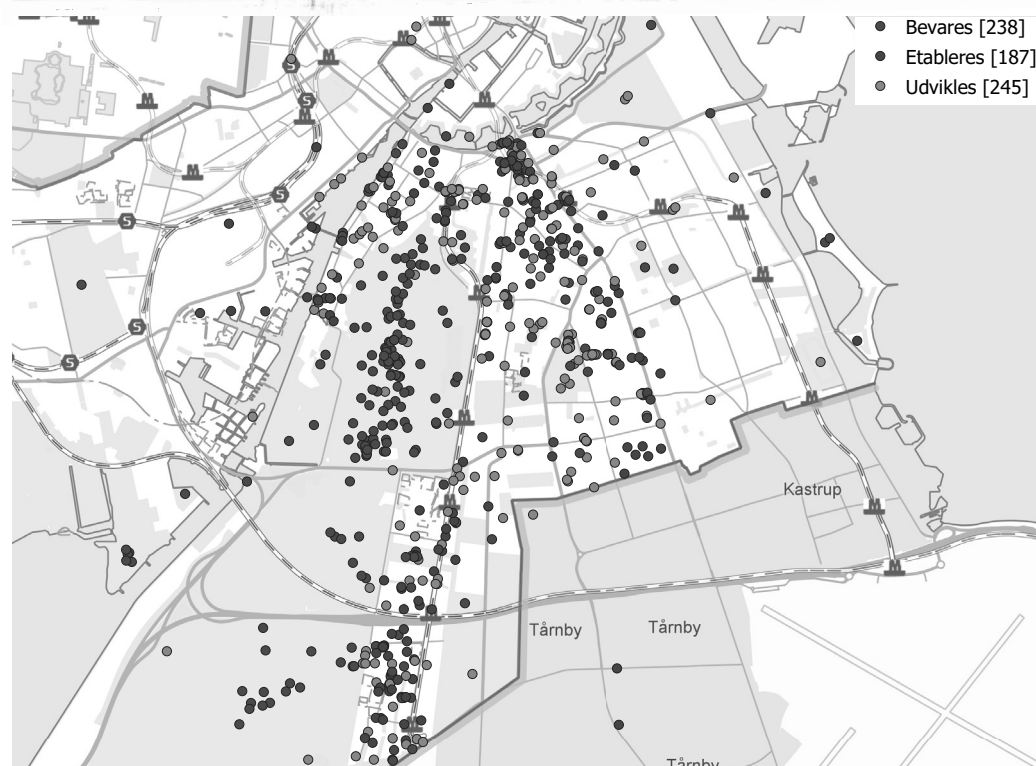
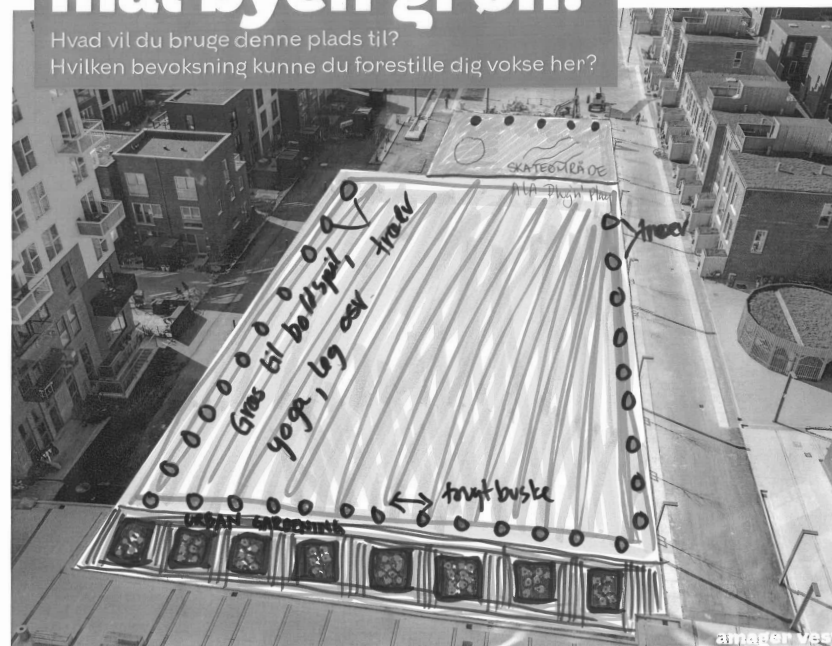
Vi har samarbejdet med lokale foreninger og organisationer, der også har interesse i en grønnere bydel.

Alle disse meninger, inputs, idéer og ønsker fra borgere og eksperter har vi samlet til dette grønne høringssvar til Kommuneplan 2019, et høringssvar der varetager både mennesker og miljø.

På 'Det grønne kort' kunne beboerne i Amager Vest vælge, om der var områder i bydelen, hvor der enten skal bevares, udvikles eller etableres grønne områder. Vi fik flere end 670 besvarelser, mange af dem med uddybning af svaret eller idéer til udformning af det grønne område.

## mal byen grøn!

Hvad vil du bruge denne plads til?  
Hvilken bevoksning kunne du forestille dig vokse her?

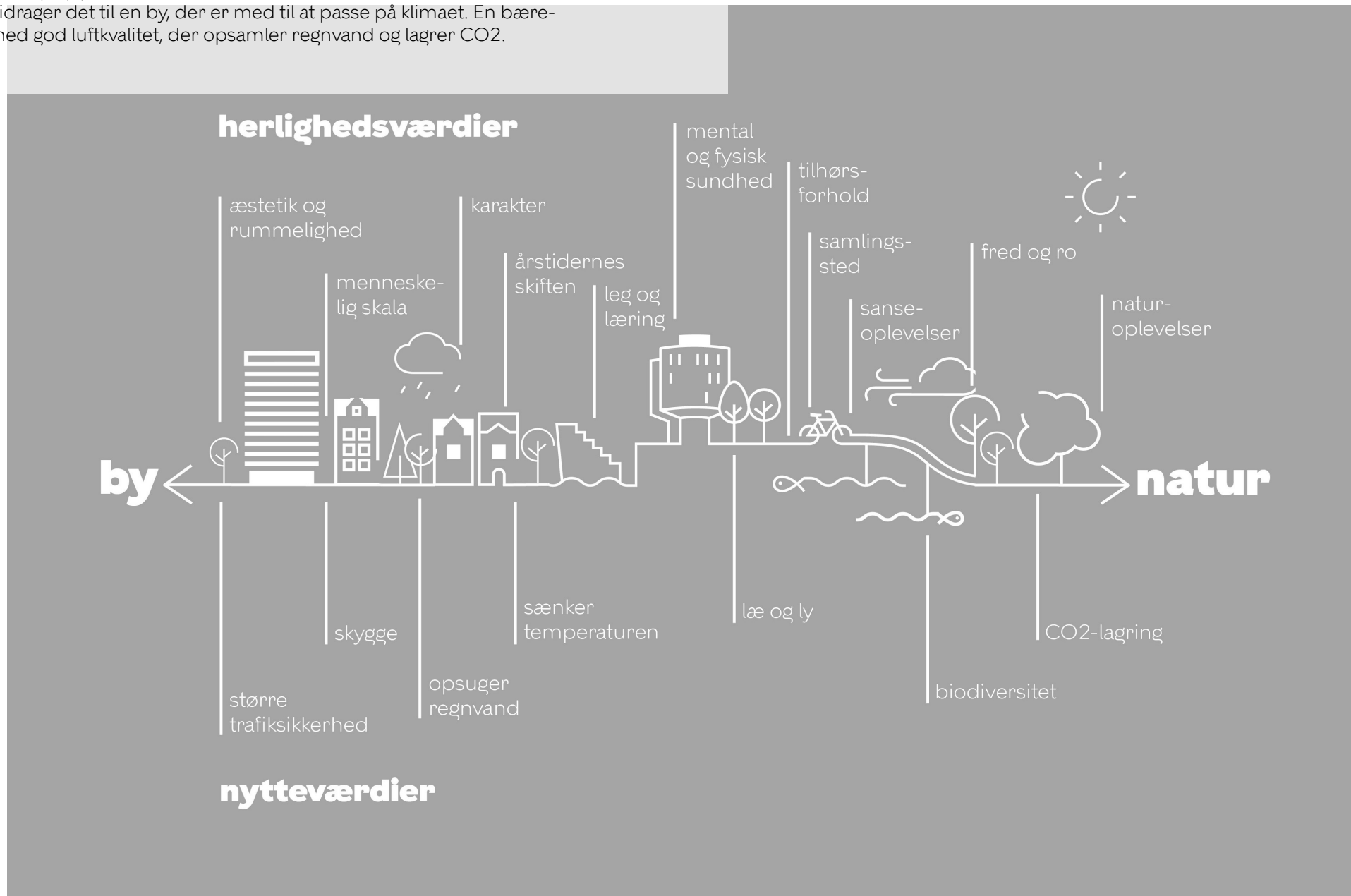


## Hvorfor bynatur?

Bynatur kan have en positiv effekt på det mentale og fysiske helbred.

Det skaber sociale møder og netværk på tværs af bydelen, skaber rammer for leg og læring og grobund for bredere biodiversitet.

Samtidig bidrager det til en by, der er med til at passe på klimaet. En bæredygtig by med god luftkvalitet, der opsamler regnvand og lagrer CO2.



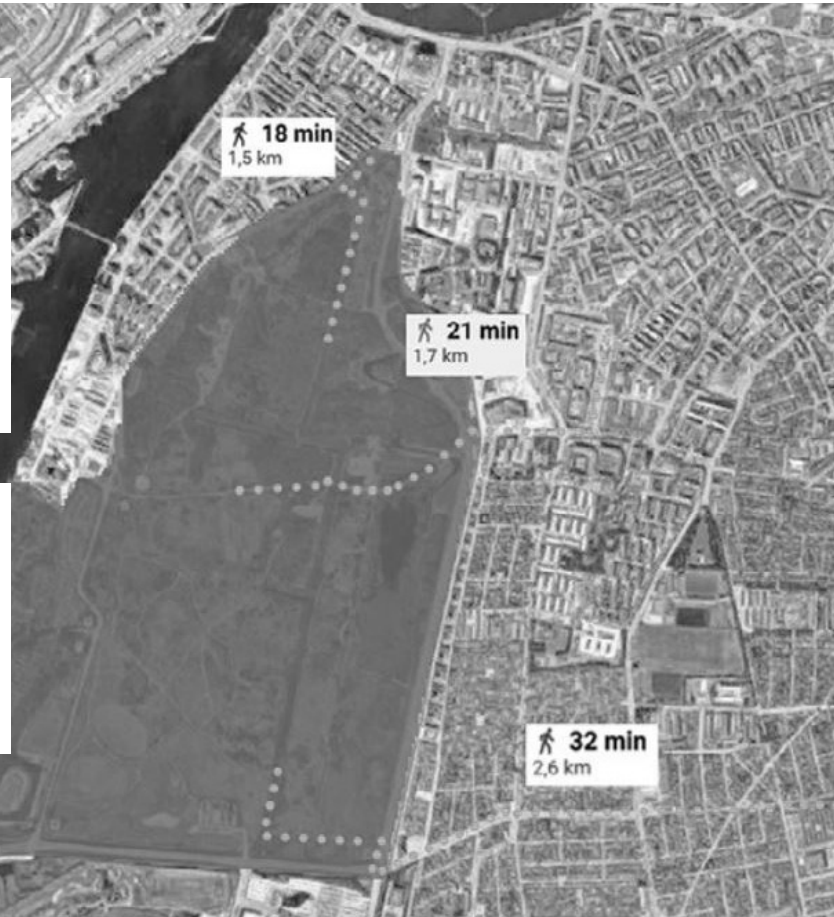
# Flere grønne områder

1,5 km fra Reykjaviksgade

1,7 km fra Tingvej

2,6 km fra Store Krog

Selvom Amager Fælled og Kalvebod Fælled tilsammen fylder mere end 20 km<sup>2</sup> af Amagers samlede areal, har størstedelen af beboerne i Amager Vest mere end 1,5 km til natur:



Kommuneplanens vision indeholder mange gode intentioner om flere grønne områder. Men læser vi de væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer og retningslinjer, er ambitionerne om et mere grønt København fraværende. Vi ønsker bindende rammer og retningslinjer og konkrete krav til fremtidens byudvikling, der sikrer et grønt København. Derfor har vi ladet os inspirere af Århus og Odense Kommunes Kommuneplan, der er langt mere ambitiøse på det grønne område. Her er nogle af vores forslag til væsentlige ændringer i kommuneplanens rammer og retningslinjer:

**I boligområder i udvikling skal der udlægges nye grønne områder svarende til 110m<sup>2</sup> pr. boligenhed**

**Alle borgere i København skal have adgang til et grønt offentligt byrum indenfor 300 meter af deres bolig**

**Cykelparkering skal ikke indgå i beregning af friarealet for boliger**

**Krav om artsvariation på friarealer**

**Alle træer, der fældes, skal erstattes indenfor lokalplanområdet**

Sammen med andre eksperter indenfor bynatur og byudvikling inviterede vi Jette Flinch Nyrop, arkitekt og byplanlægger i Odense Kommune til at holde oplæg om, hvordan man i Odense arbejder med visioner, planer og helt konkrete krav og indsatser for at opnå mere bynatur.

# Gode grønne byområder



I forslag til kommuneplan 19 savner vi tydeligere krav til kvaliteten af grønne områder. Alt for ofte ser vi, at bygherrer efterlader en uinteressant og unaturlig græsplæne som en løsning på flere friarealer til borgerne. Her er vores forslag til definitionen på det gode grønne byområde, som kan bruges som inspiration til byudviklere og bygherrer.

*Det gode grønne byområde er et sted, der bliver brugt. Mange forskellige funktioner vil tiltrække mange forskellige mennesker og der er et generelt ønske om at skabe mere liv mellem husene, for dyr, planter og mennesker.*

*Derfor er anvendelig variation nøglen, når byen skal udvikles; høje træer og flade græsplæner inviterer til leg og afslapning, bærbuske og urtehaven giver lærerige oplevelser og borde, bænke og grillpladser kan danne rammen for sociale møder på tværs af bydelen.*

*De varierede pladser giver samtidig den bedste grobund for bredere biodiversitet, da forskellige underlag, beplantning og skygge/sol-forhold tiltrækker mange forskellige arter, både flora og fauna.*



For at nærme os én eller flere definitioner på 'Det gode grønne område' har vi i løbet af foråret 2019 kørt kampagnen 'Mal byen grøn' og spurgt borgere i Amager Vest og eksperter i biodiversitet og bynatur, hvad de mener, definitionen på det gode grønne område er.



# Kigkurren

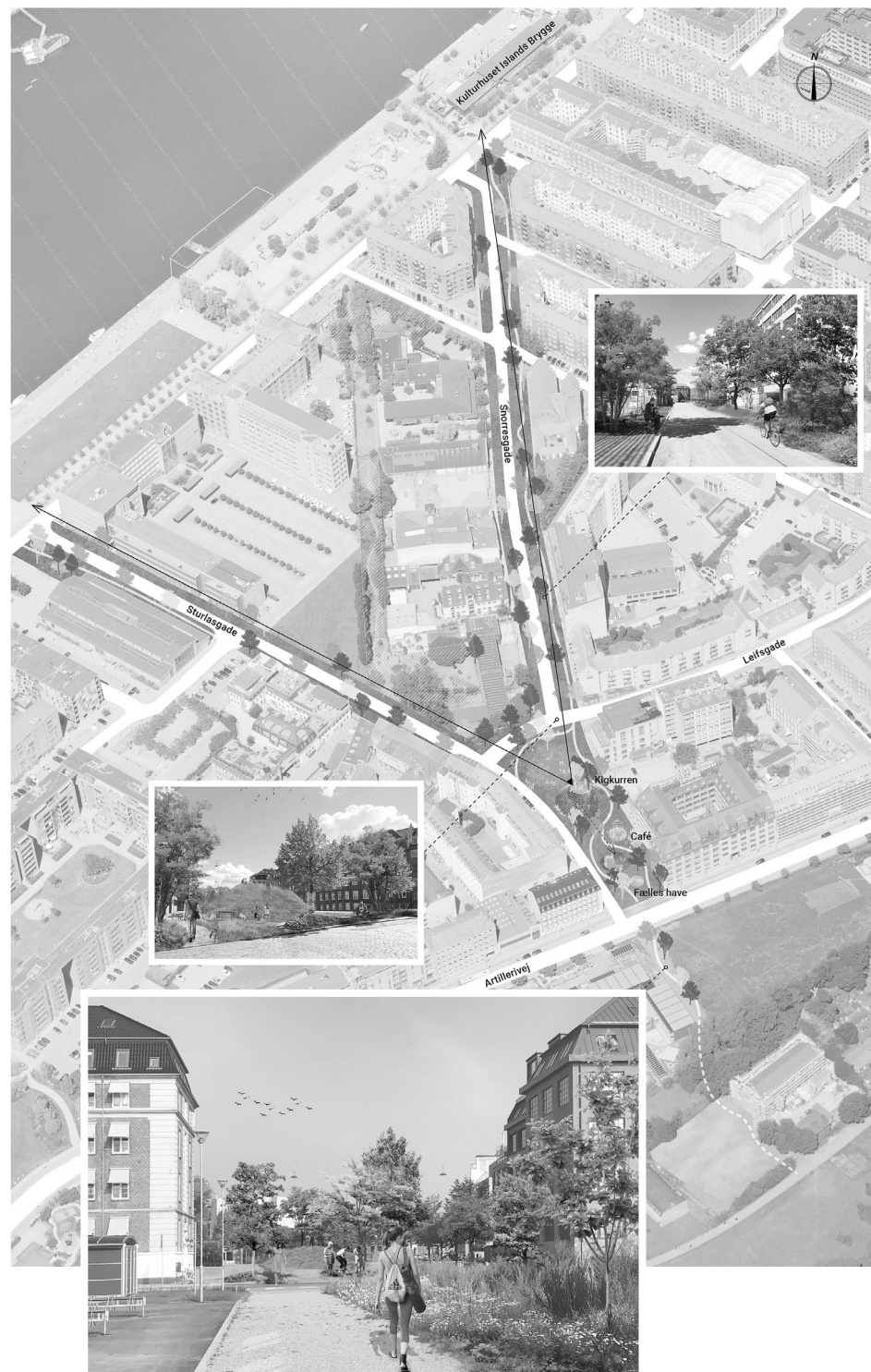
- Den grønne forbindelse mellem Islands Brygge og Amager Fælled

I Københavns Kommunes kommuneplan fra 2015 skal Kigkurren udvikles til en grøn forbindelse mellem Havneparken på Islands Brygge og den nordligste del af Amager Fælled. I forslaget til kommuneplanen 2019, er den grønne kile helt væk fra kortet.



Denne ændring er i strid med borgernes og lokaludvalgets ønske om en grønnere Kigkurren og en grøn forbindelse fra Havneparken til fælledene ad Sturlasgade og Snorresgade og videre over Artillerivej forbi Ballonhangaren. Lokaludvalget har i samarbejde med Islands Brygge Lokalråd og på baggrund af inddragelse af borgerne fået udarbejdet renderinger af tegnestuen PAN-PROJECTS, der illustrerer vores vision for Kigkurren.

Vi inviterede lokale borgere til en pop up park på Kigkurren i samarbejde med Islands Brygge Lokalråd. Her kom 46 borgere med konkrete forslag til, hvordan vi skaber en grøn forbindelse mellem Havneparken og Amager Fælled. Lokaludvalget har blandt andet gemt de visionstegninger fra borgerne, som kan udleveres ved interesse.



# mal Ørestad grøn

**Hvorfor hedder det en allé, når der ikke er nogen træer?**

Forslaget til kommuneplan 19 indeholder nye planer for Ørestad Syd, hvor der skal opføres mindre erhvervsbyg-geri og flere boliger. I så fald skal Københavns Kommune finde plads til grønne friarealer.

For borgerne i Ørestad Syd udtrykker et meget stort ønske om flere skoler og børneinstitutioner og helt generelt flere grønne områder, der lægger op til leg og læring:

” *Alternativt kunne man opdele området i felter. Der kunne være en indhegning, hvor små hunde kunne løbe frit, der kunne være en lille legeplads, der kunne være et fælles grill-område, der kunne være plads til at børn kunne lave urtehave osv.*

- Richard Mortensens Vej, Ørestad

” *Et grønt område med sjov og kreativ leg for børn og voksne er en stor og tiltrængt mangelvare i denne nye bydel.*

- Parkkvarteret, Ørestad

” *Asger Jorns Alle mangler træer. En allé er en vej bestående af træer i begge sider lige overfor hinanden. Der er flere alléer i Ørestad, så der kan plantes mange træer.*

- Asger Jorns Allé

Citaterne er et udpluk af de 670 besvarelser vi fik på 'Det grønne kort' - her nogle af borgernes ønsker og forslag til en grøn udvikling i Ørestad Syd



Vi inviterede beboere og lokale aktører til en pop op park på Kirkepladsen, for at få flere idéer til, hvordan vi maler Ørestad grøn. Lokaludvalget har gemt alle besvarelser, forslag, tegninger og meninger fra både 'Det grønne kort' og fra samtaler med borgerne til møder og arrangementer.



# Afsluttende bemærkninger

## Fortætningsudfordringer

Efter vores opfattelse er boligbyggeriet gået alt for stærkt i de nye bydele i Ørestad og Islands Brygge Syd. Der melder sig alt for mange afledte problemer herunder trængsel i trafikken og ved parkering, for få skoler, friarealer, kultur- og børneinstitutioner, dobbelthusbyggeri i villaområder.

Er byen først bygget til med grå beton og en umenneskelig tæthed er det svært og dyrt at lave om på. Samtidig er der en voksende risiko for, at Københavns Kommunes ambitiøse målsætninger for klima og miljø sættes over styr. Vi bakker op om ambitionen om plads til alle og billige boliger, men det skal løses ved støttet boligbyggeri og en samlet regional fordeling af byggeriets omfang.

## Kommuneplan til alle

Som lokaludvalg ønsker vi, at så mange som muligt har mulighed for at sætte sig ind i de ændringer, der står til at ske i København. Desværre henvender kommuneplanens væsentligste dele – ændringer i retningslinjer, rammer og områder – sig til fagfolk og byudviklingsinteresserede. Hvis man ikke har et kendskab til fagsproget, kan det være svært at sætte sig ind i disse dele af forslaget til kommuneplan 19, der vil have stor betydning for byudviklingen i København.

## Svar til: Høring 49038 af: Carsten Mørch-Bentzen

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

135

INDSENDT AF

Carsten Mørch-Bentzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rytmisk Center

POSTNR.

1620

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvar: Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019  
Herm ed høringssvar fra Rytmisk Center - en kultur- og undervisningsinstitution, der tilbyder voksenundervisning inden for musik og bevægelse samt kulturelle aktiviteter for børn og unge under folkeoplysningsloven. Rytmisk Center huser årligt omkring 6000 kursister og har adresse på Vesterbrogade 107E i midten af Sundevedsgade Kareen. Vi har med stor interesse læst forslaget til Københavns Kommuneplan 2019, og har følgende overordnede kommentarer: Det er flere steder beskrevet at, Kultur- og fritidsfaciliteter er kommunale funktioner (eks. side 16). Vi vil gerne understrege, at en stor del af kommunens kultur- og fritidsaktiviteter udbydes af ikke kommunale institutioner. Det synes vi er vigtigt formuleres tydeligt i den samlede kommuneplan. --- I afsnittet En kulturel storby med kant (side 24) beskrives hvordan man skal have adgang til boldbaner, skøjtehaller og svømmehaller. Dernæst beskrives at København skal tilbyde kulturoplevelser. Vi vil gerne understrege at kulturoplevelser ikke kun ses og høres, men skal udvikles og udføres af alle lag – lige fra amatører til professionelle. Det er vigtigt, at man i Kommuneplanen tager kultur- og fritidslivets værdi alvorligt i forhold til kreativ byudvikling, hvor blandt andet identitet og sammenhængskraft bør nævnes. Bemærk at 90% af borgerne mener at kultur- og fritidslivet i København er vigtig for, at København er en god by at bo i (indledning til den nye Kultur- og fritidspolitik). -- Vi noterer (på side 26-27) at Københavns Kommune udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer. Som stor og

mangeårig kulturinstitution i København er vi meget interesseret i at høre, hvordan disse udpeges, og hvilke der er udpeget? Rytmask Centers bygning er en af de få bevaringsværdige bygninger tilbage efter sanering af Sundevedsgade Kareen. Sammenholdt med vores eksistens og betydning for kulturlivet siden 1978, undrer det os, at vi ikke er blevet kontaktet i dette henseende. Vi henleder opmærksomheden på Enghavevejens betydning for musiklivet i København med aktører som Medley Studie, øvrige små produktionsselskaber, VEGA og Rytmask Center. -- Afsnittet Målsætninger for udviklingen af København (side 36). Her nævnes kultur ikke i de seks målsætninger. Vi anbefaler at kulturlivet skrives ind i målsætning nummer 1, der hedder Overordnet byudvikling. Vi foreslår at man skriver et punkt ind med følgende ordlyd: "At sikre en stærk og visionær byudvikling i samarbejde med Københavns kulturaktører, foreningslivet og byens erhvervsliv" -- Afsnittet Rekreation og natur (side 39) bør ændres til: Rekreation, natur og kultur. I punkt 2 står der "at adgangen til og interessen for at bruge byen som helhed til fritidsaktivitet styrkes". Vi foreslår at sætningen ændres til: "at adgangen til og interessen for at bruge byen som helhed til kultur- og fritidsaktiviteter styrkes" Samme greb er gældende i punkt 3, hvor både kultur- og fritidsaktiviteter bør nævnes. -- På side 62 i Kommuneplanen beskrives udviklingstanker for Vesterbro. Det er Rytmask Centers overbevisning at hele Vesterbro, som bydel bør betegnes som kreativ bydel inklusiv de tre udvalgte byudviklingsområder, som i Kommuneplanen kun er nævnt som grønne potentialeområder. Vi mener, at det bør hedde: Kreative, grønne potentialeområder. Vedr. beskrivelsen af behov frem mod 2030 på Vesterbro, savner vi en beskrivelse af, at en stærk og visionær byudvikling går hånd i hånd med et stærkt kulturliv, der både består af private og offentlige aktører.

**Svar til: Høring 49038 af: Boligforeningen AAB, ved administrerende direktør Christian Høgsbro**

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

136

INDSENDT AF

Boligforeningen AAB, ved administrerende direktør Christian Høgsbro

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Boligforeningen AAB, København

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Boligforeningen AAB ønsker et trygt og attraktivt by-og bomiljø for både egne beboere som alle øvrige beboere på Ydre Nørrebro, i området op til industrikvarteret langs Røvsingsgade. Boligforeningen AAB anbefaler derfor, at Københavns Kommune tilføjer 'Industriområdet Røvsingsgade' som byudviklingsområde i kommuneplan 2019 og ændrer områdets rammestatus fra E1- til C3-område. Boligforeningen AAB hilser det meget velkomment, at industriområdets grundejere nu har fundet sammen og er parate til at revitalisere området. En byudvikling det pågældende sted vil nemlig give bydelen et længe efterstræbt boligsocialt boost og bidrage til udbygningen af den blandede by. Boligforeningen AAB har derfor afgivet vedhæftede støtteerklæring til grundejerne i 'Industriområdet Røvsingsgade' - og vi håber, at Københavns Kommune anerkender behovet og medtager \*Industriområdet Røvsingsgade' som byudviklingsområde i KP19.

**Kontaktperson**

Gorm Evers

Byggeri

**Direkte tlf.:** +4533760108**Mobil nr.:** +4524637657**E-mail:** gev@aab.dk**Sagsnummer:** S2019-03535**Dokumentnummer:** D2019-131375**Dato:** 09-10-2019

## Støtteerklæring fra Boligforening AAB for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Boligforening AAB støtter grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, i ønsket om at få ændret kommuneplanens ramme for industri kvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i Københavns Kommuneplan 2019.

Som nabo til området med vores ejendom Afdeling 58 – Tagensvej mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station og derved binde ydre Nørrebro bedre sammen.


Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem området vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag et nedslidt erhvervsområde primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Samtidig vil den tunge trafik ved transport af biler udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen



Christian Høgsbro  
Adm. direktør

## Svar til: Høring 49038 af: Ivan Lund Pedersen

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

137

INDSENDT AF

Ivan Lund Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune og BY og Havn ønsker at bygge en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.442 millioner kr. Den vil gøre det endnu mere attraktivt at køre til København i bil fra Nordsjælland og derved forstærke miljøbelastningen i København: Den vil samtidig undergrave passagergrundlaget for den metrolinie til Nordhavn, som er under bygning. Dertil kommer at Svanemøllehavnen vil blive lukket i en årrække mens tunnelbyggeriet finder sted. En Nordhavnstunnel vil tilmed være en "trædesten" for de miljøødelæggende planer om en havnetunnel til Amager og en ny benævnt Lynetteholmen. Vi mener, at en Nordhavnstunnel og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bl.a. i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastrukturanlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i "forståelsespapiret". De nævnte projekter vil medvirke til at undergrave alle miljø- og klimamålsætninger.



København den 28. august 2019

**Vedrørende supplerende høring vedrørende udkast til forslag til lov om anlæg af en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.442 millioner kr.**

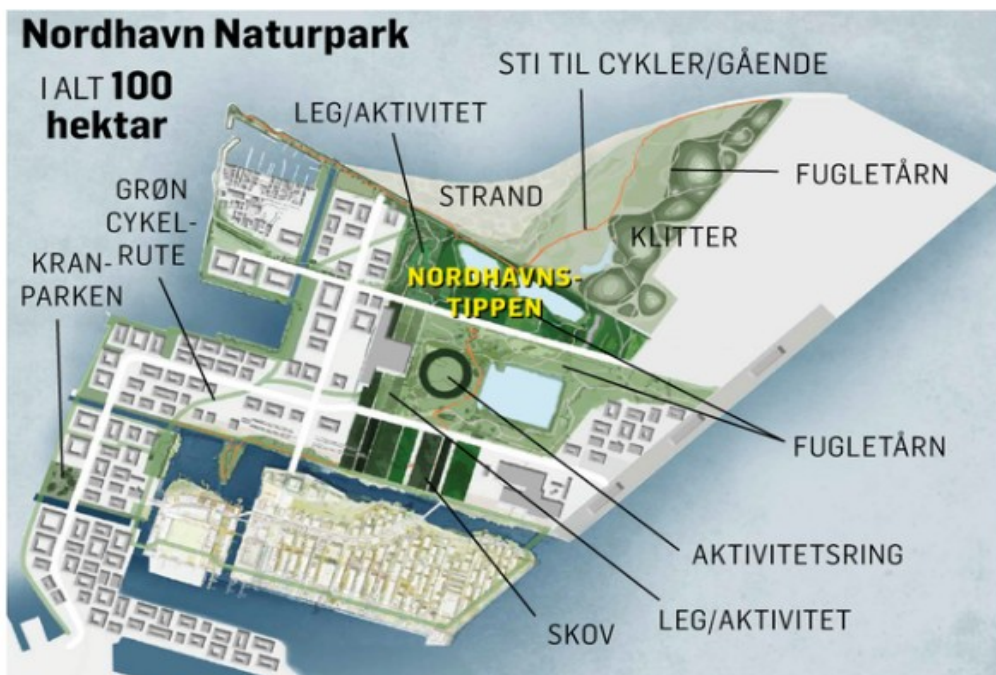
Den 9 maj 2019 indsendte vi høringsvar vedr. en ca. 1 km. lang Nordhavnstunnel til 2.871 millioner. Dette høringsvar er gengivet som bilag 1.

Den 19. august er der nu en supplerende høring fordi Københavns Kommune, (fremtidig ejer af Nordhavnstunnelen) vil have en tunnel, der er 0,4 km. længere. Det fordyrer projektet til 3.442 millioner kr.

**Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bla. i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastrukturanlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”.**

Både selve den energikrævende konstruktion af tunnelen og den fremtidige brug vil betyde store klimabelastninger. En sådan biltunnel vil give et stort trafikspring og suge passagerer væk fra den mere klimavenlige kollektive trafik. Den metrolinie, der er under bygning til Nordhavn vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

På det allerseneste er der tillige kommet et forslag om et stort naturområde i Nordhavn. Se mere herom: <https://nordhavns-naturvenner.dk/>



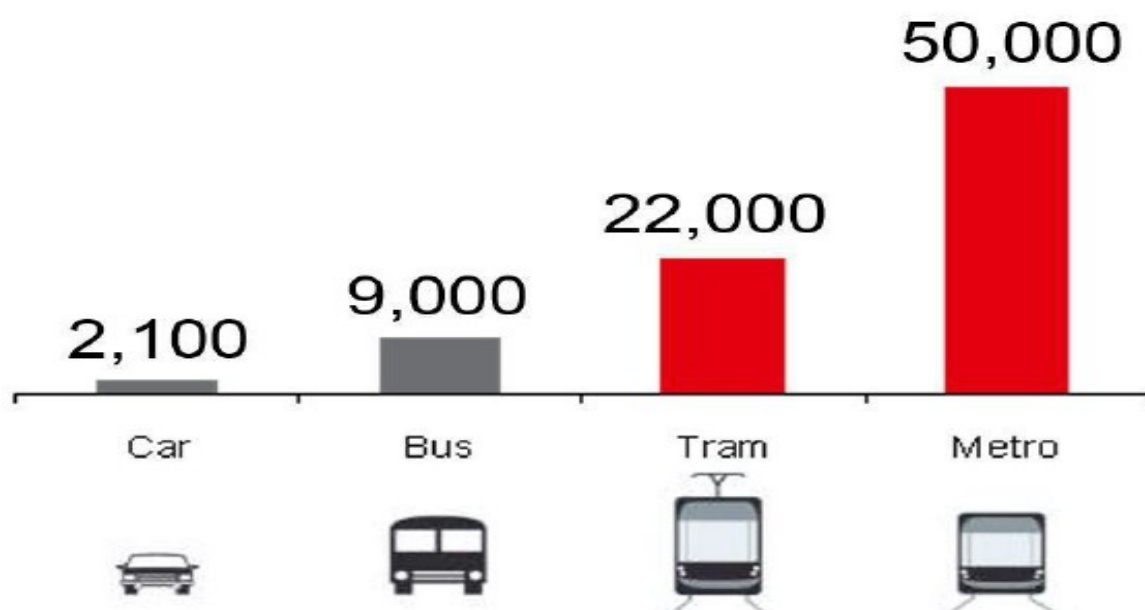
Forslaget om et naturområde i Nordhavn er bl.a. affødt at en katastrofal mangel på natur i Københavns Kommune. Der er bygget mange nye store byområder uden naturområder.

Bag forslaget 'Nordhavn Naturpark' står ti organisationer: Danmarks Naturfredningsforening København, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet København, Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Lokalforsamling, Verdens Skove, Noah, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Østerbro Havnekomité og Miljøpunkt Østerbro.

Vi støtter fuldt ud etablering af Nordhavn Naturpark.

Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligt og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejsystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020.

Denne figur fra Bombardier viser, hvor mange mennesker man kan flytte pr. time på 3.5 meters bredde. Som man kan se er letbaner og metro langt mindre arealkrævende end vejanlæg.



Fortsat at satse så markant på personbiler og bruge milliarder på nye vejanlæg og bruge så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis man mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik.

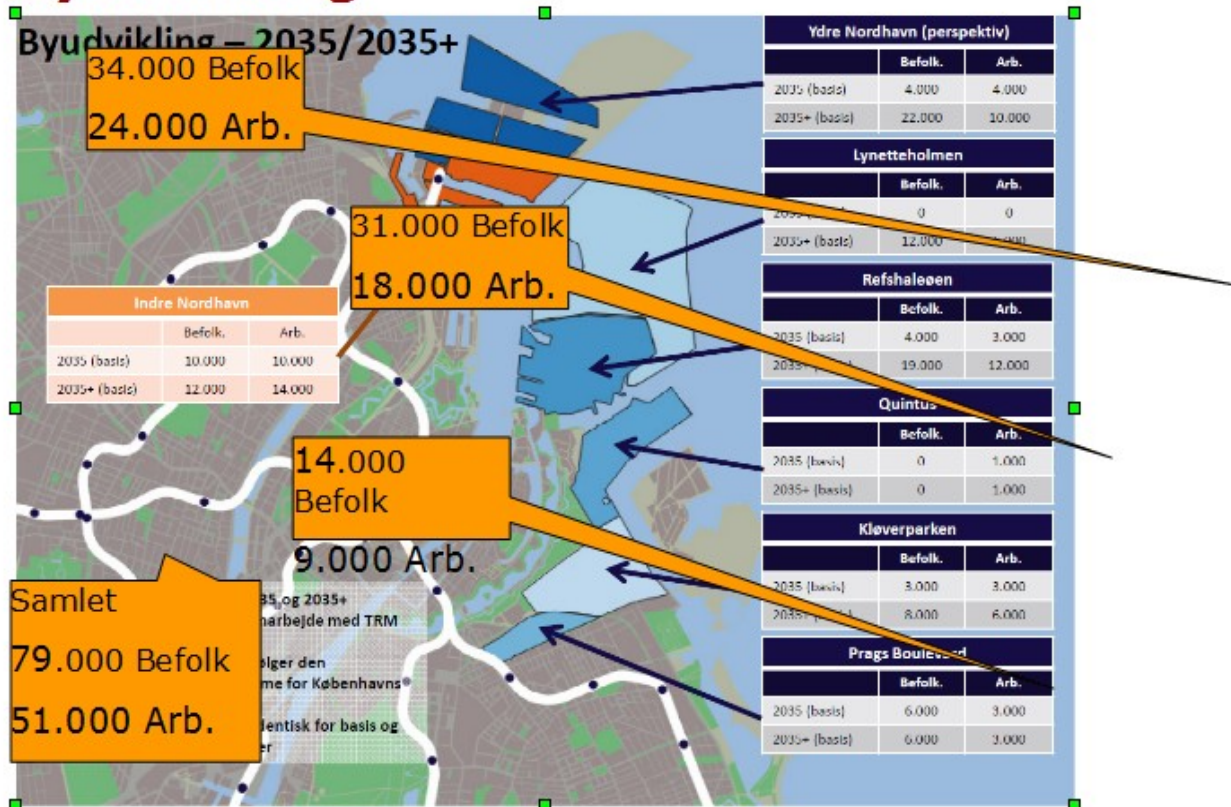
Her er prisberegning vedr. det nye forslag om en længere biltunnel til 3442 mio kr.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning og midlertidig erstatningshavn (samlet)		
2.648	2.912	3.442



Og sådan:

## Transportbehov ved den ønskede byudvikling



Vi vil i øvrigt henvise til den indsigelse – bilag 1, som vi indsendte den 9. maj 2019.

I lyset af forslaget om en Nordhavn Naturpark må en forlængelse af Metrolinien dog have en anden linieføring for ikke at gennemskære naturparken.

Med venlig hilsen

Kjeld. A. Larsen  
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen  
NOAH-Trafik

## Bilag 1



NOAH-Trafik  
Nørrebrogade 39  
2200 København N  
noahtrafik@noah.dk

København den 9. maj 2019

Transport- Bygnings- og Boligministeriet  
Vejdirektoratet

### Vedrørende: Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Vores kommentarer til lovforslaget kan opsummeres til:

Spild ikke 2.871 millioner gode kroner på en vej tunnel på en kilometer. Vejtunnelen, der primært bygges til næsten tomme pendlerbiler (1,05 person i gennemsnit pr. pendlerbil) vil kraftigt stimulere folk til at bruge bil i stedet for cykel og kollektive trafikmidler. Derved undergraves også brugen af den metrolinie, som er under bygning til Nordhavn. Vejtunnelen er helt i modstrid med ønsket om, at København skal være en CO<sub>2</sub>-neutral by og at Nordhavn skal være en bæredygtig bydel. I VVM-undersøgelsen måtte Vejdirektoratet tilmed konkludere, at trafikantgevinsterne "ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen".

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning og midlertidig erstatningshavn (samlet)		
2.208	2.429	2.871

Lovforslaget følger op på en VVM-undersøgelse foretaget af Vejdirektoratet. Undersøgelsen viste klart, at en Nordhavnstunnel ville have omfattende negative virkninger på et stort byområde gennem en meget lang byggeperiode samt give stor biltrafik.

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik indsendte dette høringssvar til VVM-undersøgelsen:

<https://noah.dk/sites/default/files/2016-09/Kommentar-til-Nordhavnstunnel.-VVM-redeg%C3%B8relse-august-2016.pdf>

**Her et lille uddrag:**

*”I Kommissoriet for VVM-undersøgelsen var anført, at der også skulle udarbejdes samfundsøkonomiske analyser af udvalgte løsningsforslag.*

*Det har Vejdirektoratet også forsøgt, men må konkludere at trafikantgevinsterne **”ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen”**.*

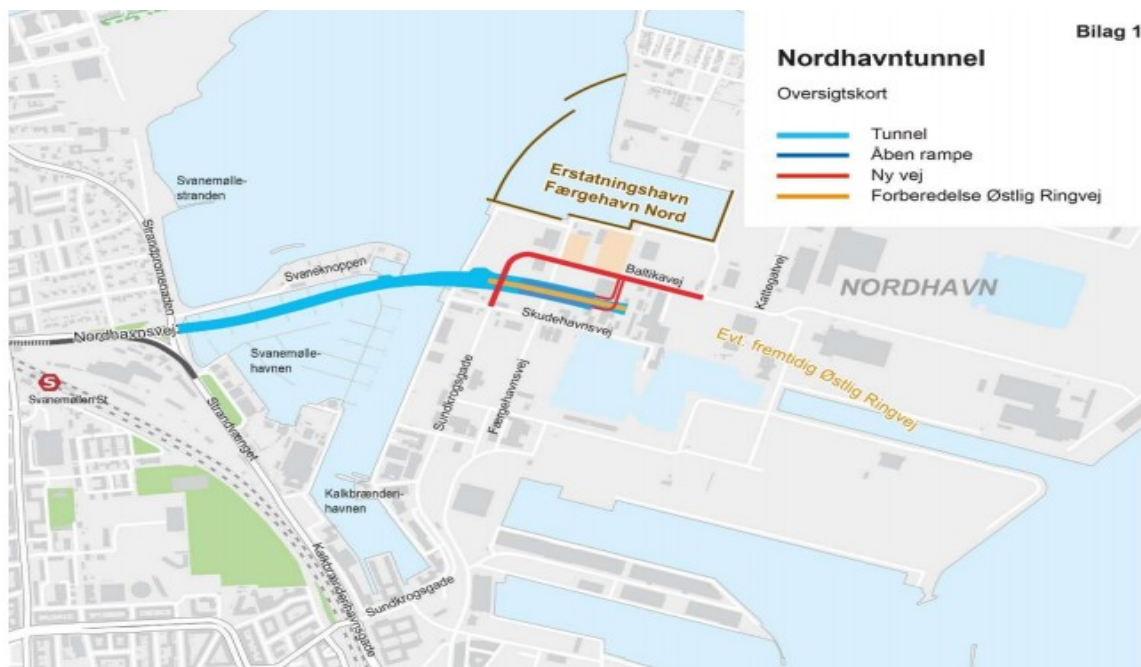
*VVM-undersøgelsen er alt i alt skræmmende læsning, som vi mener bør betyde, at projektet ikke gennemføres. At bruge milliarder på noget, der er uden påviselig nyttevirkning, men dokumenterede voldsomme skadevirkninger, forekommer uden økonomisk og miljømæssig mening. Fra beslutning om bygning til færdiggørelse ville der i øvrigt gå 7- 8 år. Størstedelen af de ydre dele af Nordhavnen vil formentlig ligge hen i årtier og der er ingen rimelighed i at bygge en stor vej tunnelforbindelse når der er en god vejforbindelse i forvejen og en metrolinie under bygning.*

*Dertil kommer, at der er masser af tomme erhvervslokaler og byggemuligheder andre steder i kommunen, hvorfor udbygning af de fjernere dele af Nordhavn ikke er nødvendig. Dertil kommer skadevirkninger efter ibrugtagen, idet en sådan vej tunnel vil stimulere folk til i største udstrækning af bruge biler frem for mere miljøvenlige transportmidler. Derved undergraves al snak om en udvikling af en ny bæredygtig by i Nordhavnen.*

*Dersom en Nordhavnstunnel tilmed forlænges fra Nordhavnen til Refshaleøen og videre på Amager vil der komme en eksplosion i biltrafikken, som ødelægger alle de pæne ønsker om hele København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Lyngbyvejen. I forvejen er biltrafikken stimuleret kraftigt ved åbning af Nordhavnsvejen fra Lyngbyvejen til Strandvænget til ca. 2,9 mia. kr. for 1,95 km.”*

Lovforslaget er i høring til 10. maj: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62899>

Her tegning, der viser projektet:



Fra Lovforslaget: ”Vejtunnelen skal forløbe umiddelbart syd for Svaneøknoppen og drejer ind på Nordhavnen mellem Baltikavej og Skudehavnsvej. Tunnellen forberedes samtidig til videreførelse til Østlig Ringvej. Forslaget til linjeføring for Nordhavnstunnel fremgår af lovforslagets bilag 1. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der i beregningsåret 2025 forventes at være ca. 9.000 biler, der vil benytte tunnelen”.

Hvis man førte en trafikpolitik, der stimulerede bilister – f.eks. pendlerne - til i stedet at bruge cykel og den kollektive trafik vil der også i fremtiden være tilstrækkelig vejkapacitet i det eksisterende vejnet til og fra Nordhavnen til at afvikle containertrafikken, anden lasttrafik og en stor mængde biltrafik.

### Moderne bæredygtig byplanlægning

I vejtidsskriftet ”Trafik & veje” 08.2014 var en artikel af transportøkonom Henrik Tornblad og Michael Repogle, Managing Director for Policy and Founder ITDP med denne overskrift:

# Indfaldsveje og motorveje i storbyen

## – hører til en svunden tid

I gennem 1960'erne og 1970'erne blev mange storbyer i verden affolket, og der blev bygget motorveje og store indfaldsveje ud til forstæderne for at sikre kontakten mellem storby og familieliv. I en række storbyer er tendensen, at der nedlægges motorveje, parker skyder op, bylivet forbindes og blomstrer, skatteindtægterne stiger og luftforureningen falder. Kan vi lære noget?

Hele artiklen ligger her: <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2014/08%5C7859.pdf>

Det er bilpendlerene, der især lægger pres på vejene i spidstimerne og der er tale om næsten tomme biler. Der er ifølge transportvaneundersøgelsen i gennemsnit kun 1,05 person pr. pendlerbil.

Havnetunnelen, som en Nordhavnstunnel lægger op til, har tidligere været opgivet af Københavns Borgerrepræsentation.

14.02.2000 13:00

Kategori: Bygnet

### Borgerrepræsentationen siger nej til havnetunnel

Et flertal i Københavns Borgerrepræsentation har nu sagt endeligt nej til at etablere en havnetunnel, som en del af en østlig omfartsvej i København. Flertallet bestående af Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Lars Huttters (L) udtaler i den forbindelse: "Idet det konstateres, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser, stoppes arbejdet med havnetunnelprojektet".

Det er stadig vore håb, at Københavns Kommune på et tidspunkt opgiver at bygge en havnetunnel:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-12/Lad%20Nordhavnsvejen%20v%C3%A6re%20det%20sidste%20store%20bilfremmende%20vejprojekt%20i%20K%C3%B8benhavn.pdf>

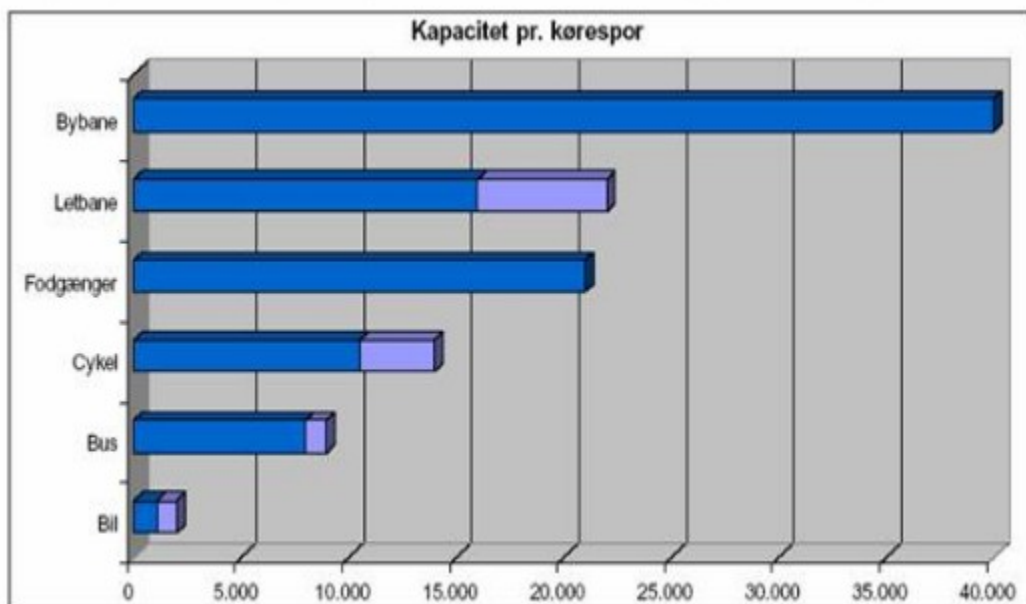
Her en henvendelse til en stribe pensionskasser med argumentation mod en havnetunnel:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-03/Havnetunnelkommentar%20%2012%20marts%202017.pdf>

Apropos henvendelsen til de pensionskasser, der havde ytret interesse for en havnetunnel, har ATP efterfølgende meddelt, at de ikke mere er interesseret i at putte penge i en havnetunnel.

En havnetunnel til mellem 22 og 30 mia. kr. vil effektivt sætte en stopper for alle de pæne tanker om København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Helsingørmotorvejen.

I en bæredygtig by skal man ikke satse på private biler i det omfang, som København gør med sine trafikplaner. Biler fylder bl.a. alt for meget i forhold til hvor få personer de transporterer.



Kilde: Fremtidsscenarier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck.  
[http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file\\_2706944/content](http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content)

### Uddrag af aftale mellem Københavns Kommune og staten:

”København d. 14. maj 2014.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som finansieres af By & Havn I/S. Parterne noterer sig endvidere, at Københavns Kommune, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro. Dette finansieres ligeledes af By og Havn I/S. ”

### Fra lovforslaget:

#### Københavns Kommune betaler:

”§ 13. Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, dog afholder Københavns Kommune ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej.

Stk. 2. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af Nordhavnstunnel og øvrige økonomiske forhold mellem transport-, bygnings- og boligministeren, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune i forbindelse med anlægsprojektet reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes”.

I betragtning af et stort behov for forbedringer af forholdene for cykeltrafikken og den kollektive trafik er det ærgerligt at se, at Københavns Kommune og By & Havn skal punge ud med de voldsomme omkostninger der er ved at gøre det endnu mere attraktivt at bruge bil til/fra Nordhavn.

Det er også værd at bemærke, at affredningerne af tre arealer i Københavns Kommune er affødt af, at sikre By & Havn en indtægt ved grundsalg på ca. 1,9 mia. kroner. Surt at se, at affredninger bl.a. skal bruges til at putte penge i kassen til miljøskadelige tiltag som en Nordhavnstunnel.

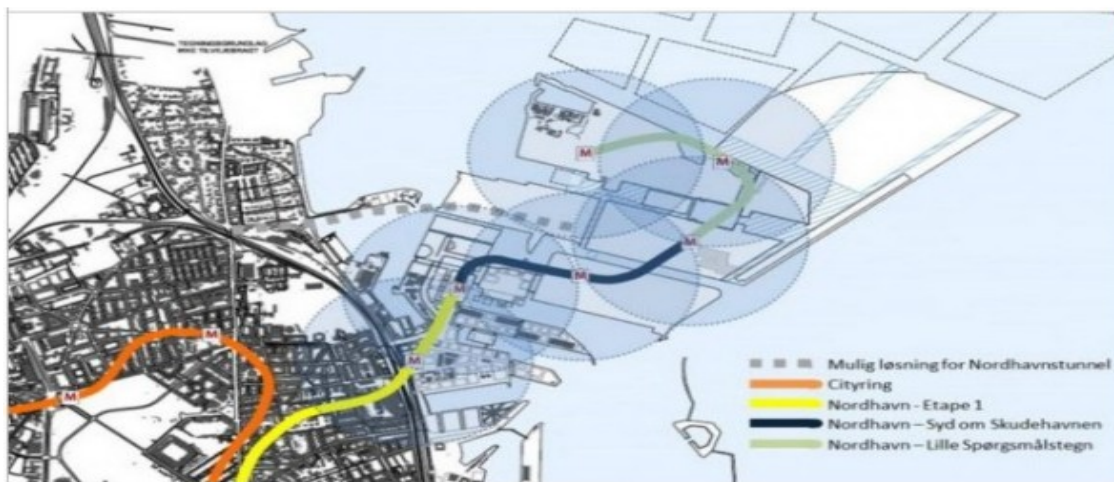


Nordhavntunnelen ønskes anlagt som en ca. 1 km lang vej-tunnel med 2 kørespor i hver retning, hvilket svarer til dimensioneringen af Nordhavnsvej, der åbnede i 2017. Nordhavntunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvej, en kommunevej.

Desværre støtter et flertal i BR tunnelen. Man har tilmed valgt den tunnelmodel, som er forberedt til videreførelse i en havnetunnel.

”Det er med lovforslaget forudsat, at Københavns Kommune i forhold til staten afholder alle udgifterne forbundet med anlægsprojektets gennemførelse, hvorefter projektet endeligt finansieres af Udviklings-selskabet By & Havn I/S. Det gælder dog ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej, som forudsættes finansieret af Lynetteholmen I/S, jf. ”Principaftale om anlæg af Lynetteholmen” af 5. oktober 2018.”

### **Drop tunnelen og byg i stedet de planlagte ekstra metrostationer i Nordhavn.**



### **”Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv”. Uden omtanke for miljø og klima:**

Af lovforslaget fremgår, at biltrafikken forventes at stige i hele regionen med 12 % fra 2014 til 2025. Som var det en naturlov. Glemte er alt om klima, miljø m.m.

Man forventer omkring 65.000 bilister pr. dag til Nordhavn pr. døgn når hele Nordhavn er udbygget.

Selvom der kommer en metro til Nordhavn er der således ikke lagt op til at stimulere folk til at bruge metro eller cykel frem for bil til Nordhavn. Det bliver ekstremt attraktivt at vælge bil. Også fordi der vil blive bygget masser af P-pladser.

Fra lovforslaget ”Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de op mod 65.000 bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget”

”På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavntunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik til containerhavnen og krydstogstterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavntunnel og Nordhavnsvej”

”I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer

til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv. Det skyldes, at etablering af Nordhavnstunnel vil mindske den trafikale påvirkning, som udbygningen af Nordhavn vil skabe. Samtidig vil vejkryds, som i dag er tæt på at nå deres maksimale kapacitet, fremover kunne afvikle trafikken.”

” I VVM-redegørelsen er det beregnet, at trafikken i hovedstadsområdet vil stige med ca. 12 procent fra 2014 til 2025. Omkring 9.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn vil benytte Nordhavnstunnelen til Færgehavsvej i beregningsåret 2025. Det vil medføre en aflastning af Sundkrogsgade. Modsat vil trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen forøges som et resultat af Nordhavnstunnel. I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv.”

Det er helt uforståeligt, at den voldsomme stigning i biltrafikken, som en Nordhavntunnel vil medføre beskrives som ”positiv”. At folk kunne bevæge sig til og fra Nordhavn på anden måde end i bil er end ikke omtalt i lovforslaget.

Med venlig hilsen

Kjeld. A. Larsen  
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen  
NOAH-Trafik

## **Svar til: Høring 49038 af: Jacob Larsen**

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

138

INDSENDT AF

Jacob Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejeren.dk

POSTNR.

2500

BY

København

HØRINGSSVAR

Villaområderne i København er i stigende grad udsat for spekulationsbyggeri der fjerner det grønne præg og over tid ændrer grundlæggende ved områdernes karakter som åbne, grønne boligområder. Det er en udvikling, der strider imod kommunens begrønnings politik og de visioner om en grøn bæredygtig by der præsenteres i oplægget til kommuneplanen. Flertallet af omegnskommunerne har løst dette problem ved at indføre minimumsgrundstørrelser per boligenhed i villaområderne i kommuneplanen. En sådan tilføjelse vil ikke indebære nogen omkostning for kommunen, men vil have en markant effekt på byudviklingen og klimasikringen af villaområderne. I det vedhæftede dokument er der indsat en konkret formulering for forslaget, ligesom motivationen for det uddybes yderligere.

## Svar til: Høring 49038 af: John

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

139

INDSENDT AF

John

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Opførelse af containerboliger, Emdrupvej 99. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at hvis Københavns Kommune opfører skæve boliger til unge utilpassede mennesker, er det jo ikke helt ukendt, at mange af dem er stofmisbrugere. At bygge op til 16 containerboliger klods op af en stor skole, hvor der er sort af børn hver evig eneste dag, hvor der er legepladser, børneinstitutioner og svømmehal, er en syg tankegang fra politikernes side. Har I tænkt det scenarie, at børnene stikker sig på en kanyle, bliver gjort fortræd eller begynder at købe stoffer, som bliver dem tilbudt uden for skolen/institutionen? I så fald skal I være klar over, at jeg har gjort opmærksom på, at det kan ske. Så den dag et barn stikker sig på en kanyle, bliver det ikke muligt for jer at løbe hen til håndvasken og vaske hænder. For skaden er sket. Et barn bliver gjort fortræd. Københavns Kommune vil gerne fremstå som en grøn by, men København er ikke grøn mere. Den er grå. For der er ikke flere åndehuller. Dem har I taget fra os i de sidste 35 år. Det virker som om, at København er blevet til et nyt Berlin, hvor almindelige mennesker ikke har råd til at bo og hvor de hjemløse bliver skubbet ud i udkanten af byen. Dermed er de ikke så synlige i bybilledet. Det ser jo heller ikke godt ud, hvis turister, der ankommer med de store forurenende krydstogtskibe, kører rundt i den nye metro og ser hjemløse tigge om penge. På mig virker jeres planer om ændring af kommuneplanen nærmest som en udrensning, hvor I prøver at skubbe de sociale problemer helt ud i yderkanten af København, tæt på nabo kommunen. Her tænker jeg på Gentofte Kommune, som ligger meget tæt på Emdrupvej 99 - for ikke at nævne Ryparken - hvor I påtænker at opføre boliger til sindslidende. Jeg håber, at I har spurgt institutionerne i området om, hvad de synes om jeres planer. Men, jeg vil gætte på, at de sikkert har sagt OK eller har fået mundkurv på, da det er kom

munale institutioner, som ikke tør andet, da det jo ikke er let at finde nyt arbejde i disse tider. På mig virker ændringen af kommuneplanen som en skjult dagsorden fra kommunalpolitikernes side, da området NV er voldsomt belastet af sociale problemer, og at man med planerne påfører bydelen endnu flere.

## **Svar til: Høring 49038 af: Addi Bloch**

OPRETTET

10. oktober 2019

SVARNUMMER

140

INDSENDT AF

Addi bloch

POSTNR.

1720

BY

Kbh. V

HØRINGSSVAR

Der er et stort ønske og behov for et lukket hundeområde på Vesterbro. Både af hensyn til hundeejere, men også for at skåne, dem der ikke er så glade for løse hunde.

## **Svar til: Høring 49038 af: Elsebeth Thorlak**

OPRETTET

11. oktober 2019

SVARNUMMER

141

INDSENDT AF

Elsebeth Thorlak

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Mosefundet foreslår, at KP19 tydeliggør, at København skal være en god by at blive senior i og at kommunen aktivt vil arbejder for at oprette en række seniorbofællesskaber. Høringssvar vedhæftes.

## Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet

Email: mosefundet.info@gmail.com

Formand Elsebeth Thorlak,

Mobil: 20273982, Email: elsebeth.thorlak@gmail.com

Brønshøj 12.10.2019

### Høringssvar fra Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet til Kommuneplan 2019

Seniorbofællesskabsforeningen Mosefundet kan tilslutte sig KP19s 5 overordnede temaer.

Vi vil knytte nogle bemærkninger til temaet "En social og mangfoldig by". Intentionerne om at København skal være en by for alle, kan vi fuldt ud tilslutte os, men vi vil hermed pege på en skævhed i udviklingen af boligområderne i København, som KP19 i alt for ringe grad tager hensyn til.

KP19 har målsætninger bl.a. i forhold til alment byggeri og byggeri af ungdomsboliger, men der lægges al for lidt vægt på, at København også skal være en god by at blive senior i – ikke at forveksle med behovet for ældreboliger og plejecentre.

Mange seniorer har et ønske om at indgå i et boligmæssigt fællesskab, når børnene er flyttet hjemmefra, og boligen måske føles for stor. *Der er stor mangel på seniorbofællesskaber i hele København.*

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har lavet en borgerpanelundersøgelse, hvor der bl.a. spørges ind til seniorbofællesskaber. Her svarer 66% - svarende til over 800 personer, at de kunne forestille sig, at flytte i et seniorbofællesskab med andre seniorer, når de nærmer sig pensionsalderen (se endvidere Brønshøj-Husum Lokaludvalgs høringssvar). Dvs. at der indenfor en årrække vil være beboere til min. 8-10 seniorbofællesskaber alene i Brønshøj-Husum.

Københavns Kommune har, som opfølgning på BR beslutning fra juni 2018, afsat grundkapital til, at der kan igangsættes 4 almene bofællesskaber pr. år. En beslutning, som vi hilser velkommen. Grundkapitalen er dog vel og mærke ikke øremærket til seniorbofællesskaber, men til alle former for bofællesskaber. Intentionen med beslutningen var, at Københavns Kommune skulle tage ansvar for at sætte en udvikling i gang i forhold til etablering af seniorbofællesskaber.

Mosefundet skal derfor henstille til, at Københavns Kommune tager ansvar og at der i KP19 som minimum indarbejdes konkret beslutning om:

- At der laves en undersøgelse af behovet for seniorbofællesskaber i København, som kan blive en konkret rettesnor for fremtidige beslutninger.
- At der indarbejdes konkrete måltal for etablering af seniorbofællesskaber frem mod 2030. Vi foreslår 3000 pladser frem mod år 2030.
- At Københavns Kommune opretter en hjemmeside med oplysninger om seniorbofællesskaber og hvor borgerne kan blive vejledt og skrevet op til en bolig.
- At Københavns Kommune afholder offentlige møder om mulighederne for interesserede borgere.

Al forskning på området viser, at aktive seniorer og seniorbofællesskaber både økonomisk, socialt og menneskeligt er en stor fordel for seniorer og for kommunerne.

Venlig hilsen  
Elsebeth Thorlak  
Mosefundet



## **Svar til: Høring 49038 af: By & Havn, Tina Vestergaard**

OPRETTET

11. oktober 2019

SVARNUMMER

142

INDSENDT AF

By & Havn, Tina Vestergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Udviklingselskabet By & Havn I/S

POSTNR.

1259

BY

København K

HØRINGSSVAR

Hermed fremsender By & Havn høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2019. Se vedlagte høringsbrev.

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen

Udviklingselskabet By & Havn I/S  
Nordre Toldbod 7  
1259 København K

Tel. 3376 9800  
www.byoghavn.dk  
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702  
EAN nr. 5798009800107

### By & Havns input til Forslag til Kommuneplan 2019

I forbindelse med Københavns Kommunes høring af Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar" fremsender By & Havn hermed hørings svar.

11. oktober 2019  
S-20170310-0488  
D-20191003-137053

By & Havn har helt konkrete ønsker til ændringer af rammerne i Forslag til Kommuneplan 2019, se vedlagte skema. Et par af de foreslåede rammeændringer vedrører også ændringer i Rækkefølgeplanlægningen.

TAV@byoghavn.dk

Med venlig hilsen



Tina Allerelli Vestergaard  
Projektleder/Project Manager, Planlægning & Arkitektur

## Svar til: Høring 49038 af: Anders B. Ostfeldt

OPRETTET

11. oktober 2019

SVARNUMMER

143

INDSENDT AF

Anders B. Ostfeldt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Svanemøllehavnen A/S

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Svanemøllehavnen A/S vedrørende forslag til Københavns Kommuneplan 2019 - "Verdensby med ansvar" Høringssvaret fra Svanemøllehavnen A/S kan sammenfattes i tre hovedpunkter, som er nærmere begrundet nedenfor: 1. At Øresunds Sejlklub Frem's landplads, Strandvænget 65, ikke ændrer status fra rekreative formål til forsyningsformål (T2). 2. At få undersøgt alternative placeringer af HOFOR's anlæg (spidsbelastningskraftværk til fjernvarmeforsyning) til bunds, inden man ændrer i kommuneplansstatus for området, ved Strandvænget 65. 3. At få undersøgt til bunds, om der i givet fald kan skaffes tilstødende arealer, til erstatning for Øresunds Sejlklub Frem's landplads, inden man ændrer i kommuneplansstatus for området. Indledende bemærkninger: Svanemøllehavnen A/S (i det følgende blot Svanemøllehavnen) afgiver herved høringssvar. Svanemøllehavnen A/S er et driftsselskab, ejet af de 3 sejlklubber i fællesskab: Sejlklubben Sundet, Københavns Amatør-Sejlklub og Øresunds Sejlklub Frem. Svanemøllehavnen A/S forpagter havnen af By & Havn. Det er Svanemøllehavnens opfattelse, at ændringen af Kommuneplanen kan få meget negative konsekvenser for sejlklubberne, hvis forslaget vedtages uændret. Det rekreative element: Indledningsvist skal det bemærkes, at sejlklubberne udgør et helt særligt kulturmiljø, både fordi der historisk set har været tale om sejlsportsaktiviteter på stedet igennem mange år, men også fordi klubberne er samlingssted for en lang række borgere, både med og uden tilknytning til klubberne. Klubbernes arealer – som er offentligt tilgængelige - besøges således i vidt omfang også af

beboere i nærområdet, som ikke er medlemmer, men som finder det helt særlige miljø tiltrækkende, og som går tur i området eller spiser på de restauranter, som er beliggende der. Svanemøllebugten er således et rekreativt område med over 7.000 brugere alene i Svanemøllehavnen, sejlkubber og roklubber. Denne rekreative benyttelse er i fare, hvis planlægningen for området ændres på en sådan måde, at betingelserne for at drive sejlkub ikke længere er til stede. Det vil i givet fald ødelægge et helt særligt miljø, som bærer præg af, at klubberne har været på stedet igennem en lang årrække. Det er Svanemøllehavnen opfattelse, at klubbernes tilstedeværelse i området har en meget stor rekreativ værdi, både for dem, som allerede bor i nærområdet, og for potentielle tilflyttere. De faktiske forhold i området: Omkring Svanemøllehavnen har de tre sejlkubber, Sejlkubben Sundet, Københavns Amatør-Sejlkub og Øresunds Sejlkub Frem landplads er til vinteropbevaring af medlemmernes både. Disse landpladser kan knapt opfylde behovet for landplads til bådene som det er nu, så det er vigtigt for klubberne, at de som minimum kan råde over samme størrelse arealer, som dem, de råder over i dag. Øresunds Sejlkub Frem, har i 102 år (siden 1917), haft kontrakt med Københavns kommune om leje af grunden Strandvænget 65, jf. også vedhæftede bilag til høringssvaret. Grunden bruges som landplads for bådene om vinteren. Der er på landpladsen værksteder og skure, og det er her klargøring af bådene sker. Det er her, på landpladser, at en stor del af det sociale liv foregår i forbindelse med klargøring af bådene. Den påtænkte ændring af Kommuneplan 2015: Københavns Kommune har udarbejdet et bilag 6; et baggrundsnote til forslag til Kommuneplan 2019, som beskriver ændringer af konkrete kommuneplanrammer. Heraf fremgår, at kommunen vil ændre i kommuneplanramme O1, plannummer 1350, idet en del af arealet omfattet af denne ramme, som er udlagt til institutioner og fritidsområder, af kommunen ønskes udlejet til HOFOR, til brug for varmeproduktion. Det fremgår, at en del af denne ramme mod Svanemølleværket ved Kommuneplan 2019 ændres til T2, Tekniske Anlæg, og lægges sammen med rammen 897. Arealet, hvor på Svanemølleværket er beliggende, er i Kommuneplan 2015 udlagt til T2, Tekniske Anlæg, under plannummer 896, og det fremgår, at området bl.a. kan anvendes til vinteropstilling af lystbåde, og til parkering efter bestemmelser i lokalplan. T2 områder omfatter f.eks. forsyningsanlæg. Af forslag til Kommuneplan 2019 fremgår, at arealet udlagt til institutioner og fritidsområder fastholdes, men for et mindre areal, udlagt med rammebetegnelsen O1, og plannummer R19.O.2.7. O1-områder omfatter f.eks. sports- og fritidsanlæg. Endvidere fremgår, at området udlagt til Tekniske Anlæg udvides, med plannummer R19.T.2.6, og at området fortsat kan anvendes til bl.a. vinteropstilling af lystbåde og parkering. Af redegørelse i KP2019 for energiforsyning og fjernkøling fremgår bl.a., at Svanemølleværket ikke længere er kraftværk, men at det indtil videre er vigtigt for spidslast, såvel som placeringen kan være vigtig for ny fremtidig grundlast, f.eks. geotermi, og at det er et vigtigt knudepunkt for transmissionsnet og distributionsnet, hvorfor udpegningen af anlægget bevares. Af lokalplan nr. 282 for Svanemøllehavnen på Ydre Østerbro om udvidelse af landarealer og rekreative formål fremgår, at lokalplanen blev vedta

get med det formål at muliggøre en udvidelse af Svanemøllehavnens landarealer, så havnen kunne blive forsynet med de nødvendige faciliteter, og herunder erstatning for de landarealer, som klubberne tidligere havde rådet over. Det var også et formål at sikre arealer til indretning af vinteropbevaringspladser for bådene, såvel som parkering. En ændring af kommuneplanrammerne er ikke i tråd hermed. Svanemølleværket overdrages til By & Havn i 2023, idet By & Havn ejer det areal, hvorpå værket er beliggende. HOFOR får i dag fjernvarme fra Svanemølleværket i perioder med spidsbelastning på fjernvarmenettet, og der vil derfor skulle etableres en ny varmeproduktionskapacitet som erstatning for produktionen på Svanemølleværket. Svanemøllehavnen opfatter ændringen af kommuneplanrammerne sådan, at ønsket om at udleje et areal til HOFOR skyldes disse forhold. I det omfang den eksisterende lejekontrakt mellem Øresunds Sejlklub Frem og Københavns Kommune opsiges, vil en kommuneplanændring som omfatter det lejede areal muliggøre, at der kan opføres et spidsbelastningsanlæg, som vil lægge beslag på hele eller en betydelig del af det areal, som klubben i dag benytter til vinteropbevaring. Ved en sådan reduktion af sejlklubbernes arealer, forsvinder grundlaget for Svanemøllehavnen A/S's planer om forbedring af tekniske anlæg til bådoptagning, samt miljøforbedringer ved klargøring af både, som tillige er en forudsætning for en bæredygtig drift på stedet. Svanemøllehavnen A/S bidrager gerne til udvikling/forskønnelse af det værdifulde, rekreative havneområde, hvilket tillige vil være til fordel for den lidt mere langsigtede ændring af Svanemølleværket til kulturelle formål. Dette vanskeliggøres dog, hvis sejlklubbernes arealer indskrænkes, og overgår til forsyningsområde. Sejlklubbernes forblivelse på stedet, med mulighed for ordentlige driftsvilkår også i fremtiden, vil være et stort plus, både for nuværende og kommende beboere i området, for sejlklubbernes medlemmer, men også for et kommende kulturprojekt, som vil kunne bindes godt sammen med det helt særlige miljø ved vandet. Forslag til ændring fra rekreative formål til forsyningsformål er i modsætning til Københavns kommunens og By & Havns målsætning om at støtte og udvikle det maritime miljø i København. Sejlklubberne er en meget vigtig del af dette miljø, og vel at mærke med en medlemskreds, som omfatter alle befolkningsgrupper og dermed indtægtslag. Et spidsbelastningsanlæg vil være visuelt skæmmende i området, og det er ikke godtgjort, at et sådant ikke kunne placeres på en anden lokation, som ikke indebærer tab af et gammelt kulturmiljø. Samfundsudviklingen bør ikke ske på bekostning af disse særegne, gamle miljøer, som der efterhånden er ganske få tilbage af. Dem, der fortsat er i live, bør man værne om, så de ikke forsvinder. På denne baggrund er det Svanemøllehavnens opfattelse, at den påtænkte ændring af kommuneplanrammerne ikke bør finde sted, idet hele området bør fastholdes til rekreative formål. Under alle omstændigheder bør mulighederne for en alternativ placering af et forsyningsanlæg undersøges, såvel som det bør afdækkes, i hvilket omfang der kan skaffes tilstrækkelige arealer til erstatning for den nuværende landplads.

## Høringssvar fra Svanemøllehavnen A/S vedrørende forslag til Københavns Kommuneplan 2019 - "Verdensby med ansvar"

Høringssvaret fra Svanemøllehavnen A/S kan sammenfattes i tre hovedpunkter, som er nærmere begrundet nedenfor:

1. At Øresunds Sejlklub Frem's landplads, Strandvænget 65, ikke ændrer status fra rekreative formål til forsyningsformål (T2).
2. At få undersøgt alternative placeringer af HOFOR's anlæg (spidsbelastningskraftværk til fjernvarmeforsyning) til bunds, inden man ændrer i kommuneplansstatus for området, ved Strandvænget 65.
3. At få undersøgt til bunds, om der i givet fald kan skaffes tilstødende arealer, til erstatning for Øresunds Sejlklub Frem's landplads, inden man ændrer i kommuneplansstatus for området.

Indledende bemærkninger:

Svanemøllehavnen A/S (i det følgende blot Svanemøllehavnen) afgiver herved høringssvar.

Svanemøllehavnen A/S er et driftsselskab, ejet af de 3 sejlklubber i fællesskab: Sejlklubben Sundet, Københavns Amatør-Sejlklub og Øresunds Sejlklub Frem. Svanemøllehavnen A/S forpagter havnen af By & Havn.

Det er Svanemøllehavnen's opfattelse, at ændringen af Kommuneplanen kan få meget negative konsekvenser for sejlklubberne, hvis forslaget vedtages uændret.

### *Det rekreative element*

Indledningsvist skal det bemærkes, at sejlklubberne udgør et helt særligt kulturmiljø, både fordi der historisk set har været tale om sejlsportsaktiviteter på stedet igennem mange år, men også fordi klubberne er samlingssted for en lang række borgere, både med og uden tilknytning til klubberne. Klubbernes arealer – som er offentligt tilgængelige - besøges således i vidt omfang også af beboere i nærområdet, som ikke er medlemmer, men som finder det helt særlige miljø tiltrækkende, og som går tur i området eller spiser på de restauranter, som er beliggende der.

Svanemøllebugten er således et rekreativt område med over 7.000 brugere alene i Svanemøllehavnen, sejlklubber og roklubber. Denne rekreative benyttelse er i fare, hvis planlægningen for området ændres på en sådan måde, at betingelserne for at drive sejlklub ikke længere er til stede. Det vil i givet fald ødelægge et helt særligt miljø, som bærer præg af, at klubberne har været på stedet igennem en lang årrække. Det er Svanemøllehavnen's opfattelse, at klubbernes tilstedeværelse i området har en meget stor rekreativ værdi, både for dem, som allerede bor i nærområdet, og for potentielle tilflyttere.

### *De faktiske forhold i området*

Omkring Svanemøllehavnen har de tre sejlklubber, Sejlklubben Sundet, Københavns Amatør-Sejlklub og Øresunds Sejlklub Frem landpladser til vinteropbevaring af medlemmernes både. Disse landpladser kan knapt

opfyldte behovet for landplads til bådene som det er nu, så det er vigtigt for klubberne, at de som minimum kan råde over samme størrelse arealer, som dem, de råder over i dag. Øresunds Sejlklub Frem, har i 102 år (siden 1917), haft kontrakt med Københavns kommune om leje af grunden Strandvænget 65, jf. også vedhæftede bilag til høringsvaret. Grunden bruges som landplads for bådene om vinteren. Der er på landpladsen værksteder og skure, og det er her klargøring af bådene sker. Det er her, på landpladser, at en stor del af det sociale liv foregår i forbindelse med klargøring af bådene.

#### *Den påtænkte ændring af Kommuneplan 2015*

Københavns Kommune har udarbejdet et bilag 6; et baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2019, som beskriver ændringer af konkrete kommuneplanrammer. Heraf fremgår, at kommunen vil ændre i kommuneplanramme O1, plannummer 1350, idet en del af arealet omfattet af denne ramme, som er udlagt til institutioner og fritidsområder, af kommunen ønskes udlejet til HOFOR, til brug for varmeproduktion. Det fremgår, at en del af denne ramme mod Svanemølleværket ved Kommuneplan 2019 ændres til T2, Tekniske Anlæg, og lægges sammen med rammen 897.

Arealet, hvorpå Svanemølleværket er beliggende, er i Kommuneplan 2015 udlagt til T2, Tekniske Anlæg, under plannummer 896, og det fremgår, at området bl.a. kan anvendes til vinteropstilling af lystbåde, og til parkering efter bestemmelser i lokalplan. T2 områder omfatter f.eks. forsyningsanlæg.

Af forslag til Kommuneplan 2019 fremgår, at arealet udlagt til institutioner og fritidsområder fastholdes, men for et mindre areal, udlagt med rammebetegnelsen O1, og plannummer R19.O.2.7. O1-områder omfatter f.eks. sports- og fritidsanlæg. Endvidere fremgår, at området udlagt til Tekniske Anlæg udvides, med plannummer R19.T.2.6, og at området fortsat kan anvendes til bl.a. vinteropstilling af lystbåde og parkering.

Af redegørelse i KP2019 for energiforsyning og fjernkøling fremgår bl.a., at Svanemølleværket ikke længere er kraftværk, men at det indtil videre er vigtigt for spidslast, såvel som placeringen kan være vigtig for ny fremtidig grundlast, f.eks. geotermi, og at det er et vigtigt knudepunkt for transmissionsnet og distributionsnet, hvorfor udpegningen af anlægget bevarer.

Af lokalplan nr. 282 for Svanemøllehavnen på Ydre Østerbro om udvidelse af landarealer og rekreative formål fremgår, at lokalplanen blev vedtaget med det formål at muliggøre en udvidelse af Svanemøllehavnens landarealer, så havnen kunne blive forsynet med de nødvendige faciliteter, og herunder erstatning for de landarealer, som klubberne tidligere havde rådet over. Det var også et formål at sikre arealer til indretning af vinteropbevaringspladser for bådene, såvel som parkering. En ændring af kommuneplanrammerne er ikke i tråd hermed.

Svanemølleværket overdrages til By & Havn i 2023, idet By & Havn ejer det areal, hvorpå værket er beliggende. HOFOR får i dag fjernvarme fra Svanemølleværket i perioder med spidsbelastning på fjernvarmenettet, og der vil derfor skulle etableres en ny varmeproduktionskapacitet som erstatning for produktionen på Svanemølleværket. Svanemøllehavnen opfatter ændringen af kommuneplanrammerne sådan, at ønsket om at udleje et areal til HOFOR skyldes disse forhold. I det omfang den eksisterende lejekontrakt mellem Øresunds Sejlklub Frem og Københavns Kommune opsiges, vil en kommuneplanændring som omfatter det lejede areal muliggøre, at der

kan opføres et spidsbelastningsanlæg, som vil lægge beslag på hele eller en betydelig del af det areal, som klubben i dag benytter til vinteropbevaring.

Ved en sådan reduktion af sejlklubbernes arealer, forsvinder grundlaget for Svanemøllehavnen A/S's planer om forbedring af tekniske anlæg til bådoptagning, samt miljøforbedringer ved klargøring af både, som tillige er en forudsætning for en bæredygtig drift på stedet.

Svanemøllehavnen A/S bidrager gerne til udvikling/forskønnelse af det værdifulde, rekreative havneområde, hvilket tillige vil være til fordel for den lidt mere langsigtede ændring af Svanemølleværket til kulturelle formål. Dette vanskeliggøres dog, hvis sejlkubbernes arealer indskrænkes, og overgår til forsyningsområde. Sejlkubbernes forblivelse på stedet, med mulighed for ordentlige driftsvilkår også i fremtiden, vil være et stort plus, både for nuværende og kommende beboere i området, for sejlkubbernes medlemmer, men også for et kommende kulturprojekt, som vil kunne bindes godt sammen med det helt særlige miljø ved vandet.

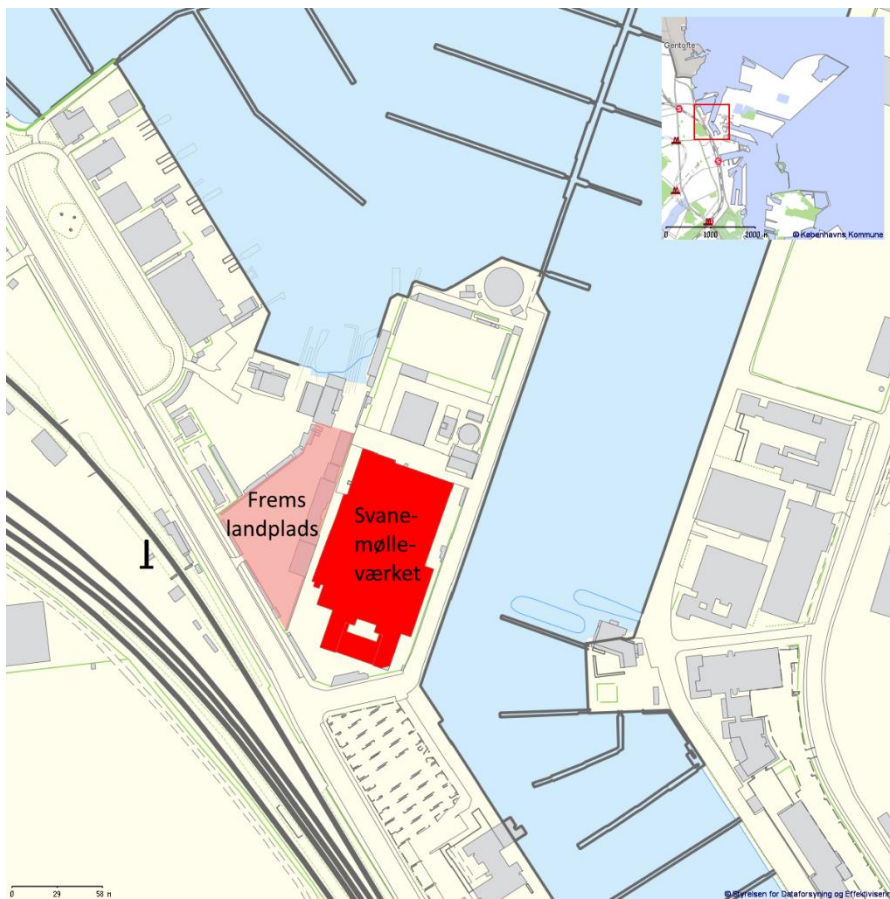
Forslag til ændring fra rekreative formål til forsyningsformål er i modsætning til Københavns kommunens og By & Havns målsætning om at støtte og udvikle det maritime miljø i København. Sejlkubberne er en meget vigtig del af dette miljø, og vel at mærke med en medlemskreds, som omfatter alle befolkningsgrupper og dermed indtægtslag. Et spidsbelastningsanlæg vil være visuelt skæmmende i området, og det er ikke godtgjort, at et sådant ikke kunne placeres på en anden lokation, som ikke indebærer tab af et gammelt kulturmiljø. Samfundsudviklingen bør ikke ske på bekostning af disse særegne, gamle miljøer, som der efterhånden er ganske få tilbage af. Dem, der fortsat er i live, bør man værne om, så de ikke forsvinder.

På denne baggrund er det Svanemøllehavnen opfattelse, at den påtænkte ændring af kommuneplanrammerne ikke bør finde sted, idet hele området bør fastholdes til rekreative formål. Under alle omstændigheder bør mulighederne for en alternativ placering af et forsyningsanlæg undersøges, såvel som det bør afdækkes, i hvilket omfang der kan skaffes tilstødende arealer til erstatning for den nuværende landplads.



## BILAG TIL HØRRINGSSVAR FRA SVANEMØLLEHAVN A/S

### Til kommuneplanforslag KP19 "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"



Placering af Øresunds Sejlklub Frem's landplads i forhold til Svane-mølle-værket.

Kortudsnit fra [københavnerkortet](#)



Landpladsen er tæt pakket med både om vinteren.

Lufffoto fra vinteren 2015

Hentet fra [københavnerkortet](#)

## Svar til: Høring 49038 af: Dorit Korell

OPRETTET

11. oktober 2019

SVARNUMMER

144

INDSENDT AF

Dorit Korell

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Hej ! Jeg synes det er en uforståelig og overilet plan at ødelægge en af de få grønne områder der er ved Strødamvej 10 og omegen, med 12 skæve boliger. Der er plantet blomster og nye træer og der står beskyttelsesværdie, smukke og gamle træer. I stedet for at arbejde på at svække denne udsatte og belastede bydel endnu mere, burde der endelig komme den løftende indsats. Bænke til parken, bålplads, legeredskaber til børnene, oh, der er mange ideer. Jeg ønsker mig tryghed at færdes i, som jeg ser mere og mere truet. Bortset fra den voksende larm fra trafikken og de velvarende byggerier i området. Jeg har boet her i henved 30 år og har kunne følge udviklingen som går i en desværre negativ retning. Der bliver gjort for lidt godt for de mennesker som bor her. Det grønne København !...???....bliver stille og roligt afviklet ?? Er det sådan jeres ansvars forståelse ser ud ? Der er en del andre områder hvor man kan bygge og de omkring boende ikke bliver generet og har flere resourcer end i Emdrup-Lundehus. For, bo det skal de, de "skæve eksistencer", det har de ret til og krav på, men til bedre betingelser end de ville få her

## **Svar til: Høring 49038 af: Maria Jensen**

OPRETTET

11. oktober 2019

SVARNUMMER

145

INDSENDT AF

Maria Jensen

POSTNR.

1665

BY

København

HØRINGSSVAR

Følgende tryghedsskabende indsats (opsyn og information) i Kødbyen: - offentlige toiletter - skiltning - sociale aktiviteter - at pladserne i Kødbyen bliver til offentlige pladser (ikke udlejet til specifikke aktører som nu) - flere grønne og bæredygtige sociale events i byrummet - ikke konsum, forretning og byfest.

## Svar til: Høring 49038 af: Frej S. Mortensen

OPRETTET

12. oktober 2019

SVARNUMMER

146

INDSENDT AF

Frej S. Mortensen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune Kongens Enghave: Bådeh avnsgade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord Indsigelse mod Væsentlighedsv urderingen I forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 ha r Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestam ager og havet syd for til Københavns Kommune. En væsentlighedsvurdering er en forelø big screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger, der fremgå r om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000- om rådet, er det efter min opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efte r habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter h abitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Uddybning Det planlagte byggeri på Selinevej Nord o g Bådehavnsgade Øst /Syd (Stejlepladsen) har berøring med Natura 2000 område 143, Habitatområde H127 og Fuglebeskyttelsesområde F111. Habitatdirektivets projektbegr eb er meget bredt. Det afgørende er, om det konkrete projekt risikerer at skade et Natu ra 2000- område eller yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Hvis det ikke kan udel ukkes, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages e n konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Den omtalte væsentlighedsvurdering udarbejdet af Rambøll konkluderer bland t andet: "at der ikke vil forekomme forstyrrelser af rastende træfugle i Natura 2000-o mrådet som følge af ændret bygningsmasse og ændret arealanvendelse i de to byudvikl ingsområder. På den baggrund vurderes det, at tilstedeværelse af større bygninger med

boliger og erhverv som følge af forslag til Kommuneplan 2019 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af rastende trækfugle i Natura 2000-området." Lille og stor skallesluger, skriver Rambøll, "er mere sky fugle, der hovedsageligt raster i selve Kalveboderne og i havet syd for Skrædderholm. Disse to fugle raster primært i en afstand et par kilometer til byudviklingsområdet, og den ændrede bygningsmasse og arealanvendelse vil derfor ikke påvirke deres adfærd." Rambøll sammenfatter: "På baggrund af ovenstående vurderes det, at forstyrrelse af vinterrastende trækfugle på udpegningsgrundlaget som følge af tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv jf. forslag til Kommuneplan 2019 er ikke-eksisterende." Rambølls argumentation bygger på den antagelse, at lille og stor skallesluger ikke raster i Kalvebodløbet mellem de to planlagte byggerier. Det er min opfattelse, at denne konklusion er fejlagtig. Stor skallesluger er hyppig vintergæst præcis på dette sted, og lille skallesluger er der ganske ofte i hårde vintre. Grunden til at lille og stor skallesluger trods deres skyhed raster i Kalvebodløbet præcis imellem de to planlagte byggerier er, at strømforholdene gør, at kun dette sted er isfrit i mange af de hårde vintre. Dette kan dokumenteres med et notat fra COWI fra 2011. Om lille skallesluger hedder det i notatet bl.a.: "Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet". Og videre: "Lille skallesluger er vintergæst i Danmark og forekommer især i perioden januar-februar. Den lever af fisk og raster i lavvandede områder ved kysten og i større søer. Lille skallesluger optræder med varierende hyppighed i området, den udnytter især Kalvebodløbet, men raster også i mindre omfang i Klydesøen og Birkedammen. Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet. I vinteren 2010-2011 har der været set op til 230 stk. lille skallesluger i de dele af Kalvebodløbet, der ikke har været frosset til (2.1.2011, DOFbasen). Ved fuglebeskyttelsesområdets udpegning i 1983 anførtes en forekomst på 400 lille skallesluger. I isvinteren 1995-1996 blev der observeret op til 478 små skalleslugere i Kalvebodløbet (marts 1996), i en våge umiddelbart syd for Sydhavnstippen (Michael Borch Grell, pers. Medd.)." Endvidere: "Kalvebodløbet har især betydning for de tre fuglearter på udpegningsgrundlaget (Troidand, Stor Skallesluger og Lille Skallesluger), når der råder et udbredt isdække andre steder i fuglebeskyttelsesområdet. ... Ved en besigtigelse den 2. januar 2011 fandtes Kalveboderne og Kalvebodløbet at være helt tilfrosset, undtagen Kalvebodløbet fra omkring Sydhavnstippen i syd til Sjællandsbroen i nord (og videre ind i Sydhavnen). Dette område holdes åbent på grund af de kraftigere strømforhold omkring Sjællandsbroen, som beskrevet i afsnit 3.2.2. Der lå flokke af svaner, blishøns, troidænder, taffelænder og skalleslugere mv. i Sydhavnen, i det isfrie område i Kalvebodløbet." Denne dokumentation er i direkte modstrid med Rambølls væsentlighedsvurdering, hvorved rapportens konklusion er fejlagtig og bortfalder. Rambøll skriver under afsnit 2.3 Metode, at "væsentlighedsvurderingen er baseret på eksisterende viden". Det må derfor undre, at COWIs rapport ikke er nævnt eller indgår i reference-listen. Ydermere er det uklart hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for vinterfugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere. Bemærk endvidere at Rambølls væsentlighedsvurdering

ing slet ikke forholder sig til forstyrrelser i byggeperioden, hvilket er en væsentlig mangel, da det drejer sig om massivt byggeri, stødende direkte op til Natura-2000 området. På baggrund af ovenstående mener jeg, at der skal udarbejdes en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3 for Bådehavngade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord.

## **Svar til: Høring 49038 af: Vibe Stenholt Andersson**

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

147

INDSENDT AF

Vibe Stenholt Andersson

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Vedlagt fremsendes indsigelse til Københavns Kommuneplan 2019, specifikt afsnit Kongens Enghave; Bådehavnsgade Syd/Øst - Stejlepladsen, samt Selinevej Nord.

**INDSIGELSE TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019**  
**AFSNIT KONGENS ENGHAVE:**  
**BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST - STEJLEPLADSEN, SAMT SELINEVEJ NORD**

13. oktober 2019

I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019, har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune. <sup>1</sup>

Det er oplyst, at der er tale om en ”væsentlighedsvurdering”, hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektet påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Jeg gør derfor indsigelse gældende i forbindelse med den offentlige høring.

Jeg mener, at kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3 – og før den foreligger, er det ikke muligt at afgøre, om der kan meddeles tilladelse jf. Habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2.

Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister.

Uddybning:

Det planlagte byggeri på Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst /Syd (Stejlepladsen) har berøring med Natura 2000 område 143, Habitatområde H127 og Fuglebeskyttelsesområde F111.

Habitatdirektivets projektbegreb er meget bredt. Det afgørende er, om det konkrete projekt risikerer at skade et Natura 2000-område eller yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter.

Hvis det ikke kan udelukkes, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2.

Den omtalte væsentlighedsvurdering udarbejdet af Rambøll konkluderer blandt andet: ”at der ikke vil forekomme forstyrrelser af rastende trækfugle i Natura 2000-området som følge af ændret bygningsmasse og ændret arealanvendelse i de to byudviklingsområder. På den baggrund vurderes det, at tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv som følge af forslag til Kommuneplan 2019 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af rastende trækfugle i Natura 2000-området.” <sup>2</sup>

Om lille og stor skallesluger skriver Rambøll: ”..er mere sky fugle, der hovedsageligt raster i selve Kalveboderne og i havet syd for Skrædderholm. Disse to fugle raster primært i en afstand et par kilometer til byudviklingsområdet, og den ændrede bygningsmasse og arealanvendelse vil derfor ikke påvirke deres adfærd.”

<sup>1</sup> Natura 2000 – væsentlighedsvurdering, Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst, til Københavns Kommune, udfærdiget af Rambøll, april 2019

<sup>2</sup> I en mail af 12. juni 2019 skriver By og Havns Kommunikationskonsulent Consultant Susan West Norsker, at ”I forbindelse med den videre udvikling af Stejlepladsen vil det blive vurderet, om der er brug for supplerende undersøgelser i forhold til påvirkninger af Natura 2000-området.”



Rambøll sammenfatter: "På baggrund af ovenstående vurderes det, at forstyrrelse af vinterrastende trækfugle på udpegningsgrundlaget som følge af tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv jf. forslag til Kommuneplan 2019 er ikke-eksisterende .."

Det er min opfattelse, at denne konklusion er fejlagtig.

Rambølls argumentation bygger på den fejllantagelse at lille og stor skallesluger ikke raster i Kalvebodløbet mellem de to planlagte byggerier. Det er min vurdering (på baggrund af løbende iagttagelser samt et notat fra COWI), at stor skallesluger er hyppig vintergæst præcis dette sted og lille skallesluger er der ganske ofte i hårde vintre.

Grunden til at lille og stor skallesluger trods deres skyhed raster i Kalvebodløbet præcis imellem de to planlagte byggerier er at strømforholdene gør, at kun dette sted er isfrit i mange af de hårde vintre. Dette kan dokumenteres med et notat fra COWI fra 2011. Om lille skallesluger hedder det i notatet bl.a.: "Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet".

Og videre: "Lille skallesluger er vintergæst Danmark og forekommer især i perioden januar-februar. Den lever af fisk og raster i lavvandede områder ved kysten og i større søer. Lille skallesluger optræder med varierende hyppighed i området, den udnytter især Kalvebodløbet, men raster også i mindre omfang i Klydesøen og Birkedammen. Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet. I vinteren 2010-2011 har der været set op til 230 stk. lille skallesluger i de dele af Kalvebodløbet, der ikke har været frosset til (2.1.2011, DOFbasen). Ved fuglebeskyttelsesområdets udpegningsnotat i 1983 anførtes en forekomst på 400 lille skallesluger. I isvinteren 1995-1996 blev der observeret op til 478 små skalleslugere i Kalvebodløbet (marts 1996), i en våge umiddelbart syd for Sydhavnstippen (Michael Borch Grell, pers. medd.)." <sup>3</sup>

Endvidere: "Kalvebodløbet har især betydning for de tre fuglearter på udpegningsgrundlaget (Troldand, Stor Skallesluger og Lille Skallesluger), når der råder et udbredt isdække andre steder i fuglebeskyttelsesområdet." (...) "Ved en besigtigelse den 2. januar 2011 fandtes Kalveboderne og Kalvebodløbet at være helt tilfrosset, undtagen Kalvebodløbet fra omkring Sydhavnstippen i syd til Sjællandsbroen i nord (og videre ind i Sydhavnen). **Dette område holdes åbent på grund af de kraftigere strømforhold omkring Sjællandsbroen**, som beskrevet i afsnit 3.2.2. Der lå flokke af svaner, blishøns, troldænder, taffelænder og **skalleslugere** mv. i Sydhavnen, i det isfrie område i Kalvebodløbet.." <sup>4 5</sup>

Denne dokumentation er i direkte modstrid med Rambølls væsentlighedsvurdering, hvorved rapportens konklusion er fejlagtig og bortfalder.

Rambøll skriver under afsnit 2.3 Metode, at "væsentlighedsvurderingen er baseret på eksisterende viden". Det må derfor undre, at COWIs rapport ikke er nævnt eller indgår i reference-listen.

<sup>3</sup> COWI: Forekomsten af rastende andefugle ved Vestamager Baggrundsnotat for Natura 2000-konsekvensvurdering af vindmøller ved Kalvebod Syd. 2 februar 2011

<sup>4</sup> COWI: Forekomsten af rastende andefugle ved Vestamager Baggrundsnotat for Natura 2000-konsekvensvurdering af vindmøller ved Kalvebod Syd. 2 februar 2011

<sup>5</sup> "Tilisningen af selve Kalvebodløbet kan ske fra syd mod nord, hvis vandstrømmen og/eller vinden er fra nord, således at overfladeis skubbes mod syd og stuver op omkring Kalvebodbroen. Omvendt kan tilisningen ske fra nord mod syd, hvis strømmen og/eller vinden kommer fra syd og stuver overfladeis op i passagen ud for Sydhavnstippen. Ofte vil det være således, at der vil være åbne vandområder i længst tid hvor strømmen er stærkest, dvs. omkring Kalvebodbroen og syd for Sjællandsbroen." Kilde: COWI: Forekomsten af rastende andefugle ved Vestamager Baggrundsnotat for Natura 2000-konsekvensvurdering af vindmøller ved Kalvebod Syd. 2 februar 2011

Ydermere er det uklart hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for vinterfugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere.

Bemærk endvidere at Rambølls væsentlighedsvurdering slet ikke forholder sig til forstyrrelser i byggeperioden, hvilket er en væsentlig mangel, da det drejer sig om massivt byggeri, stødende direkte op til Natura-2000 området.

På baggrund af ovenstående mener jeg, at der skal udarbejdes en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3 for Bådehavnsgade Syd/Øst - Stejlepladsen, samt Selinevej Nord.

Med venlig hilsen

Vibe Stenholt Andersson  
Mozartsvej 24, 2tv  
2450 København SV

## **Svar til: Høring 49038 af: Henrik Bay-Jørgensen**

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

148

INDSENDT AF

Henrik Bay-Jørgensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bayarch KBH

POSTNR.

1057

BY

København K

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

København den 11.10.2019

## HØRINGSSVAR TIL FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2019

For ejer af Lindgreens Allé 12, matrikel nr. 30i Sundbyøster, hvor bl.a. Gyldendals bevaringsværdige pakhuss er beliggende, har vi følgende høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019.

### Baggrund

Lindgreens Allé 12 er beliggende i udviklingsområdet "Strandlodsvej", der også er nabo til udviklingsområdet "Amager Strandvej Syd". Området er i kommuneplan 2015 fastlagt til C2-område for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse med en bebyggelsesprocent på 150.

Lindgreens Allé 12 har et matrikulært areal på 18.558 m<sup>2</sup> og udgør dermed næsten halvdelen af det fastlagte C2-område, der også er område for det aktuelle lokalplanforslag "Lindgreens Allé II". Lindgreens Allé 12 er derfor en vigtig brik i områdets færdigudvikling og samlede bymæssige udtryk.

### Problemstilling

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag "Lindgreens Allé II" med høringsfrist næsten sammenfaldende med høringsfristen for Kommuneplan 2019, er der opstået en uhensigtsmæssighed i forhold til at kunne færdigudvikle området.

Sammen med Gyldendals bevaringsværdige pakhuss, der udgør hele ca. 4.000 m<sup>2</sup> etageareal (fordelt på fire etager), kan der ud fra lokalplanforslagets bebyggelsesplan opføres ca. 28.000 m<sup>2</sup> nyt erhvervs- og boligbyggeri på matriklen svarende til et samlet etageareal på ca. 32.000 m<sup>2</sup> og en bebyggelsesprocent på ca. 175. Da lokalplanforslaget ud fra kommuneplanens rammer kun kan fastlægge en bebyggelsesprocent på 150, mangler der en rummelighed i byggeretten på ca. 4.000 m<sup>2</sup>, for at kunne realisere lokalplanforslagets bebyggelsesplan.

Lokalplanforslaget giver godt nok mulighed for ved dispensation at overføre byggeret mellem matrikler i lokalplanområdet, men den nødvendige rummelighed udover ca. 900 m<sup>2</sup> i områdets byggeretter findes reelt ikke. Det er derfor ikke muligt at færdiggøre bebyggelsen ud fra lokalplanens bebyggelsesplan og dermed opfylde lokalplanens intention om at skabe et bykvarter med karré-struktur, der kan danne ramme om private gårdrum og nye offentlige pladser mv. Særligt det i lokalplanforslaget fastlagte "strædet" og "Pakhusstorvet" er påvirket negativt af den manglende rummelighed, da det netop er her, den planlagte bebyggelse nu ikke kan opføres.

### Forslag til løsning

Vi ønsker reel mulighed for at kunne færdiggøre bebyggelsen som forudsat i lokalplanforslagets bebyggelsesplan, ved at der muliggøres yderligere ca. 4.000 m<sup>2</sup> nybyggeri på Lindgreens Allé 12. Derved kan intentionen om at skabe det ønskede bykvarter opfyldes. Vi peger på følgende løsningsmulighed:

- I Kommuneplan 2019 medtages bemærkning om, at området syd for Lindgreens Allé gives en bebyggelsesprocent på 170 (det nordlige lokalplanområde fastholdes med 150 i bebyggelsesprocent). Denne opdeling vil muliggøre en justering af lokalplanforslaget og en realisering af bebyggelsen, som det fremgår af lokalplanforslagets bebyggelsesplan. Denne justering understøtter ligeledes en god bymæssig overgang fra de nyopførte bebyggelser umiddelbart syd for lokalplanområdet, hvor bebyggelsesprocenten i kommuneplanen og lokalplanen er fastlagt til 185. Som argument for ændringen kan ligeledes nævnes, at Kommuneplan 2019 også foreslår fortætning i området nordøst for det aktuelle kommuneplanområde ved en foreslået ændring fra det nuværende J1-område med en bebyggelsesprocent på 110 til C2-område med en bebyggelsesprocent på 150.

### Øvrige forhold

I forslag til Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune bl.a. som mål for den overordnede byudvikling, at den fortrinsvis skal ske gennem omdannelse og fortætning af nedslidte industri- og havnearealer til moderne funktionsblandede bydele og bykvarterer. Endvidere skal der sikres en bæredygtig byudvikling ved en helhedsbetragtning, der omfatter en langsigtet miljømæssig, social og økonomisk samfundsudvikling.

Området ved Lindgreens Allé er et charmerende gammelt industrikvarter, der er beliggende ca. 500 meter fra metrostation Øresund, hvilket gør området stationsnært og bæredygtigt i forhold til kollektiv trafik. Dette taler for større bytæthed. En realisering af bebyggelsesplanen vil ligeledes sikre etablering af yderligere ca. 1.300 m<sup>2</sup> almene boliger. Endelig skal det nævnes, at Amager Øst Lokaludvalg er positive overfor bebyggelsesplanen, og ikke har bemærkninger til lokalplanforslaget (høringssvar på "Bliv Hørt" 3. oktober 2019).

Dette høringssvar til Kommuneplan 2019, der ligeledes indsendes som høringssvar til lokalplanforslag "Lindgreens Allé II", er et oprigtigt ønske om, at kunne få mulighed for at færdiggøre byudviklingen i et fantastisk kvarter indenfor rimelig tid, og derved understøtte byens og stedets kvaliteter og bidrage til områdets byliv og identitet.

Med venlig hilsen

Arkitekt m.a.a. / cand. arch  
Henrik Bay-Jørgensen

The logo for bayarch, with 'bay' in red and 'arch' in grey, followed by a registered trademark symbol.

# FULD MAGT

Frederiksværk den 11.10.2019

**Vedr.: Høringssvar til Kommuneplan 2019 og forslag til Lokalplan,  
Lindgreens Allé II.**

Undertegnede giver hermed Arkitektfirmaet BayArch, fuldmagt til at indsende høringssvar i.f.m. forslag til kommuneplan 2019, samt forslag til lokalplan – Lindgreens Allé II.

Med venlig hilsen

Kim Johansen  
Damgaards boligselskab ApS  
Cvr. nr. 29633088



.....

## Svar til: Høring 49038 af: Thomas Kring Lauridsen

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

149

INDSENDT AF

Thomas Kring Lauridsen

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune Kongens Enghave: Bådeh avnsgade Syd/Øst – Stejlepladsen, samt Selinevej Nord Indsigelse mod Væsentlighedsv urderingen I forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 ha r Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestam ager og havet syd for til Københavns Kommune. En væsentlighedsvurdering er en forelø big screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger, der fremgå r om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000- om rådet, er det efter min opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efte r habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter h abitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Uddybning Det planlagte byggeri på Selinevej Nord o g Bådehavnsgade Øst /Syd (Stejlepladsen) har berøring med Natura 2000 område 143, Habitatområde H127 og Fuglebeskyttelsesområde F111. Habitatdirektivets projektbegr eb er meget bredt. Det afgørende er, om det konkrete projekt risikerer at skade et Natu ra 2000- område eller yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Hvis det ikke kan udel ukkes, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages e n konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Den omtalte væsentlighedsvurdering udarbejdet af Rambøll konkluderer bland t andet: "at der ikke vil forekomme forstyrrelser af rastende træfugle i Natura 2000-o mrådet som følge af ændret bygningsmasse og ændret arealanvendelse i de to byudvikl ingsområder. På den baggrund vurderes det, at tilstedeværelse af større bygninger med

boliger og erhverv som følge af forslag til Kommuneplan 2019 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af rastende trækfugle i Natura 2000-området." Lille og stor skallesluger, skriver Rambøll, "er mere sky fugle, der hovedsageligt raster i selve Kalveboderne og i havet syd for Skrædderholm. Disse to fugle raster primært i en afstand et par kilometer til byudviklingsområdet, og den ændrede bygningsmasse og arealanvendelse vil derfor ikke påvirke deres adfærd." Rambøll sammenfatter: "På baggrund af ovenstående vurderes det, at forstyrrelse af vinterrastende trækfugle på udpegningsgrundlaget som følge af tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv jf. forslag til Kommuneplan 2019 er ikke-eksisterende." Rambølls argumentation bygger på den antagelse, at lille og stor skallesluger ikke raster i Kalvebodløbet mellem de to planlagte byggerier. Det er min opfattelse, at denne konklusion er fejlagtig. Stor skallesluger er hyppig vintergæst præcis på dette sted, og lille skallesluger er der ganske ofte i hårde vintre. Grunden til at lille og stor skallesluger trods deres skyhed raster i Kalvebodløbet præcis imellem de to planlagte byggerier er, at strømforholdene gør, at kun dette sted er isfrit i mange af de hårde vintre. Dette kan dokumenteres med et notat fra COWI fra 2011. Om lille skallesluger hedder det i notatet bl.a.: "Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet". Og videre: "Lille skallesluger er vintergæst i Danmark og forekommer især i perioden januar-februar. Den lever af fisk og raster i lavvandede områder ved kysten og i større søer. Lille skallesluger optræder med varierende hyppighed i området, den udnytter især Kalvebodløbet, men raster også i mindre omfang i Klydesøen og Birkedammen. Særligt i vintre med udbredt isdække koncentrerer de i Kalvebodløbet. I vinteren 2010-2011 har der været set op til 230 stk. lille skallesluger i de dele af Kalvebodløbet, der ikke har været frosset til (2.1.2011, DOFbasen). Ved fuglebeskyttelsesområdets udpegning i 1983 anførtes en forekomst på 400 lille skallesluger. I isvinteren 1995-1996 blev der observeret op til 478 små skalleslugere i Kalvebodløbet (marts 1996), i en våge umiddelbart syd for Sydhavnstippen (Michael Borch Grell, pers. Medd.)." Endvidere: "Kalvebodløbet har især betydning for de tre fuglearter på udpegningsgrundlaget (Troidand, Stor Skallesluger og Lille Skallesluger), når der råder et udbredt isdække andre steder i fuglebeskyttelsesområdet. ... Ved en besigtigelse den 2. januar 2011 fandtes Kalveboderne og Kalvebodløbet at være helt tilfrosset, undtagen Kalvebodløbet fra omkring Sydhavnstippen i syd til Sjællandsbroen i nord (og videre ind i Sydhavnen). Dette område holdes åbent på grund af de kraftigere strømforhold omkring Sjællandsbroen, som beskrevet i afsnit 3.2.2. Der lå flokke af svaner, blishøns, troidænder, taffelænder og skalleslugere mv. i Sydhavnen, i det isfri område i Kalvebodløbet." Denne dokumentation er i direkte modstrid med Rambølls væsentlighedsvurdering, hvorved rapportens konklusion er fejlagtig og bortfalder. Rambøll skriver under afsnit 2.3 Metode, at "væsentlighedsvurderingen er baseret på eksisterende viden". Det må derfor undre, at COWIs rapport ikke er nævnt eller indgår i reference-listen. Ydermere er det uklart hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for vinterfugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere. Bemærk endvidere at Rambølls væsentlighedsvurdering



ing slet ikke forholder sig til forstyrrelser i byggeperioden, hvilket er en væsentlig mang  
el, da det drejer sig om massivt byggeri, stødende direkte op til Natura-2000 området. P  
å baggrund af ovenstående mener jeg, at der skal udarbejdes en konsekvensvurdering e  
fter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3 for Bådehavngade Syd/Øst – Stejlepladsen, sa  
mt Selinevej Nord.

## Svar til: Høring 49038 af: Birgit G. Danielsen

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

150

INDSENDT AF

Birgit G. Danielsen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

I forhold til lokalplanen for Englandsvej 51 er der følgende indvendinger og ændringsforslag: 1) Ændre udkørslen fra den planlagte parkeringskælder til Englandsvej eller Irlandsvej. 2) Ændre krav til antal parkeringspladser til det nye byggeri til én plads pr 100 kvm bolig. 3) Ændre cykelparkering i kantzone på Ulrik Birchs Allé til beplantning med træer. Baggrund for ændringer: - Trafik: Ulrik Birchs allé er allerede meget trafikeret med blandt trafik særligt i morgentimerne, hvor vejen blandt andet bruges som skolevej for mange af områdetets børn. Dette fører dagligt til farlige situationer særligt i krydset mellem Ulrik Birchs allé og Vatnavej. Med det forslåede byggeri, så vil denne trafik blive betydeligt intensiveret. Det er svært at komme ud på Englandsvej fra Ulrik Birchs allé om morgenen, så man må forvente at det nye byggeris beboere vil finde andre veje gennem Ulrik Birchs alle, Vatnavej og Peder Lykkes vej. Vores forslag er, at ændre udkørslen fra parkeringskælder til Englandsvej eller Irlandsvej. - Parkering: Vejene Ulrik Birchs alle og Vatnavej bruges til parkering for hele området beboere. Dette medfører at det allerede nu kan være svært at finde parkering ved sit hus. Desuden er der hyppigt ulovligt parkerede biler foran beboernes indkørsler. Dette er blevet intensiveret efter der blevet parkering forbudt zone i den sidste del af Ulrik Birchs allé ned mod Englandsvej. Vores forslag er, at der bygges flere parkeringspladser til nye byggeri, dvs. istedet for en plads pr 150 kvm ejerbolig, ændres det til én plads pr 100 kvm bolig. - Kantzoner: I projektet beskrives at kantzonen mod Ulrik Birchs allé bliver cykelparkering. Vi vil anbefale at dette ændres til beplantning med træer for at bevare Ulrik Birchs allé villavejspræg.

.

## Svar til: Høring 49038 af: Mille Dalsgaard

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

151

INDSENDT AF

Mille Dalsgaard

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

København skal være en verdensby med ansvar. Det betyder også et ansvar for dem, der har det svært, og dem på gaden, og dem der har brug for anderledes åndehuller. Sted er, hvor der er højere til himlen og længere til betonen. Og så skal København have mere mangfoldig kultur. Kunst og kultur bør blive prioriteret højere. Og ikke den, der kan leve på kommercielle vilkår, men den, som gør en storby unik. Den smalle kunst, den eksklusive oplevelse, de oplevelser, der skaber den metropole-vibration. For hvis København skal være en verdensby, så skal vi sørge for at have plads til det, der gør os specielle, og det som København er vokset ud af. De unikke åndehuller. Den særlige organisationsform. De vigtige samarbejder. De inkluderende rum med plads til mangfoldighed. Den lokale særegenhed. Unikke byrum Vi skal værne om vores byrum. Også de skæve. Og vi skal sørge for at der ikke bliver for trængt. I Sydhavnen ligger et unik bymiljø, hvor havn og natur smelter sammen i en oase. Stejlepladsen og Fiskerhavnen. To unikke åndehuller, som bør blive bevaret. I øjeblikket er der planer om at bygge meget tæt op af havnen på Stejlepladsen. Her er tale om et åndehul, der er enestående i sin art og som indtil for nylig var fredet. Udover at det vil være et stort tab for København, er det selvfølgelig også en katastrofe for de mennesker, som bor og bruger havnen og for bydelen som sådan. Kulturelle åndehuller og subkultur Vi skal værne om vores kulturelle åndehuller. I Kødbyen ligger Warehouse9. Et unikt sted for et vigtigt community i Danmark. Her er et miljø, der bliver presset af at Kødbyen er i forandring. Kødbyen er en smeltedigel af miljøer, der skal fungere sammen. Men hvis der bliver for utrygt rundt om f.eks. Warehouse9, så rammer det en gruppe personer, der her har et vigtigt holdepunkt. Der er få kulturelle LGBTQI-miljøer i Danmark, så vidt jeg ved er Warehouse9 faktisk det eneste. M

en det trues på sin eksistens, fordi der mangler basal infrastruktur i kødbyen, såsom bænkene, offentlige toiletter, skiltning til fixerum m.m. Det handler om at sikre en helhedstænkning i samskabelse med lokale aktører. Byrummene omkring f.eks. Kvægtorvet er udlånt til specifikke offentlige / halvoffentlige aktører som besværliggør en helhedstænkning og udvikling som er i borgerens og de små aktørers interesse. Her er det vigtigt, at der sikres kontinuitet og at den basale byrumsopgave bliver varetaget på et acceptabelt minimumsniveau, så stofbrugere og sårbare miljøer igen kan sameksistere med et minimum af konflikt uden at blive trængt. Ellers vil vi på sigt ikke have subkultur-, niche- eller andre alternative miljøer i København, fordi vilkårene for eksistens bliver for rå. For få år siden var det muligt, nu bliver kunsten trængt, fordi man også skal løfte et stort socialt ansvar samtidig med at drive en venue. Der havde jeg selv stor glæde af at være udøvende kunstner i et samarbejdsprojekt, der spillede på Warehouse9. Området var også dengang præget af kanyler, men i mindre grad, så sameksistens var mulig – og kunsten kunne leve og ånde frit. Sikre bedre rammer lokalt København er en by, som har mange vidunderlige faciliteter og tilbud, men de klumper sig sammen i klynger. For at skabe en vibrerende by, skal der være bedre rammer for udfoldelse i flere bydele. Sydhavnen er en bydel, hvor de eksisterende rammer på ingen måde står mål med behovet. Lokale aktører som Sydhavn Teater, Karens Minde Kulturhus og Børnekulturstedet er alle presset på plads. Rammerne for kreativ og kunstnerisk udfoldelse er ikke fulgt med Sydhavnens markante befolkningstilvækst, men der er brug for flere muligheder for at opleve noget lokalt. Sydhavnen er en bydel, der i den grad har brug for at blive set. Udviklingen er i gang, men de kulturelle udfoldelses muligheder er begrænsede pga. pladsproblemer. Potentialer er tilstede, men det kræver en saltvandsindsprøjtning til opgradering af rammerne. Om fem år kommer metroen også til Sydvest, så bliver bydelen bundet endnu bedre sammen med resten af København. Det er nu, der skal sættes ind og tænkes, hvordan vi kan skabe blivende unikke kulturelle venues, der vil klæde den gamle arbejderbydel med sine helt særlige og smukke byrum. Dette sker bedst ved sammen med lokale aktører at skabe nogle bæredygtige løsninger, der både er unikke i København og som binder Sydhavnen sammen på tværs. Det handler om at skabe en verdensby, der hænger sammen. Hvor bydelene alle har en stærk kulturel stemme, noget, der gør nysgerrig og tiltrækker blikket udefra. Vi skal værne om den særlige Københavneroplevelse i det daglige. Centrum er efterhånden ved at have mange spidsbelastende perioder med masseturisme, men København er meget mere end Kgs. Nytorv og Den lille Havfrue. Kødbyen, Fiskerhavnen, teater i Østre Kapel på Vestre Kirkegård. København kan blive en by, som man rejser til for at opdage i al sin mangfoldighed med spændende nicher og særlige historier. Som har en kultur, der inviterer indenfor og hvor man kan gå på opdagelse i unikke byrum. Og hvor man bruger hele byen – og hele byen har noget at byde på. Meget af det findes allerede, noget skal udbygges, noget bevares, noget passes på og sikres. Og det er helt okay, at vi gør det på en måde, så alle fortsat kan være her. Tak for at lytte.

## Svar til: Høring 49038 af: Christian Ulrich

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

152

INDSENDT AF

Christian Ulrich

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

SIDE 16 "særligt fokus på de udsatte boligområder." Ordet ghetto udgår af hele teksten. Ny målsætning: "At integrationen af beboere i udsatte områder styrkes, ved demokratisk inddragelse, aktivt medborgerskab og aktiv arbejdsmarkedspolitik." SIDE 26 "Et sundt København". "For at øge den fysiske sundhed blandt lavindkomstgrupper skal de tilbydes målrettede motionstilbud til rimelige priser." SIDE 27 "København kommunes indsats". "Vi reviderer parkeringsbestemmelserne så de tilpasses efter målsætningen om 70% CO2 reduktion i 2030." "Vi vil arbejde for rimelige takster i offentlig transport. Taksterne skal være på et niveau der kan betales af alle indkomstgrupper." SIDE 32 OG 33. "Variation i bybilledet" – "Københavns kommunens indsats." Samme tekst 2 gange " Vi friholder en stor del af Indre by og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele." Erstattes med "Alle nye højhuse som placeres i ældre boligområder med sammenhængende arkitektur skal planlægges i tæt samarbejde med beboere og uafhængige bygningssagkyndige. Indre by og Christianshavn skal friholdes for højhusbyggeri." SIDE 45 "Energi og miljø" Ny mål indsats "At inddrage Københavns borgere som aktive medspillere i klima og miljø indsatsen."

## Svar til: Høring 49038 af: Kaj Bruun Mortensen

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

153

INDSENDT AF

Kaj Bruun Mortensen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

INDSIGELSE TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019 SPECIFIKT AFSNIT KONGENS ENGHAVE: BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST, STEJLEPLADSEN, SAMT SELINEVEJ NORD. Indsigelsen er begrundet i: I. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) SAMT SELINEVEJ NORD STØDER OP TIL ET NATURA 2000 OMRÅDE, DER HAR KRAV PÅ SÆRLIG MILJØBESKYTTELSE I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 for Bådehavnsgade og Selinevej har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune. Der er tale om en "væsentlighedsvurdering", hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektets påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder habitatbekendtgørelsens krav. Jeg gør derfor indsigelse gældende i forbindelse med den offentlige høring. Jeg mener, at kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. II. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) ER UDLAGT SOM BEVARINGSVÆRDIGT KULTURMILJØ Arealet øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen og Fiskerhavnen) er udlagt som "bevaringsværdigt værdifuldt kulturmiljø" af Københavns Kommune. Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle værdier, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser), at jeg ønsker dem bevaret. Det drejer sig om Fiskerhavnen, dens bebyggelser og Stejlepladsen, der henligger som vildt naturområde og samtidig også udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen. København har ikke brug for flere dyre boliger, men har brug for at bevare værdifulde unikke kulturmiljøer, oprindelig maritimt liv og grønne områder. Jeg ønsker, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bå

dehavngade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé. Jeg er desuden imod, at bebyggelsesprocenten ved Sluseholmen øges. Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister. Med venlig hilsen  
Kaj Bruun Mortensen Mozartsvej 24 2450 København SV

**INDSIGELSE TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019  
SPECIFIKT AFSNIT KONGENS ENGHAVE:  
BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST, STEJLEPLADSEN, SAMT SELINEVEJ NORD.**

Indsigelsen er begrundet i:

**I. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) SAMT SELINEVEJ NORD STØDER  
OP TIL ET NATURA 2000 OMRÅDE, DER HAR KRAV PÅ SÆRLIG MILJØBESKYTTELSE**

I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 for Bådehavnsgade og Selinevej har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune.

Der er tale om en ”væsentlighedsvurdering”, hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektets påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder habitatbekendtgørelsens krav. Jeg gør derfor indsigelse gældende i forbindelse med den offentlige høring.

Jeg mener, at kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3.

**II. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) ER UDLAGT SOM  
BEVARINGSVÆRDIGT KULTURMILJØ**

Arealet øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen og Fiskerhavnen) er udlagt som ”*bevaringsværdigt værdifuldt kulturmiljø*” af Københavns Kommune.

Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle værdier, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser), at jeg ønsker dem bevaret. Det drejer sig om Fiskerhavnen, dens bebyggelser og Stejlepladsen, der henligger som vildt naturområde og samtidig også udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.

København har ikke har brug for flere dyre boliger, men har brug for at bevare værdifulde unikke kulturmiljøer, oprindelig maritimt liv og grønne områder.

Jeg ønsker, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bådehavnsgade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.

Jeg er desuden imod, at bebyggelsesprocenten ved Sluseholmen øges.

Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister.

Med venlig hilsen

Kaj Bruun Mortensen  
Mozartsvej 24  
2450 København SV



## **Svar til: Høring 49038 af: Ralf Andersson**

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

154

INDSENDT AF

Ralf Andersson

POSTNR.

1655

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringsvar i vedhæftede fil

**INDSIGELSE TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019  
SPECIFIKT AFSNIT KONGENS ENGHAVE:  
BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST, STEJLEPLADSEN, SAMT SELINEVEJ NORD.**

Indsigelsen er begrundet i:

**I. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) SAMT SELINEVEJ NORD STØDER  
OP TIL ET NATURA 2000 OMRÅDE, DER HAR KRAV PÅ SÆRLIG MILJØBESKYTTELSE**

I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 for Bådehavnsgade og Selinevej har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune.

Der er tale om en ”væsentlighedsvurdering”, hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektets påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder habitatbekendtgørelsens krav. Jeg gør derfor indsigelse gældende i forbindelse med den offentlige høring.

Jeg mener, at kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3.

**II. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) ER UDLAGT SOM  
BEVARINGSVÆRDIGT KULTURMILJØ**

Arealet øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen og Fiskerhavnen) er udlagt som ”*bevaringsværdigt værdifuldt kulturmiljø*” af Københavns Kommune.

Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle værdier, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser), at jeg ønsker dem bevaret. Det drejer sig om Fiskerhavnen, dens bebyggelser og Stejlepladsen, der henligger som vildt naturområde og samtidig også udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.

København har ikke brug for flere dyre boliger, men har brug for at bevare værdifulde unikke kulturmiljøer, oprindelig maritimt liv og grønne områder.

Jeg ønsker, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bådehavnsgade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.

Jeg er desuden imod, at bebyggelsesprocenten ved Sluseholmen øges.

Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister.

Med venlig hilsen

Ralf Stenholt Andersson  
Journalist

## **Svar til: Høring 49038 af: Ralf Andersson**

OPRETTET

13. oktober 2019

SVARNUMMER

155

INDSENDT AF

Ralf Andersson

POSTNR.

1655

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringsvar i vedhæftede fil

**INDSIGELSE TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019  
SPECIFIKT AFSNIT KONGENS ENGHAVE:  
BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST, STEJLEPLADSEN, SAMT SELINEVEJ NORD.**

Indsigelsen er begrundet i:

**I. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) SAMT SELINEVEJ NORD STØDER  
OP TIL ET NATURA 2000 OMRÅDE, DER HAR KRAV PÅ SÆRLIG MILJØBESKYTTELSE**

I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 for Bådehavnsgade og Selinevej har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune.

Der er tale om en ”væsentlighedsvurdering”, hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektets påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder habitatbekendtgørelsens krav. Jeg gør derfor indsigelse gældende i forbindelse med den offentlige høring.

Jeg mener, at kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3.

**II. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) ER UDLAGT SOM  
BEVARINGSVÆRDIGT KULTURMILJØ**

Arealet øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen og Fiskerhavnen) er udlagt som ”*bevaringsværdigt værdifuldt kulturmiljø*” af Københavns Kommune.

Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle værdier, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser), at jeg ønsker dem bevaret. Det drejer sig om Fiskerhavnen, dens bebyggelser og Stejlepladsen, der henligger som vildt naturområde og samtidig også udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.

København har ikke brug for flere dyre boliger, men har brug for at bevare værdifulde unikke kulturmiljøer, oprindelig maritimt liv og grønne områder.

Jeg ønsker, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bådehavnsgade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.

Jeg er desuden imod, at bebyggelsesprocenten ved Sluseholmen øges.

Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister.

Med venlig hilsen

Ralf Stenholt Andersson  
Journalist

## Svar til: Høring 49038 af: Birte Norgreen

OPRETTET

14. oktober 2019

SVARNUMMER

156

INDSENDT AF

birte norgreen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune Stejlepladsen er et grønt område i Bådehavngade, som Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at udpege til bebyggelse. Indtil 1. april 2019 var området fredet som en del af den såkaldte Kalvebodkilefredning, der har betydning for områdets dyreliv, især fugle. Vandet, der støder op til Stejlepladsen, er Natura 2000-område (Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for) og er desuden underlagt EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for mine skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • Jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmands Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre og så en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker "at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder" (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de grønne områder, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplan

en op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnernes ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som ”en mangfoldig by, med diversitet og tolerance” (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en byudvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnernes, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter vanskeliggøres, når naturen kun findes i afgrænsede pletter. I den nuværende byudvikling ødelægges denne sammenhæng, og det er afgørende, at Kommuneplan 2019 sikrer den sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. Jeg skal her henvise til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsvej, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det er områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fredede del af Sydhavnstippen 3. Den øvrige del af Tippen som er et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er fredet 4. Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affædet ved lov i foråret 2019 5. Det mindre selvgroede skovområde med stiforbindelse til Karens Minde-området, som indeholder park, dyrefolde og et bevaringsværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem komponistkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket biodiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have Disse områder har især for fuglelivet sammenhæng med Kalvebod Fælled og Amager Fælled. Jeg ønsker at bevare og styrke de grønne områder. Hermed mener jeg, at sammenhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager Dette område er kendetegnet ved; • Et mindre afgrænset område rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet • Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan • Store kulturelle, men sårbare værdier, som b

eskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>) • Mindre erhverv, herunder erhvervsfiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen • En mangfoldighed af selvbyggeri • En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsgade. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsgade til én samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper • At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen • At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv • At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes • At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder • At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter • At der holdes en friarealprocent på 10 % • At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samskabelsesproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet Baugruppen (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Arkitekt Ulrik Fenger Mathiasson, har udarbejdet nedenstående grafik, der illustrerer hhv. de eksisterende byggeplaner og mit forslag til helhedsplan. Se bilaget på sidste side i dette dokument. Rekreative værdier og stiforbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Teglsøholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehav-

nsgade give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn. BYUDVIKLINGEN  
OMKRING FISKERHAVNEN BØR TAGE AFSÆT I STEDETS KVALITETER Hvis man i et særligt  
og sårbart område som Fiskerhavnen bygger "som man plejer" uden først at forstå sted  
et og skalaen, vil den unikke karakter og det værdifulde kulturmiljø, som alle ønsker at  
bevare, blegne og forsvinde. Hvis man derimod prøver at forstå det særlige, og hvis ma  
n bygger videre på alle kvaliteterne i området, vil man med den rigtige tone og bebygge  
lesesprocent kunne skabe et område, som er meget mere værd både for de nuværende  
og for de fremtidige beboere - og også for byen. 1. Det gamle Sydhavn med store områ  
der med selvbyggerområde (koloni- og nyttehaver) 2. Det nye Sydhavn 3. Fiskerhavn  
en, men unik og bevaringsværdig kultur og miljø. 4. Stejlepladsen, som kan omfattes af  
en samlet byplanlægning uden byggeri. 5. Område øst for Båd havns gade som kan omfa  
ttes af en samlet byplanlægning 6. Område vest for Båd havns gade som kan omfattes af  
en samlet byplanlægning 7. Tippen, en del af det sammenhængende naturområde med  
stor biodiversitet og rekreativ karakter



## Svar til: Høring 49038 af: Charlotte Torp Møller

OPRETTET

14. oktober 2019

SVARNUMMER

157

INDSENDT AF

charlotte torp møller

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker sammenhængende grønne områder • Jeg ønsker beskyttelse af rekreative værdier • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmands Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Jeg ser flere gode takter i den fremlagte kommuneplan, men desværre også en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg først og fremmest på, at kommunen i forbindelse med byudvikling ønsker ”at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder” (s. 5), og at blive bæredygtig, blive CO2-neutral om 5-6 år og være en grøn by. Det er alt sammen mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til de grønne områder, som jeg ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnernes ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget andet natur. Ovenikøbet anlagt natur i stedet for den eksisterende, der i det store hele er natur, som i øjeblikket får lov til at passe sig selv, bortset fra lidt naturpleje med græssende dyr og lignende

e. Og særlige miljøer er sårbare over for massivt nybyggeri. For mig er det centralt, at kommuneplanen også styrker Københavns udvikling som "en mangfoldig by, med diversitet og tolerance" (s. 5). Det gælder udviklingen af København som en grøn by, og en by udvikling og arkitektur, som understøtter de forskellige områders og kvarterers særlige kvaliteter. Man skal kunne se, mærke, kende og lugte forskel på, om man er i Sydhavn, på Nørrebro, Vesterbro, Amager eller Brønshøj. Kommuneplan 2019 skal styrke denne mangfoldighed og bør være en rød tråd i byudviklingen. Én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager Dette område er kendetegnet ved;

- Et mindre afgrænset område, som er rammet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet
- Store sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan
- Store kulturelle, men sårbare værdier, som beskrevet i forbindelse med Kommuneplan 2015 (<https://kp15.kk.dk/artikel/kulturarv>)
- Mindre erhverv, herunder erhvervs-fiskeri og små håndværksvirksomheder i Fiskerhavnen
- En mangfoldighed af selvbyggeri
- En unik og bevaringsværdig sammenhængskraft mellem natur og beboelse

Da der er tale om et lille, afgrænset geografisk areal, er der mulighed for at sikre én samlet byudvikling, som tager afsæt i dette områdes særlige karakter. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudviklingen her sker som én samlet og sammenhængende plan, og ikke, som der lægges op til, af flere usammenhængende planer og forløb, der ikke tænkes som ét system. Den nuværende proces lever ikke op til visionerne i "en Verdensby med ansvar". En helhedsplan bør omfatte de nævnte grønne områder, herunder Stejlepladsen, og arealerne på begge sider af Bådehavnsvej. En helhedsplan giver mulighed for at udvikle områderne både nord og syd for Bådehavnsvej til en samlet bydel. Jeg foreslår, at en helhedsplan omfatter følgende principper

- At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
- At områdets ikke-grønne arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
- At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen ligeledes fastholdes
- At bebyggelse i kvarteret sker uden mellemkomst af developer-virksomheder
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter
- At der holdes en fri arealprocent på 100 %
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for et byudviklingsekperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, gerne i en samarbejdsproces med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste • kan jeg henvise til en tysk byudviklings- og arkitekturbevægelse, kaldet Baugruppen (byggegrupper), der erfaringsmæssigt giver bygninger af høj og utraditionel arkitektonisk værdi, et levende bybillede og mangfoldige kvarterer. Jeg har dog visioner om et lidt mere vidtgående selvbyggerprojekt, idet det bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsvej. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thoma

s Koppel Alle. Derfor skal jeg foreslå at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Rekreative værdier og stiforbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem "nye" og "gamle" Sydhavn.

**Svar til: Høring 49038 af: Amager Øst Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

158

INDSENDT AF

Amager Øst Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Øst Lokaludvalg

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



OKF Byudvikling

## Amager Øst Lokaludvalgs høringssvar til forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Amager Øst Lokaludvalg kvitterer for en omfattende og spændende kommuneplan.

Vores høringssvar er inddelt i fire afsnit: Først en opsummering af vores væsentligste ændringsforslag, dernæst et bilag med ændringsforslag til hovedteksten og et bilag med ændringsforslag til rammeændringer. Til sidst vores visionspapir for Nordøstamager, som baggrund.

Lokaludvalgets udsagn står på skuldrene af mange års dialog med borgerne i bydelen. I forbindelse med udkastet til ny kommuneplan har vi holdt en velbesøgt workshop om byudvikling på nordøstamager, skrevet artikler, taget dialogplancher med på Amagerbro Torv samt holdt et politisk debatmøde med lokale BR-medlemmer og masser af nysgerrige borgere. Senest har vi vedtaget en vision for Nordøstamager, som pædagogisk opsummerer den byudvikling borgerne ønsker.

Lokaludvalget fremhæver særligt følgende ændringsforslag til kommuneplanen:

1. Lokaludvalget ønsker at fastholde hele Prøvestenen Syd som rekreativt område. Vi har i snart et år haft dialog med By og Havn om at få åbnet det fine naturareal for offentligheden og har en dialog om affaldshåndtering med Københavns Kommunes affalds-enhed. I forslaget til kommuneplan argumenteres det, at erhvervsformål på 2/3 af arealet er en forudsætning for at åbne resten af arealet op for rekreative formål. Den argumentation hænger ikke sammen. By og Havn kunne åbne arealet allerede i dag.

25. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0210839

Dokumentnummer  
2019-0210839-48

Sekretariatet for Amager Øst  
Lokaludvalg  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800275

[www.aeelu.kk.dk](http://www.aeelu.kk.dk)

Hvorfor inddrage rekreative arealer i en situation, hvor byen vokser? Byens mange nye beboere skal selvfølgelig have adgang til rekreative arealer nær deres hjem.

Et nyt erhvervsområde over miljøklasse 3 går også imod de politiske tilkendegivelser i Teknik- og Miljøudvalget om en zonerings af Prøvestenen, hvor de tungeste funktioner lægges på den nordøstligste del - af hensyn til muligheden for fremtidig byudvikling af Kløverparken. Yderligere erhvervsudvikling vil også betyde mere tung trafik gennem de nye boligområder, som allerede er hårdt belastet, og må forvente endnu flere daglige lastbiler som følge af de nye benzintanke (OTC-sagen).

2. Erhvervsområdet ved Siljengade foreslår vi at udvikle som en fortsat kreativ zone, eventuelt som "C1\*" med nye særlige bemærkninger, der giver mulighed for begrænset boligudvikling og værner om små erhverv.

De små værksteder, håndværkere og kreative iværksættere har ikke andre steder at flytte til, hvor huslejen er til at betale, idet alle erhvervsområder i København bliver inddraget til boligudvikling. En rammeændring af Siljengade vil gøre vores bydel mindre blandet og medføre øget trængsel og forurening fordi arbejdspladser flytter ud af byen. Det vil fjerne vækstlaget og lærepladser for de børn der ikke tager boglige uddannelser.

Samtidig risikerer vi at miste de sidste rester af Amagers industrielle kulturhistorie, sådan som det er sket langs Amager Strandvej og Strandlodsvej, hvor mange historiske bygninger og vigtige funktioner er blevet fjernet.

3. Vi foreslår at der igangsættes boligudvikling på en mindre del af arealet Kløverparken, som erstatning for boligudvikling på Siljengade. Her er ikke samme kulturhistoriske bygninger. Grundejeren Skanska har foreslået en faseplan for området, som tager hensyn til risikozoner fra Prøvestenen og udvikling af fremtidig infrastruktur. Vi anbefaler at starte med fase 1a - med baggrund i en fase-inddelt Helhedsplan for området, som kan tage udgangspunkt i Lokaludvalgets Visionspapir for Nordøstamager og et tæt samarbejde med borgerne.
4. Samtidig med udvikling af Kløverparken foreslår vi, at der reserveres et rekreativt bånd langs kysten - fra Amager Strandvej 3, over Prøvestensbroen til Kraftværksøen, cirka 25 meter bredt. Dette er i overensstemmelse med Skanskas planer

for området samt Lokaludvalgets Visionspapir for Nordøstamager. Forslaget sikrer den fri, uhindrede adgang til kysten for alle byens borgere – en stolt tradition som vi skal værne om, og sikre med rettidig omhu.

5. Vi foreslår at man ikke ændrer rammen i villakvartererne omkring Kastrupvej, mv., fordi 50% højere bebyggelsesprocent vil ødelægge områdets særlige funktion som "Københavns grønne lunge" der opsamler CO<sub>2</sub> og forsinker regnvand til de i forvejen overbelastede kloaker. Forslaget er en åben ladeport for at resten af området til ad åre kan blive bebygget tættere. Det ønsker vi ikke.

Derudover har dele af Grækenlandsvej-kvarteret et unikt enhedspræg med 2-plans villaer bygget efter samme model, hvilket er vigtigt at bevare, evt. med en bevarende lokalplan.

Vi undrer og også over, at man vil fortætte i de områder som i dag ligger længst fra metroen.

6. I det tidligere udkast til kommuneplan, som var i intern høring, fremgik på side 20 følgende formulering om bilfri byområder: "Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfrie byområder i byudviklingsområderne. Det kan være områder med meget få parkeringspladser eller hvor parkeringen er samlet i et p-anlæg".

Vi ønsker at formuleringen om bilfri byområder genopstår i den endelige kommuneplan. Bilfri byområder giver plads til byliv, og skaber incitament til ikke at eje en bil på fast basis - til glæde for både klima, trængsel og sundhed.

7. Kommuneplanen forventer på side 41 "En udvikling af Københavns Lufthavn med mange direkte flyforbindelser til resten af Europa og verden". Vi mener ikke tiden er til at øge CO<sub>2</sub>-udledningerne markant, og foreslår derfor at sætningerne om fly udgår til fordel for at udbygge det efterfølgende afsnit om hurtige togforbindelser med en satsning på nattog.
8. CO<sub>2</sub> neutralt byggeri  
Lokaludvalget foreslår at ændre side 22, anden spalte, linje 8 således:  
"Vi vil arbejde for, **at alle offentlige byggepladser skal være CO<sub>2</sub> neutrale byggepladser**, samt at genanvende.."  
Motivation: Byggeriet i København er en af de allerstørste

CO<sub>2</sub>syndere vi har. Andre store byer stiller nu krav om at offentlige byggerier skal foregå 100 pct CO<sub>2</sub> neutralt. Det skal vi også gøre, for at kunne blive helt CO<sub>2</sub> neutrale.

9. Mindre nedrivning sparer CO<sub>2</sub>

Lokaludvalget ønsker at bunden af side 22, spalte 2 udformes således:

"udgangspunktet for en CO<sub>2</sub> neutral byudvikling bør være at bygge så lidt og så let som muligt, herunder særligt at undgå nedrivning af bygninger, og i stedet genindrette eller ombygge eksisterende strukturer til nye formål"

Motivation: SBI har målt, at den største enkeltstående CO<sub>2</sub> gevinst i ejendomsudvikling kan høstes ved at opgradere bygningsmassen frem for at rive den ned. Mantraet er "don't build", dvs forsøg at (gen)bruge det du har, samlokalisere, byg mindre, lettere etc.

10. Askefri energi og varme

Lokaludvalget foreslår at side 22 linje 15, ændres til:

"CO<sub>2</sub> neutral, **og på sigt askefri**, fjernvarme"

Motivation: Lige om lidt åbner bio4 på amagerværket, og Amager bakke er allerede åbnet. Begge værker vil de næste 30 år udlede store mængder CO<sub>2</sub> og luftforurening i vores bydel. Vi ønsker at energi-og varmforsyningen omlægges til det fagfolk kalder "askefri" produktion. Dvs man ikke brænder noget af.

Biobrændsel vil i fremtiden vil blive en knap ressource som lægger beslag på jord der ellers kunne brødføde befolkninger eller være natur. Affald er en ikke-fornybar ressource.

Vi anerkender at der nok også i 2050 vil indgå en smule afbrænding af affald og træ til at klare spidsbelastninger.

Se vedlagte bilag for flere ændringsforslag og uddybende argumentation for de ovenstående forslag - samt vores vision for Nordøstamager.

Vi ser frem til at høre jeres kommentarer.

Venlig hilsen  
Susanne Møller  
Formand





## Bilag 1 - Høringsvar til hoveddokument

### Generelt

I forbindelse med den interne høring har forvaltningen medtaget tre af lokaludvalgets forslag til tekstuelle rettelselser: Vedrørende handicaptilgængelighed, øget borgerdialog og uddybning af CO2-målsætning. Det er vi glade for.

En gennemgang af den samlede hvidbog fra den interne høring viser imidlertid, at næsten alle lokaludvalg udtrykker skepsis over for den løbende fortætning og manglende udbygning af institutioner - samt ønsker om at bevare lokale bygningers særpræg. Dette har dog ikke medført nogen ændringer i forslag til kommuneplan 2019.

Vi opfordrer til at der tages højde for denne kritik.

### Kulturhistorie (109, 100, 111)

Lokaludvalget ønsker, at Nordøstamager skal bevare spor af gammelt industriområde. Bygninger i Nordøstamager skal bevares i størst mulig udstrækning pga. områdets samlede kulturhistoriske værdi, og for at fastholde lav husleje for mindre erhverv og iværksættere. Ved udlægning af areal til boliger skal bygninger og bygningsmaterialer i størst mulig udstrækning genbruges.

Lokaludvalget har gentagne gange uden særlig succes forsøgt at bevare industribygninger, som led i byudviklingen af de gamle industriområder i bydelen. Lokaludvalget finder, at der bør ske en opstramning af kommunens regler og håndhævelse.

Vi ser i den forbindelse gerne, at der fremover som led i udarbejdelsen af lokalplaner sker en udpegningen af bygninger som har kulturhistorisk værdi i et samarbejde mellem lokaludvalg og forvaltning ligesom, at dispensationer vedr. bevaringsværdige bygninger fremover kræver høring af lokaludvalg.

### Vedr. "København set fra oven" (s.2)

#### Nye grønne områder (126)

Lokaludvalget ønsker, at der på oversigtskortet, side 2, udpeges potentiale-områder for nye store eller mellemstore grønne områder på Nordøstamager. Vi foreslår Prøvestenen syd som et stort grønt område, samt en del af Kløverparken som et mindre grønt område.

25. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0210839

Dokumentnummer  
2019-0210839-49

Sekretariatet for Amager Øst  
Lokaludvalg  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800275

[www.aeelu.kk.dk](http://www.aeelu.kk.dk)

## Vedr. "En social og mangfoldig by" (s.12)

### Kultur og fritid (150)

Målsætningen om nye faciliteter skærpes med ny formulering på side 12:

"- At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning *i takt med tilflytningen og den demografiske udvikling*" (tilføjelse i kursiv)

### Integration mellem mennesker (133)

Det foreslås at tilføje en målsætning på side 12 om "*At opføre boliger, der skaber integration mellem forskellige grupper, som normalt ikke omgås hinanden*".- fx handicappede og ikke handicappede, indvandrere og gammel-danskere, unge og gamle, hjemløse og ikke-hjemløse

### Små lokalplaner

I dag er praksis i kommunen, at der ikke stilles krav om almene boliger når lokalplanen omfatter mindre end [3.000] etagemeter. Dette bør ændres, så det altid undersøges, om et boligselskab er interesseret - og i givet fald skal 25 % kravet da indarbejdes.

Derfor foreslås, at der til følgende sætning på side 14:

*"Derfor er almene boliger en vigtig del af den sammenhængende by, og vi stiller krav om 25 % almene boliger i de lokalplaner, hvor det understøtter en blandet by. "*

tilføjes:

*"Herunder også i mindre lokalplaner såfremt et alment boligselskab er konkret interesseret."*

### Boligpriser (132)

De stigende boligpriser er den største boligsociale udfordring for kommunen. Det er nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af ejendomme, for at tjene penge på en hurtig renovering, som presser beboerne ud med huslejestigninger.

Antallet af boliger til en maksimal husleje på 3.300 kr. er nu på et minimum for løsning af boligproblemer for de mest udsatte grupper. Ved hjemløsetællingen i 2017 var der 1.482 hjemløse hjemmehørende i Københavns Kommune. Dertil kommer mange unge, som har svært ved at betale en højere husleje.

Lokaludvalget foreslår en ændring på side 17, hvor teksten:

*"Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger ..."*

tilføjes:

*"Det er dog her nødvendigt at sikre at der fortsat er ejendomme med billig husleje til rådighed i kommunen."*

## **Vedr. "En grøn, sund og bæredygtig by" (s 20)**

### **CO2-mål (130)**

Lokaludvalget ser gerne, at der i planen redegøres uddybende for status og indeholder en handleplan for målet om, at København skal være CO2-neutral i 2025.

### **Urban farming (135)**

Lokaludvalget ser gerne at planen indeholder en beskrivelse af, hvordan kommunen kan arbejde strategisk med urban farming og give mulighed etablering af flere dyrkningsmuligheder i byen, fx på byens tage mv.

Derfor foreslås, at der på side 45 under "Rekreation og Natur" tilføjes et nyt punkt:

*"At adgangen til at udnytte byens tage og andre arealer til urban farming fremmes"*

### **Byggematerialer (136)**

Der bør sættes måltal for genanvendelse af byens byggematerialer. Forvaltningen afviser at materialevalg kan reguleres i kommuneplanen. Imidlertid indeholder planlovens §33a om Lokal Agenda 21 et krav til kommuner om politiske målsætninger for bl.a. bæredygtig byudvikling og byomdannelse.

Derfor foreslås, at der på side 45 under "Energi og Miljø" tilføjes en række punkter, som fremlægger de politiske målsætninger for bl.a. bæredygtige byggematerialer og genanvendelse af materialer. Alternativt i teksten side 22.

### **Alternativer til privatbilisme (137)**

I takt med at byen fortættes bliver det vigtigere at se på alternativer til privatbilisme. Derfor foreslås lokaludvalget, at der på side 22 efter:

*"I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion .."* indsættes følgende sætning:

*"Der er stigende trængsel i København. Derfor er der behov for en samlet plan for, hvorledes man fremmer alternativer til bilkørsel."*

### **Busnettet (138)**

Lokaludvalget finder ikke beskrivelsen af det nye busnet på side 26 som bidrag til at skabe en øget sammenhæng i den kollektive transport retvisende. I Amager Øst indebærer omlægningen af busserne imidlertid en klar forringelse af den lokale kollektive transport. Det hænger ikke sammen med den befolkningstilvækst vi oplever i bydelen. Lokaludvalget efterlyser bedre tværgående busforbindelser, herunder tværgående forbindelse mellem Amager og Hvidovre Hospital. Det foreslås derfor at sætningen side 26 indholdende ordet "busnet" ændres til

*"og der er behov for et udbygget busnet som kan øge sammenhængskraften og styrke det markante løft som Cityringen."*

### **Kollektiv trafik ved lav mobilitet (151)**

De anførte trafikmålsætninger på side 44 tilføjes:

*"- At sikre god kollektiv transport for borgere med lav mobilitet, såvel ældre som borgere med handicap"*.

### **Vedr. "En kulturel storby med kant" (s 28)**

#### **Udsmykning (141)**

København har mange flader og pladser, som kan udsmykkes med kunst og detaljer, så byen bliver spændende at færdes i. Derfor foreslår vi at side 31 sidste afsnit tilføjes:

*"Ved udbygning af nye byrum og byområder skal vi indtænke muligheder for kunst samt kultur- og idrætsfaciliteter, idrætsliv og bevægelse i udformningen af byens facadedetaljer, inventar og belægninger. Samtidig skal det uudnyttede potentiale i at bruge byens tagflader til nye former for kunst, aktiviteter og ophold udnyttes"*

### **Befolkningsudviklingen og byudviklingen**

I kapitel 1 foreslår vi, at Kommuneplanen udvides med et kapitel/afsnit, der nærmere beskriver den faktiske befolkningsudvikling i København. Hvor mange flytter ud og ind i København og hvad er forklaringen på befolkningsvæksten? Hvad kan vi sige om de kommende 12 års forventede udvikling, og hvad giver det anledning til at overvejelser om, hvilken byudvikling vi skal have?

### **Vedr. "En by i vækst med talenter og arbejdspladser" (s34)**

#### **Praktikpladser (143)**

Det foreslås at tilføje en målsætning på side 34 om *"at sikre et blandet erhvervsudbud, så flest mulige unge kan få praktikpladser indenfor deres fag"*. Derved understøttes også målsætningen om en blandet by i social balance.

### **Vedr. afsnittet "Amager Øst" (s 52)**

#### **Infrastruktur (112)**

Lokaludvalget ønsker, at der udvikles sammenhængende planer for infrastruktur (cykel, kollektiv transport og biler) i Nordøstamager, der i nødvendig grad tager højde for planer om en evt. østlige ringvej, med opkørsel i Amager Øst samt tager højde for den øgede trafikale belastning på Amager Strandvej, Kløvermarksvej, Uplandsgade og Strandlodsvej i de senere år.

Forvaltningen henviser til, at der i arbejdet med Lynetteholmen vil blive arbejdet med infrastruktur til og fra de nye byområder. Lokaludvalget opfatter det som to vidt forskellige opgaver, idet der ikke nødvendigvis vil komme nogen sammenhængende planer for trafikafviklingen på Nordøstamager ud af arbejdet med Lynetteholmen. Der sker allerede i dag en kraftig udbygning af Nordøstamager og behovet for en sammenhængende trafikplan er akut.

Derfor foreslås, at der på side 52 efter sætningen:

*"Med etablering af metro til lufthavnen har byudviklingen på Amager Øst det seneste årti koncentreret sig omkring områderne ved Krimsvej, Strandlodsvej og Ved Amagerbanen."*

tilføjes:

*"Udbygningen kalder på behovet for en sammenhængende plan for infrastruktur (cykel, kollektiv transport og biler) i Nordøstamager."*

### **Rekreative muligheder langs kysten**

Lokaludvalget ønsker, at der skal skabes synergieffekter mellem de investeringer der er foretaget langs med vandet de senere år, så som Amager Strandpark med Helgoland, Den Blå Foreningsby, Naturcenter Amager Strand, Det Maritime Ungdomshus, Sundby Sejlforening, Amager Bakke mv. samt de allerede eksisterende foreninger der findes langs med stranden.

Derfor foreslås at teksten på side 52:

*"Kløvermarken og Amager Strandpark er i dag ofte benyttede udflugtsmål, når københavnere skal (...) Amager Øst adskiller sig fra Københavns øvrige bydele."*

ændres til:

*"Bydelen har mange fritidstilbud langs hele kysten, som københavnere gør flittigt brug af. Særligt Amager Strandpark gør, at bydelen adskiller sig fra Københavns øvrige bydele. De mange aktiviteter kan styrkes ved øget samarbejde mellem aktørerne og fremkommelighed langs kysten til lands og til vands"*

### **Siljengade/Prags Boulevard**

Som nævnt ønsker vi at holde fast i de kulturhistoriske værdier. Det foreslås derfor, at afsnittet s. 52 "Nye byudviklingsområder ved Prags Boulevard" ændres til:

*"Dynamiske kreative zoner fastholdes.*

*Med Kommuneplan 2019 fastholdes og udvikles de nuværende industriområder nord for Prags Boulevard til kreative zoner og industriformål. Området består i dag af en blanding af traditionelle og kreative erhverv i en delvist nedslidt bygningsmasse med lav husleje til iværksættere og tydelige spor af områdets historiske anvendelse til industri. Området kan bære en begrænset boligudvikling i form af*

*eksperimenter med boligfællesskaber eller blandet erhverv/boligfællesskab"*

På side 53 tilføjes:

*"Sigtet er at udvikle området som ren kreativ zone i kombination med bofællesskaber."*

Motivation: Se bilag 2, rammeændringer, hvor vi foreslår en ændring til C1-område frem for C2-område.

Lokaludvalget deltager gerne i en dialog, som også inkluderer virksomheder, borgere, grundejere og forvaltningen.

### **Kløverparken (119)**

Lokaludvalget ser gerne, at der påbegyndes boligudvikling på de dele af Kløverparken som ligger længst fra vandet. Dette skal ses som erstatning for den foreslåede boligudvikling på Siljangade.

Vi foreslår derfor at afsnittet s. 52 "Kløverparken som fortsat perspektivområde" ændres således:

*"Kløverparken udvikles gradvist til blandet bolig- og erhvervsområde. I nærværende kommuneplan udlægges et mindre areal langs Raffinaderivej til ungdomsboliger og seniorboliger. Området huser i dag en række forskellige virksomheder samt kultur- og fritidsfaciliteter, som er vigtige at holde fast i. Det er således den ubebyggede del som udvikles til boliger.*

*Det meste af Kløverparken vil på sigt kunne udgøre et nyt centralt byområde i København. Størstedelen af arealet afventer dog til håndtering af infrastruktur, men området tættest på Raffinaderivej kan planlægges allerede nu. Der kan udarbejdes en plan for forlængelse af Amager Strandvej op til Kløvermarksvej for at aflaste Raffinaderivej. En mere omfattende byudvikling skal afvente en zonerings af Prøvestenen - en plan, der sikrer at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken"*

Begrundelse: En af grundejerne har foreslået en faseplan for området, som tager hensyn til risikozoner fra Prøvestenen og udvikling af fremtidig infrastruktur. I lyset heraf finder lokaludvalget, at kommunen bør overveje om der sammen med de 4 grundejere kan udarbejdes en fase-inddelt Helhedsplan for området.

Lokaludvalget har medvirket til dialog mellem den ene grundejer og et alment boligselskab om eventuel opførelse af almene ungdoms- eller seniorboliger i området. Det vil gøre det trafikale pres mindre end ved traditionel boligudvikling. Derved vil der ikke være behov for en større

udbygning af infrastrukturen før der foreligger en plan for trafikken til og fra Lynetteholmen og Refshaleøen.

En Helhedsplan for området bør ske med udgangspunkt i Lokaludvalgets Visionspapir for Nordøstamager og med inddragelse af borgere og potentielle brugere.

Lokaludvalgets visioner indeholder bl.a. forslag om grønne strøg der fører fra Kløvermarkens idrætsområder ned til vandet, bæredygtige byggematerialer, bylivsgader, bevarelse af de kulturhistoriske spor (særligt TAP1) og planlægning af nye faciliteter til idræt og kultur.

Såfremt forslaget ikke imødekommes, foreslås det, at der på side 52 til sidst i afsnittet "*Kløverparken er fortsat perspektivområde*" tilføjes: "*Kommunen er dog villig til at arbejde med en helhedsplan for Kløverparken og de nærliggende områder såfremt grundejerne er interesseret heri.*"

### **Kystadgang (108)**

Lokaludvalget ønsker, at de mest kystnære områder af Nordøstamager skal kunne bruges af alle borgere. Der bør derfor være fri adgang til hele kyststrækningen i form af stiforbindelser og cykelforbindelser. Det gælder ikke nord for Amager Strandpark i dag.

Ifølge kommuneplansudkastet s. 45 har København som mål "*at adgangen til havnen, kysten og vandområderne forbedres*"

Derfor foreslås, at tekststykket om Kløverparken, Prøvestenen mv. på side 52 tilføjes sætningen:

*"Der kan dog allerede nu arbejdes med øget offentlig adgang langs vandet med sti- og cykelforbindelser"* Det vil sætte en nødvendig retning overfor området's grundejere, bl.a. By og Havn, således at vi lokalt kan fortsætte arbejdet med at åbne kysten op til gavn for byens borgere.

### **Amagerbanen Nord**

Lokaludvalget bemærker, at forbedring af den kollektive trafikbetjening bør være en forudsætning for udvikling af Amagerbanen Nord, idet gåafstanden er over 1 km.

Derfor foreslås på side 53 at punktet:

*"3. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord"*

tilføjes:

*"En udbygning kræver dog en forbedring af den kollektive trafikbetjening af området."*

## **Vedr. "Fem principper for øget dialog med københavnere"**

### **Borgerdrevne aktiviteter (142)**

Københavns Kommune bør undersøge, hvordan borgerdrevne aktiviteter kan komme til at spille en større rolle i byens udvikling. Derfor foreslås det at tilføje en 6. pind på side 81;

*"6 Dialog med resultater*

*Vi skaber muligheder for at københavnere er med til at skabe byens rum"*





## Bilag 2 - Ændringsforslag til kommuneplanens rammer

2. del af høringsvaret handler om de konkrete rammeændringer – kommuneplanens bilag 4.

### Ændring af rammer

#### **Nordøstamager – Vermlandsgade (ny J2\*-bemærkning)**

Kommuneplanen foreslår en ny særlig bemærkning, som på sigt vil muliggøre lokalplanlægning og omdannelse til fx C3. Lokaludvalget ønsker derimod området bevaret som J2 i uændret form, for at sikre fortsat plads til især mindre værksteds- og håndværksaktiviteter samt kreative erhverv i lokalområdet – både af hensyn til ønsket om en blandet bydel, til ønsket om at bevare relativt billigere lokaler til opstartsvirksomheder, samt til ønsket om at bevare lokale arbejdspladser.

#### **Nordøstamager – Siljengade fra E0\* til C2**

Området ønskes bevaret som kreativ zone.

De små værksteder, håndværkere og kreative iværksættere har svært ved at flytte til andre steder i kommunen, hvor huslejen er til at betale. Det skyldes at erhvervsområderne i hele kommunen i disse år omdannes til boligområder.

Hvis håndværksvirksomheder tvinges til at flytte fra bydelen kan det bidrage til øget trængsel og forurening. Det kan også gøre det sværere for bydelens beboere at få udført håndværksarbejde, fjerne vækstlaget og begrænse mulighederne for at etablere lærepladser i bydelen for de unge, der ikke tager boglige uddannelser. Samtidig kan der være en risiko for at miste de sidste rester af Amagers industrielle kulturhistorie.

Omdannelse af kreative zoner kan således gå imod ønsket om at sikre og bevare en blandet by

med plads til kreative erhverv. Det fremgår således på side 32 i kommuneplanen at:

”En kulturel storby med kant skal udvikles sammen med københavnernes, kreative iværksættere og andre professionelle aktører [...] I den eksisterende by er Kødbyen og Nordvest gode eksempler på områder, hvor små erhvervsdrivende og kreative iværksættmiljøer gror frem og skaber identitet og kant. I den kommende planperiode er det vigtigt, at vi fortsat sikrer muligheden for disse miljøer – også når byen udvikles.” Endvidere står på side 34 som mål: ”At fremme en udvikling af områder til erhverv, som sikrer

25. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0210839

Dokumentnummer  
2019-0210839-50

Sekretariatet for Amager Øst  
Lokaludvalg  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800275

[www.aeolu.kk.dk](http://www.aeolu.kk.dk)

et bredt udvalg af lokaliseringmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv. ”

Området foreslås ændret fra E0 (byggeprocent på 60) til C2 (byggeprocent på 150) og det fremgår af planen, at der fortsat skal være plads til kreative virksomheder.

Lokaludvalget ønsker hele området øremærkes til mindre erhverv og kreative erhverv – kombineret med bofællesskaber. Derfor bør der heller ikke åbnes op for mere end C1 (byggeprocent på 110). Det vil derfor være nærliggende at omlægge området til ny type kreativ zone, [C1\*] med en særlig bemærkning om, *”at omlægningen har til sigte at omdanne området til en ny type af kreativ zone, hvor byudviklingen værner om mindre erhverv, samtidig med, at der gives mulighed for en begrænset boligudvikling i form af f.eks. boligfællesskaber eller blandet erhverv/boligfællesskab. Området udvikles i et samarbejde mellem grundejere, kommunen og lokaludvalget.”*

Hvis dette ikke kan lade sig gøre, vil Lokaludvalget foreslå, at der alternativt fastlægges klare bestemmelser i rammen, som beskytter de små håndværkere og kreative erhverv i området.

### **Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord (nu J1\*)**

Der henvises til lokaludvalgets tidligere høringssvar for igangværende lokalplansproces.

Lokaludvalget skal fremhæve, at en forbedring af den kollektive trafikbetjening må være en forudsætning for udvikling af Amagerbanen Nord.

### **Nordøstamager - Amager Strandvej 3**

På kortet side 53 er der også markeret rødt på arealet Amager Strandvej 3. Det gå vi ud fra er en fejl, idet Amager Strandvej 3 ikke omtales noget sted i kommuneplanen.

Lokaludvalget ønsker, at området ved Amager Strandvej 3 udvikles sammen med Amagerbanen Nord, så flest mulige kommunale behov kan opfyldes ved en sådan udvikling. Der kan være tale om nye daginstitutioner, kulturhus, samlingssted for vandsportsaktiviteter og andre kultur- og idrætsfaciliteter.

### **Strandlodsvej 48 - fra S3 til C3 med 75% boliger**

Området udgør hjørnet af et større serviceområde langs den vestlige side af Strandlodsvej. Der bør laves en samlet plan for fremtiden for denne strækning – i stedet for som kommuneplanen lægges op til, at der laves lokalplaner for små områder ad gangen uden nogen overordnet sammenhæng.

Overordnet ønsker lokaludvalget at bevare lokale arbejdspladser, bevaringsværdige bygninger og at sikre en blandet by.

### **Krimsvej - øget bolig % (nu C1\*)**

Lokaludvalget støtter en fastholdelse på 130 i bebyggelsesprocent og er imod at der lempes i erhvervskravet. For at skabe en blandet by er det nødvendigt at der er etableret lokale arbejdspladser.

Lokaludvalget ønsker derfor den oprindelige formulering fastholdes: "Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og erhvervsandelen mindst 25 % af etagearealet.

### **Kastrupvej, Amsterdamvej, Marathonvej, Grækenlandsvej m.fl. (nu B1)**

Kommuneplanen foreslår en forøgelse fra B1 til B2. Lokaludvalget kan ikke støtte denne ændring.

Vi ønsker ikke en ændring fra B1 til B2 i villakvartererne, af hensyn til områdets særlige funktion som "Københavns grønne lunge" der opsamler CO2 og forsinker regnvand til de overbelastede kloakker. Klima-funktionen bliver svækket med en 50% højere bebyggelsesprocent for alle matrikler, uanset de nuværende forhold. Eksisterende overskridelser bør kunne håndteres som dispensationssager. Forslaget er en åben ladeport for at resten af området ad åre kan blive bebygget meget tættere. Det ønsker lokaludvalget ikke. Lokaludvalget undrer sig i den forbindelse over, at man ønsker at fortætte de områder yderligere, som i dag ligger længst fra metroen. Det kan stik mod kommunens egne målsætninger føre til øget bilejerskab.

Derudover har dele af Grækenlandsvej-kvarteret et unikt enhedspræg med 2-plans villaer bygget efter samme model og i samme periode, hvilket lokaludvalget finder vigtigt at bevare.

Fortætning i villaområdet bør medføre kompenserende tiltag for at undgå reduktion af samlet grønt areal i byen.

### **Sundparken (nu B2 og O1)**

Sundparken: Vi hilser planerne om et plejecenter i Sundparken velkommen. Det giver god synergi at etablere plejecentret i nærheden af eksisterende ældreboliger.

Lokaludvalget kan derfor acceptere O1 området ændres til B3. Det er dog vigtigt, at der er krav til adgangsveje og trafikale infrastruktur, da området er belastet trafikalt. Lokaludvalget ønsker også, at der etableres et andet grønt område som erstatning i området.

### **Middelgrundsvej - muliggøre daginstitution (nu B3)**

Dette støtter lokaludvalget. Lokaludvalget er positiv indstillet overfor omdannelse af dagligvarebutikker til daginstitutioner m.v.

### **Kløverparken (nu J1\*)**

Lokaludvalget støtter tilføjes af særlig bemærkning under forudsætning af, at det ikke er til hindring for at bruge området Kløverparken til boligformål, samt en forlængelse af Amager Strandvej op til Kløvermarksvej.

Derudover lægges der op til at fastholde Kløverparken som perspektivområde. Lokaludvalget foreslår imidlertid nu at der igangsættes boligudvikling på en mindre del af arealet Kløverparken, som erstatning for boligudvikling på Siljengade. Her er ikke samme kulturhistoriske hensyn. Der kan startes en fase-inddelt Helhedsplan for området, som kan tage udgangspunkt i Lokaludvalgets Visionspapir for Nordøstamager. I forbindelse med en helhedsplan, skal der udlægges tilstrækkelige arealer til daginstitutioner, skoler, idrætsfaciliteter og kulturelle formål.

Lokaludvalget har skabt dialog mellem private grundejere og almene boligselskaber om opførelsen af almene ungdoms- eller seniorboliger. Denne type boliger vil ikke kræve væsentlig udbygning af infrastrukturen i området.

### **Prøvestenen (nu H1\*)**

Som følge af miljøvurdering af Prøvestenen ændres den særlige bemærkning for at sikre en samlet hensigtsmæssig virksomhedslokalisering og arealudnyttelse.

Lokaludvalget støtter ændringen som giver mulighed for at zonere området og dermed flytte de mest problematiske virksomheder længst muligt væk fra de nye byudviklingsarealer langs kysten.

### **Prøvestenen (nu O1\* - der foreslås at 2/3 ændres til E1\*)**

Lokaludvalget ønsker at bevare hele Prøvestenen Syd som rekreativt område. Hele området rummer et stort potentiale som naturområde for københavnere, og kunne med tiden rumme blomstrende foreningsaktiviteter, som i dag mangler plads.

Kommuneplanen lægger op til at inddrage 2/3 af det nuværende rekreative areal til erhvervsformål.

Lokaludvalget har i snart et år haft dialog med By og Havn om at få åbnet hele arealet for offentligheden og har udviklet en løsning for

affaldshåndtering i samarbejde med Københavns Kommunes affalds-  
enhed.

I forslaget til kommuneplan argumenteres følgende: "For at åbne for  
en anvendelse af området foreslås en del af området ændret fra  
offentlige formål til blandet erhverv". Den argumentation hænger  
ikke sammen – der eksisterer ikke en sådan forudsætning. By og Havn  
kunne åbne arealet allerede i dag. Forslaget er kommet meget sent i  
processen, efter den interne høring, og er samtidig baseret på en  
fejlagtig beskrivelse af situationen omkring det rekreative areal på  
Prøvestenen Syd.

Lokaludvalget støtter målsætningen om offentlig adgang til den  
resterende 1/3 af området. Lokaludvalget undrer sig dog ønskerne  
om at inddrage rekreative arealer i en situation, hvor der planlægges  
intens byudvikling langs Amager Strandvej, Strandlodsvej og Prags  
Boulevard. Der er behov for, at bydelens mange nye beboere får  
adgang til rekreative arealer nær deres hjem.

Etablering af et nyt erhvervsområde over miljøklasse 3 går imod de  
politiske tilkendegivelser i Teknik- og Miljøudvalget, som peger på en  
zonerings af Prøvestenen, hvor de tungeste funktioner lægges på den  
nordøstligste del, mens funktioner i den sydvestlige del af  
Prøvestenen afvikles – af hensyn til muligheden for fremtidig  
byudvikling af Kløverparken.

Derudover vil yderligere erhvervsudvikling på Prøvestenen gå i imod  
de lokale ønsker om en gradvis begrænsning af den.

## Svar til: Høring 49038 af: Alex Bernhard

OPRETTET

14. oktober 2019

SVARNUMMER

159

INDSENDT AF

Alex Bernhard

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Forslag angående byggetilladelser i Københavns Havn For tiden gives mange tilladelser til at opfylde og bygge i havnens vandareal, og hvis det fortsætter, vil der en dag kun være en smal kanal mellem Sjælland og Amager tilbage. Det bliver på bekostning af byens havneliv, og desuden dækkes den gamle havnefront mange steder allerede af nye bygninger, som ikke har historisk værdi eller charme. Når det så er sagt, så er der jo stadig god plads nogle steder i havneløbet, især i den nordlige ende. Herfra skal der derfor lyde en opfordring til at tænke vandet endnu mere med ind i planerne, når der gives tilladelser til opfyldninger i havnen. For eksempel kunne kommunen stille krav om kanalforbindelser eller som minimum et vist areal af vand omkring hver nye opfyldning/bygning. Dette kunne give en rigtig spændende havnefront med små oaser og broer mellem hvert byggeri. Her kan der også medtænkes offentlige bådpladser og trailerramper, hvilket vil give flere mennesker adgang til at bruge vandet. Dette kunne igen forstærke det særlige liv på vandet midt i byen, og være til glæde for mange generationer fremover. København har, i områder hvor der planlægges opfyldninger, en sjælden chance for at skabe et forbundet vandmiljø i de kommende bydele. En mulighed, som man ikke har ret mange steder i verden, og som derfor kan blive til endnu et attraktivt særkende ved København.

## Svar til: Høring 49038 af: Sofie Thybo

OPRETTET

14. oktober 2019

SVARNUMMER

160

INDSENDT AF

Sofie Thybo

VIRKSOMHED / ORGANISATION

1987

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Angående byggeriet af 12 skæve boliger på Strødamvej 10. Jeg bor sammen med min familie ud til den skønne grønne park, som vi hver eneste dag sætter stor pris på. Det vil være en skam for rigtig mange beboere i området, hvis denne oase bliver bebygget. Parken giver miljø til de mange boliger i området. Vi skal hellere se på, hvilke muligheder vi har for at styrke parken og derigennem skabe tryghed og sammenhold i et område, som efter min mening trænger til et kærligt løft. Foruden det sociale aspekt i parken anser jeg også parken for at være yderst klimavenlig med de mange store træer. At bebygge parken og om nødvendigt fjerne fredede helkronede træer synes modstridende i forhold til Københavns Kommunes visioner om klimavenlighed og CO2 neutralitet. Jeg håber, I vil genoverveje placeringen af de skæve boliger, med øje for et sted der er både hensigtsmæssigt lokalt og klimapolitisk. Venlige hilsner Sofie

## **Svar til: Høring 49038 af: Høringssvar til Kommuneplan 19 – Rovsingsgade Kvarteret**

OPRETTET

15. oktober 2019

SVARNUMMER

161

INDSENDT AF

Høringssvar til Kommuneplan 19 – Rovsingsgade Kvarteret

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rendbæk Consulting ApS / Copi Group

POSTNR.

1366

BY

København K

HØRINGSSVAR

I forlængelse af dialog med TMF indsendes der på vegne af grundejere ønske om, at få mulighed for at udvikle området imellem Rovsingsgade og baneterrænet, Banevingen og Vingelodden i København N, til en bydel med blandede funktioner, som vist i vedlagte præsentation. Baggrund: Området mellem Rovsingsgade og baneterrænet er et 62.000 kvadratmeter stort nedslidt industriareal, med meget få arbejdspladser og tung trafik omkring sig og inde i området. Ønsket er at fjerne den gamle nedslidte industri og i stedet opfører byggeri, som skaber ca. 1.000 nye boliger med blandede boligformer og fælles skaber med et mix af blandet erhverv. En ny bydel, hvor der udvikles ca. 1.700 nye tidsvarende og fremtidssikrede arbejdspladser, som henvender sig til bydelens og områdets beboere.



Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for byplanlægning

Den 15. oktober 2019

## **Høringsvar til Kommuneplan 19 – Rovsingsgade Kvarteret**

I forlængelse af dialog med TMF indsendes der på vegne af grundejere ønske om, at få mulighed for at udvikle området imellem Rovsingsgade og baneterrænet, Banevingen og Vingelodden i København N, til en bydel med blandede funktioner, som vist i vedlagte præsentation.

### **Baggrund**

Området mellem Rovsingsgade og baneterrænet er et 62.000 kvadratmeter stort nedslidt industriareal, med meget få arbejdspladser og tung trafik omkring sig og inde i området. De erhvervsdrivende autoforhandlerne i området ønsker, at flytte fra city til forstadskommuner, da den teknologiske udvikling inden for bilindustrien, samt udviklingen indenfor detailhandel gør det svært at drive bilværksteder inden i city. Omsætningen er nedadgående på grund af den stærk konkurrerende E-handel og høje driftsomkostninger på erhvervsbygninger i city. Øvrige udfordringer, ved pladskrævende detailhandel i området, er den vanskelige infrastruktur og manglende parkeringspladser for handlende.

I aften- og nattetimerne er området helt affolket og nedlukket og området er overladt til kriminalitet i områdets mørke og forladte gader, som er en stor udfordring for ydre Nørrebro og særdeles utrygt for de omkringliggende beboelsesområder.

### **Vision**

En betydelig gruppe grundejere, i området omkring Rovsingsgade Kvarteret, har en ambitiøs vision om at udvikle området til en fremtidig bæredygtig og tryk bydel, med et potentiale for blandede byfunktioner og fællesskaber.

Området er placeret med boliger hele vejen omkring sig og ved at omdanne området til en ny integreret bydel vil det skabe bedre sammenhæng, mere tryghed og udnytte det åbenlyse bylivspotentiale i beliggenheden. Samtidig er området godt placeret, i forhold til den offentlige trafik, med kort gåafstand til Bispebjerg Station og den nye Metrostation ved Skjolds Plads.

Visionen er at fjerne den gamle nedslidte industri og i stedet opfører byggeri, som skaber ca. 1.000 nye boliger med blandede boligformer og fællesskaber med et mix af blandet erhverv. En ny bydel, hvor der udvikles ca. 1.700 nye tidsvarende og fremtidssikrede arbejdspladser, som henvender sig til bydelens og områdets beboere. I bebyggelsesstrukturen skal der skabes urbane grønne åndehuller og byliv samt institutioner og eventuel en skole. Derudover vil der blive plads til sports- og fritidsaktiviteter i området, som samtidig kan benyttes af de omkringboende naboer.

En transformation af området vil reducere trafikstøjen markant, samt vil skabe forbedret luftkvalitet, idet tung trafik fjernes og erstattes af gode og trygge forhold for de bløde trafikanter. Der skal ske en kobling til supercykelstien Fasanvejsruten og potentielt Bagsværdruten, via Tagensvej og Københavneren via

Jagtvej, som kører ind igennem området. Bydelen vil ved transformationen til blandet by skabe tryghed for trafikken på cykelstierne igennem hele døgnet.

Udviklingen af området vil ske over en årrække og der lægges stor vægt på, at området i udviklingsfasen ikke fremstår uden aktivitet, men at der kan ske midlertidige anvendelser, der skaber liv og tryghed.

Området skal udvikles som en bæredygtig og klimavenlig bydel og i henhold til FN's 17 verdensmål.

#### **Støtteerklæringer fra lokalområdet**

Planen for udvikling af området har været drøftede med Nørrebro lokaludvalg, som er positivt indstillet og bakker op om visionen, med en støtteerklæring. DSB, som er nabo med et større grundstykke, støtter ligeledes en rammeændring for området. Derudover har vi opnået opbakning fra øvrige naboer som Boligorganisationen Bo-Vita, Heimstaden, Bispebjerg Kollegiet, Boligforeningen AAB og Rovsinggade 68 ApS.

#### **Nuværende planramme**

Ejendommen er i henhold til Kommuneplan 15 udlagt i områdetype E1\* for blandet erhverv, med en bebyggelsesprocent på 110, maks. Bygningshøjde på 20 m, friarealprocent på 15 og 1 bilparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Stjernemærkningen bestemmer, at der langs Rovsinggade fastlægges et 10 m bredt beplantnings- og afskærmningsbælte, som senere skal kunne anvendes til en grøn stiforbindelse.

#### **Nuværende lokalplan**

Ejendommene er omfattet af lokalplan 276 "Rovsinggade".  
Lokalplanen afspejler den nuværende kommuneplansramme.

#### **Ønske til ændring af planramme.**

I det fremlagte forslag til kommuneplan 19 er planrammen forslået uændret, hvilket ønskes ændret med nærværende.

Kommuneplanens nuværende ramme og den foreslåede ramme i kommuneplan 19, ønskes ændret til en

#### **C3 – ramme,**

der muliggør udvikling af en bydel med blandede funktioner som beskrevet i visionen.

Med venlig hilsen

**Banevingen ejendomme A/S**  
(COPI Group)

**Banevingen 9 ApS**  
(COPI Group)

**Daugaard Ejendomsinvest ApS**  
(Daugaard Biler)

**Andersen Ejendomme ApS**  
(Andersen Biler)

**Ejendomsselskabet Kjøllet ApS**  
(Andersen Biler)

**Københavns Store Fond**

På vegne af grundejerne:



---

Peter Julius Jensen  
Copi Group  
Bredgade 38  
1260 København K

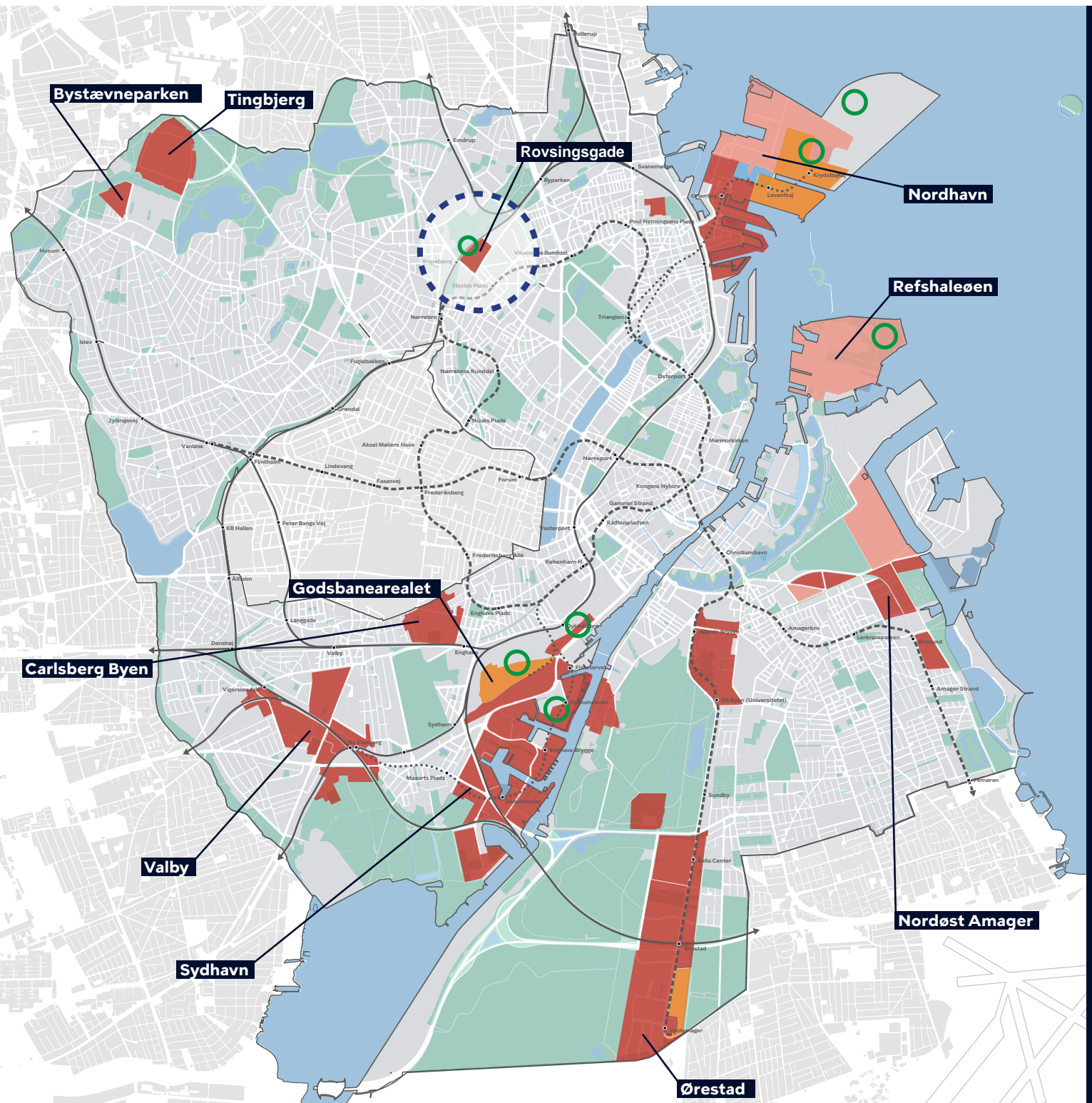
---

Mark Rendbæk  
Rendbæk Consulting  
Nansensgade 70  
1366 København K

Bilag:

- Præsentation/visualisering af vision for Rovsinggade
- Tidslinje frem til nu
- Støtteerklæringer:
  - o Nørrebro Lokaludvalg
  - o Organisationen Medborgerne
  - o Boligorganisationen Bo-Vita
  - o Bispebjerg Kollegiet
  - o Boligforeningen AAB
  - o Heimstaden
  - o DSB
  - o Rovsinggade 68 ApS
- Strategisk notat fra erhvervsdrivende Daugaard biler og Semler Gruppen
- Fuldmagter fra grundejerne

# FORSLAG TIL NYT BYUDVIKLINGSOMRÅDE, KP19



## Røvsingsgadekvarteret

Ny byudvikling i stationsnært fortætningsområde

grønne åndehuller • nye arbejdspladser • nye boliger • rekreativt bymiljø • plads til nye idrætsfaciliteter • offentlige funktioner og institutioner

# FORSLAG TIL NYT BYUDVIKLINGSOMRÅDE, KP19

## Kort over Nørrebro

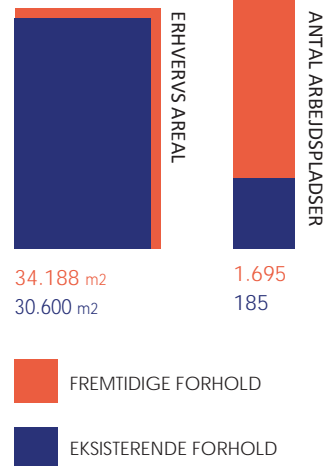
Rovsingsgadekvarteret - ny byudvikling i stationsnært fortætningsområde

- Planområde til C3
- Supercykelsti - Bagsvædruten, ikke finansieret
- Supercykelsti - Fasanvejsruten og Indre Ringrute
- 600 meters radius fra station
- Grundejere med støtteerklæringer



## Udvikling af område fra E1 til C3

- > Blanding af bolig og erhverv
- > Nye arbejdspladser
- > Nye boliger
- > Ny type trafik, tung trafik udgår og forhold for blød trafik forbedres
- > Kobler sig til Supercykelstien Fasanvejsruten
- > Potentielt Bagsvædruten via Tagensvej og Københavnerruten via Jagtvej
- > Grønne åndehuller
- > Kobling til Mimers- og Mjølnerparken



## Eksempel ved C3 ramme (30% erhverv / 70% bolig)

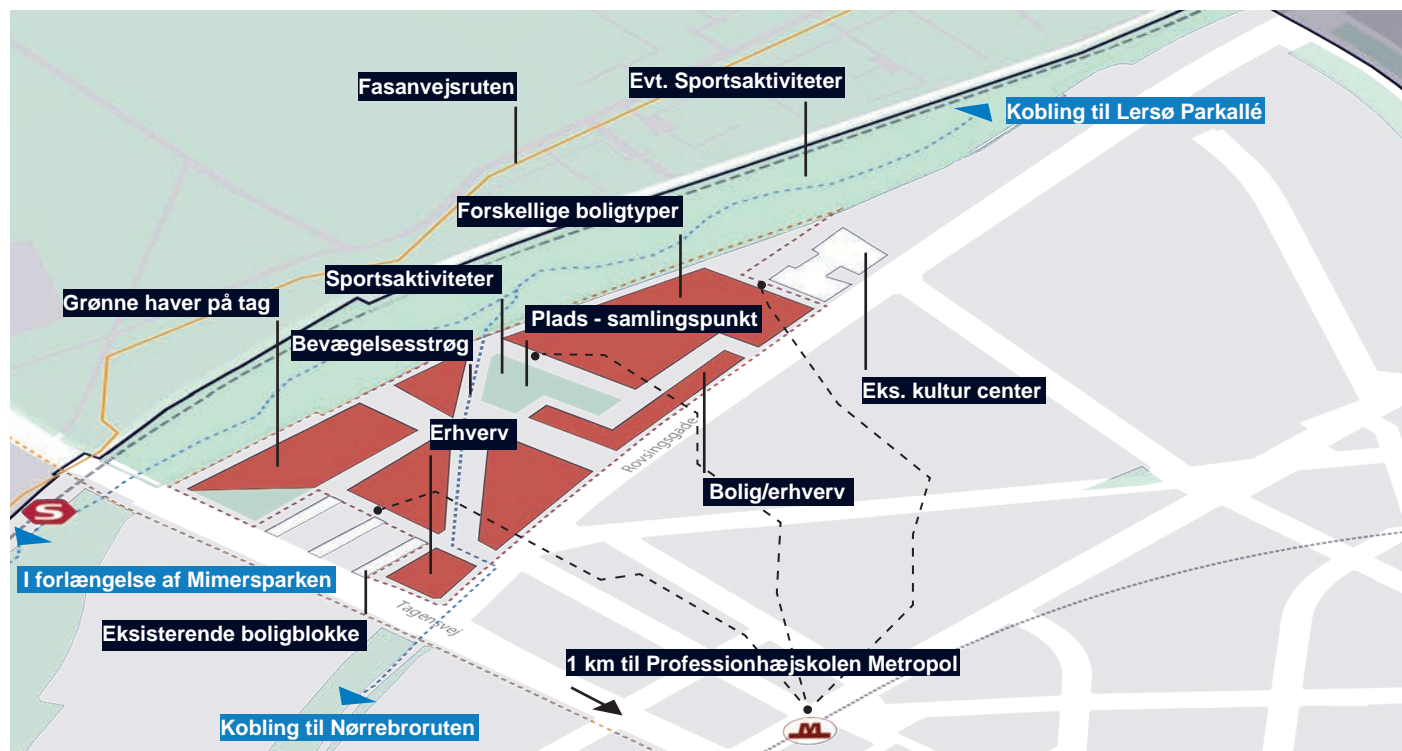
Grundareal = 61.600 m <sup>2</sup>	Nuværende forhold:
BB% = 185 %	Ca. antal eksisterende arbejdspladser: 185 stk.
Samlet etageareal = 113.960 m <sup>2</sup>	Daugaard: 21 stk.
30% erhverv = 34.188 m <sup>2</sup>	Andersenbiler: 33 stk.
70% bolig = 79.772 m <sup>2</sup>	Semler: 114 stk.
34.188 m <sup>2</sup> erhverv ca. = 1.700 arbejdspladser (20 m <sup>2</sup> pr. medarbejder)	Øvrige anslået: 17 stk.
79.772 m <sup>2</sup> bolig ca. = 1.000 boliger ved 80 m <sup>2</sup> pr. bolig	Etageareal, eks. erhvervsbebyggelse: 30.600 m <sup>2</sup>

# FORSLAG TIL NYT BYUDVIKLINGSOMRÅDE, KP19

## Rovsingsgadekvarteret

Rovsingsgadekvarteret - et nyt byudviklingsområde


- Planområde til C3
- Mulige byggefelter
- Kollektiv transport
- Supercykelsti - Fasanvejsruten
- Øget gennemstrømning i området



# EKSISTERENDE FORHOLD, PLANOMRÅDE

## Rovsingsgadekvarteret

Eksisterende forhold indenfor planområde

 Planområde til C3



1



2



3



4



5



6

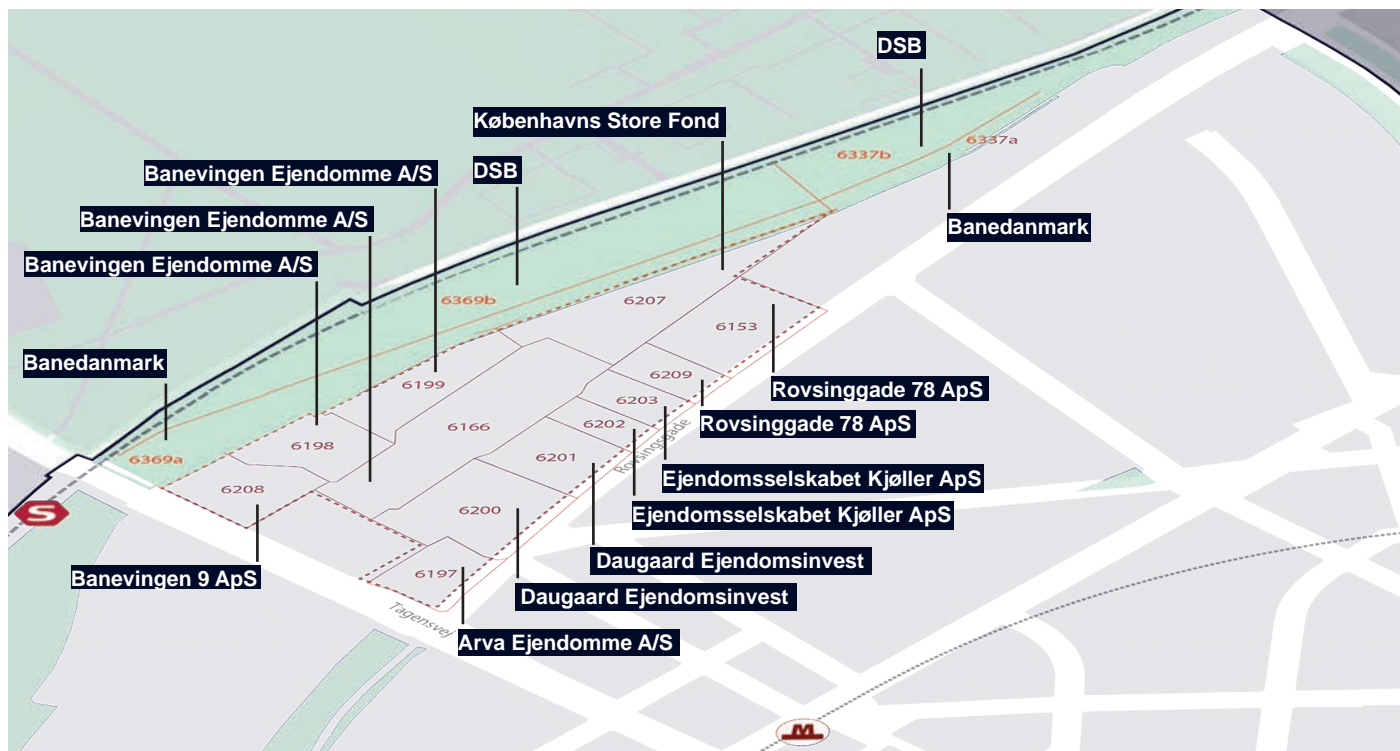
# BILAG - GRUNDEJEROVERSIGT

## Rovsinggadekvarteret

Eksisterende forhold indenfor planområde

 Planområde til C3

 Matrikelgrænse



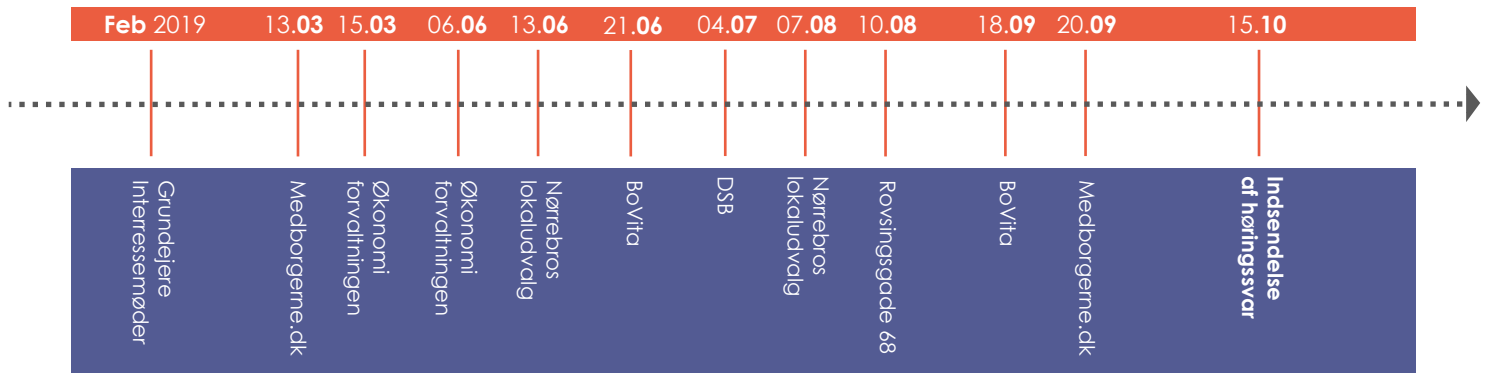
Ejendom	Adresse	Grundareal	Bygningsareal	Kælder	Udnyttede tagareal	Nedrivningsareal	Ejerselskab	Virksomhed
Matrikel - 6198	Banevingen 10A	4.102	2.351	134		2.485	BANEVINGEN EJENDOMME A/S	Semler
Matrikel - 6208	Banevingen 9	4.346	4.343	0		4.343	BANEVINGEN 9 ApS	Semler
Matrikel - 6299	Banevingen 8	5.334	488			488	BANEVINGEN EJENDOMME A/S	Semler
Matrikel - 6166	Banevingen 6	11.585	7.983	194	368	8.545	BANEVINGEN EJENDOMME A/S	Semler
Matrikel - 6200	Banevingen 4	7.062	4.959	532		5.491	DAUGAARD EJENDOMSINVEST ApS	Daugaard biler
Matrikel - 6201	Rovsinggade 84	4.245	758	494		1.252	DAUGAARD EJENDOMSINVEST ApS	Daugaard biler
Matrikel - 6202	Rovsinggade 82	1.909	775	300	449	1.524	Ejendomsselskabet Kjøllet ApS	Andersen biler
Matrikel - 6203	Rovsinggade 80	2.243	625	538		1.163	Ejendomsselskabet Kjøllet ApS	Andersen biler
Matrikel - 6209	Vingelodden 5	2.327	890			890	ROVSINGSGADE 80 ApS	Andersen biler
Matrikel - 6153	Rovsinggade 78	5.999	2.223			2.223	ROVSINGSGADE 78 ApS	Andersen biler
Matrikel - 6207	Vingelodden 10	8.645	2.956			2.956	KØBENHAVNS STORE FOND	Logistik/forening
Matrikel - 6197	Tagensvej 148	3.363	2.287	570		2.857	ARVA EJENDOMME A/S	Toyota
<b>I alt</b>		<b>61.160</b>	<b>30.638</b>	<b>2.762</b>	<b>817</b>	<b>34.217</b>		

Øvrigt omkringliggende areal, som naturligt indgår i de planmæssige overvejelser

Ejendom	Adresse	Grundareal	Ejerselskab	Bemærkninger
Matrikel - 6369a	Tagensvej 143	10.900	Banedanmark	Deleareal
Matrikel - 6337a		2.200	Banedanmark	Deleareal
Matrikel - 6337b		10.967	DSB	
Matrikel - 6369b		24.614	DSB	
<b>I alt</b>		<b>48.681</b>		

Alle matrikler: Udenbys Klædebo Kvarter, København





**Vedr. Banevinge 4, 2200 kbh. N og Rovsingsgade 84, 2200 kbh. N**

Daugaard Ejendomsinvest ApS ejer ovennævnte ejendommen og har via Daugaard Biler A/S drevet bilforretningen på ejendommene siden 1998. Daugaard Biler A/S er en markant aktør indenfor den danske bilmarked og servicerer fra Rovsingsgade bilmærkerne Mazda, Opel, Suzuki og Toyota. Daugaard Biler A/S har derudover afdelinger i Gladsaxe, Søborg og Glostrup, hvor der ligeledes er værksted og salg af biler.

Der sker store forandringer i bilindustrien i dag, som ændrer den måde, man driver bilforretning på. Med de nye klimakrav og fokus på Co2 udslip har det ændret bilteknologien, således at man går fra de konventionelle motordrevne biler til el- og hybridrevne biler. Samtidig har den digitale indførelse gjort at forbrugerens indkøbsmønstre af biler ændrer sig. Den traditionelle måde at indkøbe biler hos en bilforhandler vil i fremtiden være slut. Fremtidige bilhusene bliver showrooms af mindre karakter og selve søgningen og indkøb vil foregå på nettet.

Vores forretning på Rovsingsgade har over årene tabt kundetilgang på grund af beliggenheden. Placering af store bilhuse og værksteder i indre København har svære præmisser i forhold til parkering og infrastruktur. Kunderne finder det besværligt at skulle køre ind til byen for at få serviceret eller handlet deres biler. Bilhusene i forstadskommunerne er nemmere at komme til. Samtidig er parkering omkring Rovsingsgade svært for kunderne da der er begrænset antal parkeringspladser i området. Endvidere gør denne problemstilling det også svært at fastholde og rekruttere nye medarbejdere relateret til vores branche

Infrastrukturen sætter også begrænsninger for autotransport til vores forretning på Rovsingsgade. Vi får årligt leveret og afhentet ca. 1.800 nye og brugte biler på autolastbiler, som har store trafikale problemer med at komme frem og tilbage. Ydermere belaster det byen med tung trafik, som skaber høj luftforurening og har en negativ virkning på byliv og bykvalitet.

Som en konsekvens af de problemstillinger der er ved at drive bilforretning på Rovsingsgade har Daugaard Biler taget en koncernbeslutning, at de over de næste par år vil afvikle forretningen og flytte fra ejendommen.

Med venlig hilsen  
Daugaard ejendomsInvest ApS / Daugaard biler



Peter Daugaard



COPI Group ApS

### Vedr. udvikling af Rovsinggadekvarteret

Tak for henvendelsen og det fremsendte materiale om forslag til udvikling af området ved Rovsinggade.

DSB er generelt positiv over for byudvikling i de stationsnære områder, når udviklingen vil understøtte brugen af den kollektive trafik. Jeres forslag om at ændre rammen fra E1 til C3 har vi ikke indvendinger imod.

DSB er aktuelt i forhandling med Banedanmark om mageskifte af DSB's ejendomme ved Lersøen og det vil være nødvendigt at inddrage Banedanmark i planlægningen for den fremtidige anvendelse af disse arealer. Af samme årsag ønsker DSB ind til videre, at rammerne for dette område fastholdes som Teknisk Anlæg (T1), som det også er foreslået i kommuneplan 2019.

Det skal afslutningsvis oplyses, at Københavns Kommunes skybrudsplan for Bispebjerg, Ryparken og Dyssegård i et eller andet omfang kan komme til at påvirke DSB's arealer ved Lersøen. Aktuelt er projektet for den såkaldte "Skybrudstunnel Svanemøllen" ved at foretage miljøvurdering, og den nærmere konkretisering og konsekvensvurdering for DSB arealerne er i den forbindelse ved at blive belyst.

Med venlig hilsen

Niels Dam

Chef for Bygherre og Entreprise

### Økonomi

Ejendomme

04. oktober 2019

DSB  
Telegade 2  
2630 Tåstrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24682128  
jesper@dsb.dk  
www.dsb.dk

Vores ref. Ler\_magelaeg  
disponering 2019

Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

8. marts 2019

## FULDMAGT

### **Vedr. Banevinge 4, 2200 kbh. N, matr.nr. 6200 og Rovsings gade 84, 2200 kbh. N matr. nr 6201 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Daugaard Ejendomsinvest ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavns kommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten er tidsbegrænset til 31. december 2019

På vegne af

  
Daugaard ejendomsinvest ApS

CVR nr. 28 30 37 34

Til  
Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for byplanlægning

## FULDMAGT

### Vedrørende følgende ejendomme:

Banevingen 6, 2200 København N, matr.nr. 6166, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Banevingen 8, 2200 København N, matr.nr. 6199, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Banevingen 9, 2200 København N, matr.nr. 6208, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Banevingen 10-14, 2200 København N, matr.nr. 6198, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Undertegnede,

BANEVINGEN EJENDOMME A/S  
Park Allé 355  
2605 Brøndby  
CVR.: 31759277  
&  
BANEVINGEN 9 ApS  
Park Allé 355  
2605 Brøndby  
CVR.: 24221601

som ejer af ovennævnte ejendom, giver hermed

COPI Group ApS  
Bredgade 38, st.  
1260 København K  
CVR.: 3405 9063

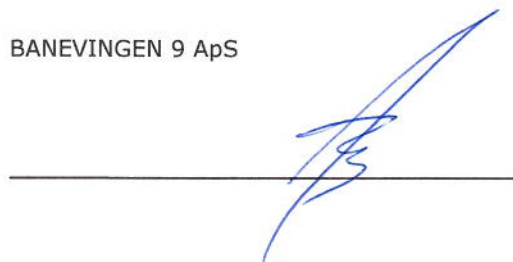
fuldmagt til at afholde dialogmøder med Københavns Kommune ifm. fremtidig udvikling af grunde og ejendomme.

Dato 8/3 2019

For: BANEVINGEN EJENDOMME A/S



BANEVINGEN 9 ApS



## Støtteerklæring fra Heimstaden for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Heimstaden støtter grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, ønsker at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i den kommende Københavns Kommuneplan 2019.

Som nabo til området med vores ejendom Tagensvej 129-137 mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station.

Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne reducere eller helt fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag et nedslidt erhvervsområde primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Samtidig vil den tunge trafik ved transport af biler udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen



Heimstaden

Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

7. marts 2019

## FULDMAGT

### **Vedr. Vingelodden 10, 2200 kbh. N, matr.nr. 6207 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Københavns Store Fond hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

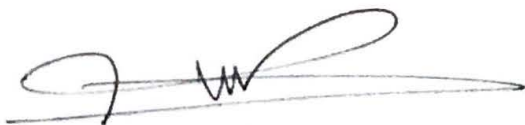
- At ansøge Københavnskommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten er tidsbegrænset til 31. december 2019
- Fuldmagten forudsætter, at konsekvensen af ovenstående ikke har imod stridende effekt for fondens eksisterende aftaler vedrørende fondens ejendomme på Vingelodden.

På vegne af

Københavns Store Fond

Abdelhamid Hamdi  
Formand

Ahmed Habib  
Direktør

  
3-5-2019



**Kontaktperson**

Gorm Evers

Byggeri

**Direkte tlf.:** +4533760108**Mobil nr.:** +4524637657**E-mail:** gev@aab.dk**Sagsnummer:** S2019-03535**Dokumentnummer:** D2019-131375**Dato:** 09-10-2019

## Støtteerklæring fra Boligforening AAB for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Boligforening AAB støtter grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, i ønsket om at få ændret kommuneplanens ramme for industri kvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i Københavns Kommuneplan 2019.

Som nabo til området med vores ejendom Afdeling 58 – Tagensvej mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station og derved binde ydre Nørrebro bedre sammen.


Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem området vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag et nedslidt erhvervsområde primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Samtidig vil den tunge trafik ved transport af biler udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen



Christian Høgsbro  
Adm. direktør



09. oktober 2019



## Bispebjerg Kollegiet A/S – Støtteerklæring

Støtteerklæring til kommende byudviklingsområde omkring Rovsingsgade, Vingelodden og Banevingen.

Bispebjerg Kollegiet A/S er blevet oplyst om at COPI Group ApS, Rendbæk Consulting og Over Byen Arkitekter arbejder på at udvikle erhvervsområdet omkring Vingelodden, Rovsingsgade og Banevingen i samarbejde med grundejerne til et blandet byområde.

Nuværende ramme er et E1-område. Vi støtter grundejernes hørings svar til KP19 og en rammeændring til C3-område. En ændring af nuværende ramme, vil kunne muliggøre et nyt byområde med arbejdspladser og boliger.

På vores ejendom oplever vi desværre relativ meget kriminalitet i form af narkotika salg, tyverier og efterladte stjålne biler. Særligt i aften- og nattetimerne kan der være utrygt og vi har ansat vagter for sikre tryghed for vores beboere.

En udvikling af erhvervsområdet ved Vingelodden, Rovsingsgade og Banevingen vil være med til at forbedre byen og området ved Bispebjerg Station. Flere boliger vil skabe mere aktivitet og liv omkring Bispebjerg Station, særligt i aften- og nattetimerne, hvilket vi mener vil have en positiv effekt.

Grundejerne har vores fulde støtte for en fremtidig udvikling af området til et C3-område.

Med venlig hilsen

Bent Kandborg Kristensen

Direktør

Bispebjerg Kollegiet A/S

## Støtteerklæring fra Bo-Vita for rammeændring af området ved Rovsingsgade

Bo-Vita har erfaret at grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsingsgade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med Over Byen Arkitekter, ønsker at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsingsgade fra et E1- til C3-område i den kommende Københavns Kommuneplan 2019.

Bo-Vita støtter ønsket om en transformation af området fra erhvervsområde til en blanding af bolig og erhverv. Som nabo til området med Mjølnerparken og Den Grønne Trekant mener vi, at en udvikling til en blandet by vil skabe mere tryghed og en bedre sammenhæng for hele området omkring Bispebjerg Station og den nye Skjold Plads Metro Station.

En byudvikling af arealerne vil give mulighed for at binde Mimersparken bedre sammen med Nørrebro. Der er vigtigt for os, at der etableres en gang- og cykelsti under Tagensvej som vil give en naturlig forbindelse mellem Mimersparken og det nye område ved Rovsingsgade. Denne forbindelse vil kunne bidrage positivt til den igangværende renovering og udvikling af Mjølnerparken. Med den kommende Nordvestpassage vil Mimersparken blive et bindeled mellem Nordvest, Nørrebro og Ydre Østerbro. De nye infrastrukturmønstre vil være med til at skabe mere liv, åbenhed og tryghed omkring Mjølnerparken, samt en mere **blandet** by.

Vi ser et stort potentiale for lokaliteten ved at muliggøre bolig- og erhvervsbyggeri.

Aktuelt er området lukket og utrygt i aften- og nattetimerne. Med mere liv og bevægelse igennem vil der blive skabt aktivitet, der vil kunne reducerer eller helt fjerne den nuværende utryghed.

Området er i dag primært bestående af showrooms for biler, oplag og værksteder. C3-rammen giver gode muligheder for den blandede by, med flere arbejdspladser end i dag kombineret med flere boliger.

Desuden forventes det, at meget af den tunge trafik ved transport af biler vil udgå efter udvikling af området og forholdende for bløde trafikanter på tilfartsvejene forbedres.

En udvikling af området ved Rovsingsgade, vil kunne tilføre Nørrebro meget i form af tryghed, flere boliger, bedre infrastruktur for cyklister, flere arbejdspladser og en bedre bydel. Derfor støtter vi forslaget om en rammeændring til C3-område.

Med venlig hilsen

Jan Hyttel  
Formand for Bo-Vita



Vi er en gruppe af unge mellem 17-24 år fra 4 lokale ungefællesskaber på Ydre Nørrebro, der allerede prøver at tage ansvar for at den lokale ungdom tilbydes sunde fællesskaber. Den massive mangel på faciliteter forhindrer os i at lykkes, og vi bakker derfor op om at gentænke det samlede område ved Rovsinggade.

Læs Altingets reportage om vores arbejde [her](#) og Respons' [her](#). Se vores kampagnevideo [her](#) og en 3 minutters video om vores Stormøde, hvor politikerne forpligtede sig til at hjælpe os [her](#).

Det er vigtigt, at der lyttes til os unge! Vores oplevelse er, at vores byrum hele tiden bliver ændret og vi ved ikke rigtigt hvorfor eller hvordan. Og det bliver vi selvfølgelig frustrerede over. Især fordi vi ikke ved, hvem der tager de beslutninger her. Vi tror på, at de mennesker, der bor i et givent område bedst kender de udfordringer, der er, og at vi også kan designe de bedste løsninger. Der er brug for at få de lokale stemmer meget tydeligere frem, og at politikerne lytter til os.

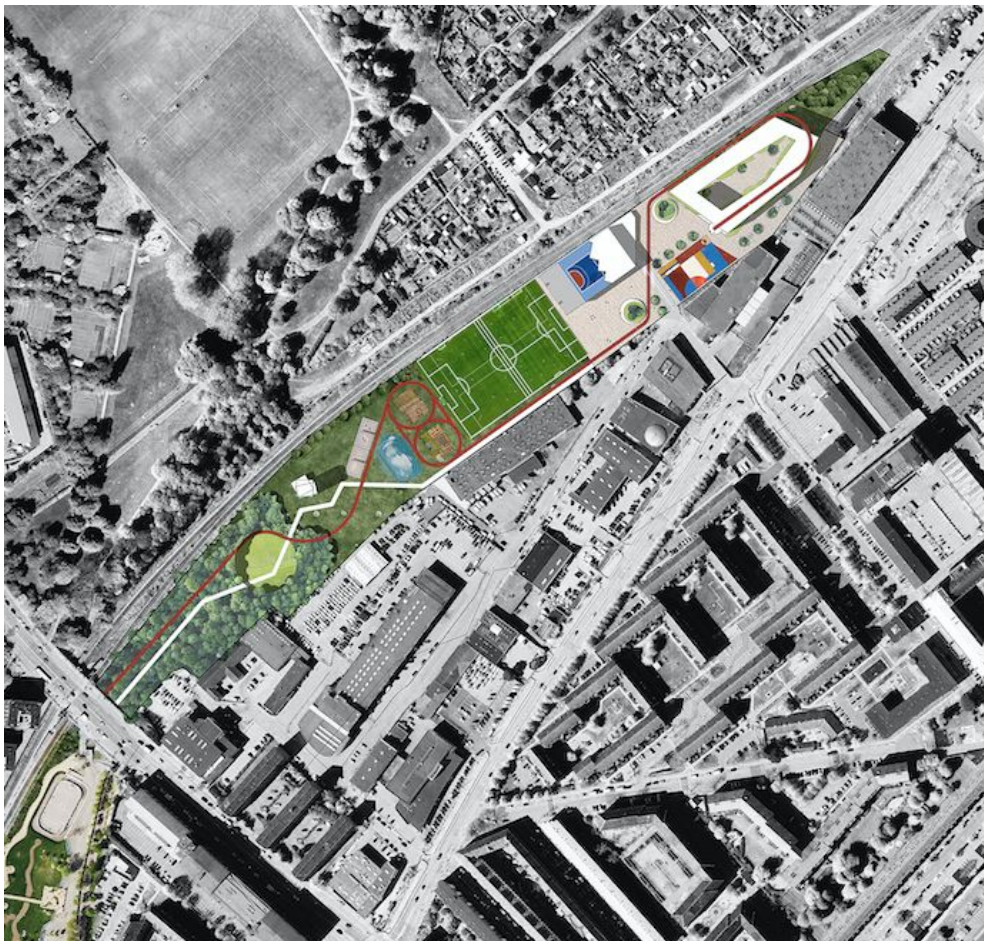
Der er ekstremt få lokale fritidstilbud til os unge på Ydre Nørrebro og vi lokale rollemodeller bliver en tabt ressource for vores i forvejen pressede bydel, da vi søger mod andre bydele for at kunne dyrke vores talent og netværk. Vores lokale fodboldklub Nørrebro FF har over 100 medlemmer, men vi kan alligevel ikke få adgang til en bane eller en banetid. Derfor kører vi rundt i propfyldte biler flere gange om ugen for at finde en bane i bydelen, der tilfældigvis skulle være ledig.

Det vil tage tid at etablere flere faciliteter, men en stor del af vores motivation er også at sikre bedre fritidsmuligheder for de kommende generationer af lokale børn og unge i bydelen. Vi drømmer om meget lokale idrætsfaciliteter, der styrker de lokale fællesskaber og i fremtiden vil kunne tilbyde sunde fællesskaber til alle børn og unge på Ydre Nørrebro. 7 centrale politikere forpligtede sig i februar til at hjælpe os i vores kamp for bedre idrætsforhold lokalt og vi ønsker grønne omgivelser, en fodboldbane og en multihal med tag-tribune.

Vi har gået i mange år og kigget på DSB-arealet - en tilsyneladende tom plads - og forestillet os, at det hyperlokale areal kan bruges til at bygge et idrætsanlæg, der kan komme alle lokale borgere til gavn - især de unge, der har hårdt brug for at blive inkluderet i sunde fællesskaber. Det samlede område ligger klods op ad Rovsinggade, Aldersrogade og Sigynsgade, som ofte er i mediernes søgelys af helt andre problematiske årsager. Dette understreger behovet for at sikre sunde alternativer til et ungeliv på gaden og vi vil arbejde for, at der også indtænkes idrætsfaciliteter i udviklingen af industri- området, når det lykkes at tage det samlede område op til revision ifm. KP19.

Seringe, Sebastian, Mohammad, Fadi, Nickolaj, Yonis, Kasper, Youssef, Tarik, Ali, Amir, Nadia, Mohamed, Ahmed og mange flere fra 4 lokale ungefællesskaber/-foreninger.

Unge Medborgere, Bygmestervej 10, 2400 København NV.





## Støtteerklæring fra Nørrebro Lokaludvalg til projekt ved Rovsinggade

COPI group og Rendbæk consulting har henvendt sig til Nørrebro Lokaludvalg, fordi de ønsker at få ændret KP19 for området nord for Tagensvej ved Rovsinggade / Vingelodden. Lokaludvalget finder det rigtig interessant. Og ser gerne at området lægges ind i KP19 som byudviklingsområde.

Først og fremmest fordi transformationen af området er i fuld gang – de autoforhandlere, som bor der, er i gang med at flytte ud. Derfor er det også nu, at den fremtidige anvendelse af området skal planlægges.

Men også fordi lokaludvalget ser mange muligheder for at udvikling af området kan tilføre Nørrebro meget. Med udvikling af området kan der etableres en ny skole i en del af Nørrebro, hvor behovet er stort, der kommer boliger / ungdomsboliger, som der er behov for, der vil være mulighed for at etablere opdateret erhvervsbyggeri. Nye grønne arealer og sportsfaciliteter. Byen mangler også billige boliger, vi ser derfor også frem til at 25 % af boligerne er almene.

Det er vigtigt at der etableres en gang- og cykelsti fra Mimersparken og gennem det nye område og frem til Lersø Park Allé, optimalt til Lyngbyvej.

Området ligger stationsnært, vi har derfor også vendt muligheden for at kunne dedikere området som en bilfri bydel, og i øvrigt at udpege området som en forsøgsbydel, hvor fremtidens København kan tegnes.

Lokaludvalget er ikke blind for at en evt. udvikling af dette område kan skabe nye konflikter med lokale beboere. Men vi mener til gengæld at en god dialog med kommunen og udviklerne kan skabe de rigtige rammer for at vi kan få en ny bydel, der kan bidrage positivt til Nørrebro.

Venlig hilsen  
Mogens Petersen  
Formand for Nørrebro Lokaludvalg

29. august 2019

Sagsnummer  
2019-0232864

Dokumentnummer  
2019-0232864-1

Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg  
Nørrebrogade 208  
2200 København N

EAN-nummer  
5798009800275

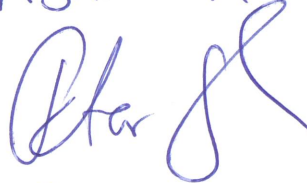
Undertegnede ejer af ejendommen matr. nr. 6206a Udenbys Klædebo Kvarter, Rovsinggade 68, har erfaret at grundejerne af Banevingen 4-10, Rovsinggade 78-84 og Vingelodden 5-10, sammen med ~~Over Byen Arkitekter~~, arbejder med planer om, at få ændret kommuneplanens ramme for industrikvarteret ved Rovsinggade fra et E1- til C3-område i den kommende kommuneplan 2019.

Vi ser meget positivt på, at området kan ændres til et mangfoldigt blandet erhvervs- og boligområde. Som en del af området mener vi, at der er behov for en udvikling til en blandet by, for at få skabt mere tryghed og et markant større byliv til gavn for de nære omgivelser.

Området er i dag lukket og utrygt især i aften- og nattetimerne. Med et blandet byområde vil der blive skabt mere liv, både ved ophold og ved blød trafik gennem området, som vil generere en meget større tryghed.

Vi vil meget gerne selv bidrage til at muliggøre bolig- og erhvervsbyggeri efter moderne og nye tanker. Det ser vi giver større mulighed for udvikling.

Kjh. 30/9-2019.



Peter Skov Rasmussen

Dato

24. april 2019

## **Frasalg af Banevingen**

Semler Gruppen A/S har taget initiativ til en forhandling med Vision Properties vedr. frasalg af ejendommene Banevingen 6, 8, 9, og 10 – 14, 2200 København N, der i dag faciliterer detailsalg og servicering af personbilmærkerne Volkswagen og Skoda samt luksusmærkerne Porsche, Lamborghini og Bentley.

Semler Gruppen A/S er toneangivende aktør på det danske bilmarked. I tillæg til importen af alle mærker der produceres af Volkswagen AG (i tillæg til ovennævnte også mærkerne Audi, SEAT og Ducati), driver Semler Gruppen A/S egen detailkæde af bilforhandlere placeret i Danmark største byer. Semler Gruppen A/S har desuden kontrakt med ca. 130 danske bilforhandlere/værksteder omkring autoriseret salg og service af de importerede bilmærker.

Markedet for salg og service af personbiler undergår i disse år store forandringer, da der er tale om store teknologiske forandringer af branchen. Drevet af digitalisering optimeres forbrugernes muligheder for at søge information om biler og serviceydelser online, ligesom måden hvorpå bilen købes, ejes og anvendes bliver langt mere differentieret end det klassiske ejerskab af bilen.

Skærpede krav til Co2-udslip og klimabelastning medfører desuden at mange bilproducenter, herunder Volkswagen AG, med hastige skridt omstiller produktionen fra biler drevet af benzin- eller dieselmotorer, til biler der helt eller delvist kører på strøm. Semler Gruppen A/S forventer i denne sammenhæng, at ca. 30-35% af det danske nybilssalg, allerede i 2025 udgøres af elbiler. Med tilhørende store konsekvenser for vores værksteddrift.

Ikke alene udfordrer forandringerne den forretningsmodel, som bilbranchen har betjent sig af i rigtig mange år. Men især medfører forandringerne massive investeringskrav for såvel bilproducent som importør og forhandler, f.eks. i IT-systemer til at understøtte digitaliseringen, udvikling af batteri- og elbils teknologi, opladningsinfrastruktur, pladskrav, kompetencefornyelse, værktøj mv.

Et af de områder hvor forandringerne forventes at få tydeligst effekt, er i detailhandlen med biler og værkstedsydelser, hvor konsolidering af driften på færrest mulige lokationer og optimering af produktionen, bliver afgørende for at branchens store investeringskrav kan forrentes. Helt

# SEMLER

---

overordnet udvandes værdien af et stort fysisk showroom i takt med, at internettets digitale muligheder for specifikation, præsentation og køb af en ny bil, bliver stadig bedre og mere avancerede. Således vil der ske en downsizing fra store fysiske showrooms som Banevingen og til mindre "City-showrooms" i fx shopping centre.

Lokationen på Banevingen har fra et kundemæssigt perspektiv en god central beliggenhed i København. Dagligt kommer der 75-80 kunder på vores værksted. Men fremkommeligheden til matriklen og parkeringsmulighederne giver dårlige kundeoplevelser. Ud fra operationelt perspektiv er Banevingen også problematisk. Årligt leveres/afhentes mere end 2000 nye og brugte biler på autotransportere til matriklen. Der er dag- og natlige leverancer af reservedele fra store lastbiler. Alle har til stadighed vanskeligere ved komme igennem trafikken – med tilhørende stigende transportpriser for Semler Gruppen.

Området kan ikke umiddelbart udvides eller skaleres ift. forandrede forretnings- eller mobilitetskoncepter, og etableringen af f.eks. opladningsinfrastruktur til en større flåde af elbiler, vil båndlægge uforholdsmæssigt mange ressourcer på områdets elnet.

Med afsæt i ovenstående, og efter grundig overvejelse, er det i ledelsen af Semler Gruppen A/S besluttet, at driften på Banevingen indstilles og opsplittes i to. Størstedelen af produktionen flyttes til faciliteterne i Gladsaxe på hhv. Dynamovej og Transformervej, mens der afsøges muligheder for placering af bilsalget i mindre Showrooms til Skoda og Volkswagen i København Kommune. I praksis vil det ske over en periode på 3-4 år, idet bygningerne og indretningen af Banevingen ikke vurderes at kunne finde anvendelse til de øvrige af Semler Gruppen A/S' aktiviteter, ønskes området afhændet hurtigst muligt.

Med venlig hilsen,  
Semler Gruppen A/S

Jens Bjerrisgaard, CEO



Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

7. marts 2019

## FULDMAGT

### **Vedr. Rovsingsgade 82, 2200 kbh. N, matr.nr. 6202 og Rovsings gade 80, 2200 kbh. N matr. nr 6203 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Ejendomsselskabet Kjøller ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavnskommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten er tidsbegrænset til 31. december 2019

På vegne af 

Ejendomsselskabet Kjøller ApS



Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

7. marts 2019

## FULDMAGT

### **Vedr. Rovsingsgade 78, 2200 kbh. N, matr.nr. 6153 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Rovsingsgade 78 ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavnskommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten er tidsbegrænset til 31. december 2019

På vegne af 

Rovsingsgade 78 ApS



Rendbæk Consulting ApS  
Nansensgade 70 kld.  
1366 København K  
Att.: Mark P. Rendbæk

7. marts 2019

## FULDMAGT

### **Vedr. Vingelodden 5, 2200 kbh. N, matr.nr. 6153 Udenbys Klædebo Kvarter, København**

I forbindelse med udvikling af overstående ejendom, giver Rovsingsgade 80 ApS hermed Rendbæk Consulting ApS cvr. nr. 33 74 62 45 fuldmagt til følgende:

- At ansøge Københavnskommune om ændring af områdetype for ovenstående ejendomme fra Blandet erhverv (E) til boliger mv. i forbindelse med kommuneplansrevision 2019.
- Fuldmagten er tidsbegrænset til 31. december 2019

På vegne af 

Rovsingsgade 80 ApS



**Svar til: Høring 49038 af: Østerbro Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

162

INDSENDT AF

Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokaludvalg

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.

OKF Byudvikling

## Høringssvar Kommuneplan 19

15. oktober 2019

Lokaludvalget har, siden den interne høring, hvor vi var i dialog med borgerne via Østerbro Borgerpanel, borgermøder og netværk gennem medlemmernes bagland, gennemført en spørgeskemaundersøgelse, en facebook-dialogkampagne og et borgerdialogmøde med workshops.

Sagsnummer  
2019-0092657

Dokumentnummer  
2019-0092657-11

Indsamling af spørgeskemaer er foretaget på syv forskellige lokationer på Østerbro, som dækker bydelen geografisk. Indsamlingerne er foretaget fra d. 5. - 14. september 2019. Lokaludvalget har fået besvarelser fra i alt 466 borgere. Opsamlingen fra spørgeskemaundersøgelsen er vedlagt som bilag.

Facebook-dialogkampagnen fandt sted fra den 4. - 28. september og havde en rækkevidde på i alt 31.639 personer med 1707 post clicks og 1358 interaktioner i form af reaktioner, kommentarer og delinger.

Borgerdialogmødet med workshops blev afholdt på Kildevældsskolen den 25. september med deltagelse af 35 engagerede østerbroborgere, herunder 4 medlemmer af lokaludvalget og tre medlemmer af Københavns Borgerrepræsentation. Opsamlingen på dialogmødet er vedlagt som bilag.

Det er på baggrund af denne borgerdialog og lokaludvalgets interne drøftelser at Østerbro Lokaludvalg afgiver dette høringssvar.

Høringssvaret er opbygget i 4 afsnit:

- 1) Generelle bemærkninger til 'Forslag til Kommuneplan 2019 - Verdensby med ansvar'
- 2) Bemærkninger til ændringer af konkrete kommuneplanrammer der påvirker Østerbro som bydel

Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg  
Svendborggade 5, 4. sal  
2100 København Ø

EAN-nummer  
5798009800275

- 3) Bemærkninger til væsentlige ændringer af kommuneplanrammer der kan have betydning Østerbro som bydel
- 4) Bemærkninger til væsentlige ændringer i kommuneplanens retningslinjer, der kan have betydning Østerbro som bydel

### **1) Generelle bemærkninger til 'Forslag til Kommuneplan 2019 - Verdensby med ansvar'**

Lokaludvalget stiller spørgsmålstegn ved befolkningsfremskrivningerne, som er et væsentligt grundlag for planforslaget. Set i forhold til den forventede befolkningstilvækst i Danmark, synes tallene ambitiøse.

I lokaludvalget stiller vi os tvivlende overfor hvorvidt København vil fastholde sin status som attraktiv by, når byen fortættes og grønne områder fjernes og boligpriserne i nybyggeriet bliver så høje, at den almindelige københavnere ikke har råd til at bo der.

Som borger i København kan det meget ofte føles som om væsentlige beslutninger om konkrete byggerier bliver truffet hen over hovedet på almindelige borgere. Det er en oplevelse blandt mange af de borgere vi har været i dialog med - og blandt os selv, at selv Københavns Borgerrepræsentation med konstruktionerne By & Havn og CMP har mindsket sit eget indflydelsesrum.

Konkret ønsker lokaludvalget på borgernes vegne længere høringsfrister i plansager, så der er bedre mulighed for reel borgerinddragelse.

Lokaludvalget vil gerne indgå i dialog omkring en decentralisering af opgaver, bl.a. lokalplansager.

### **Bemærkninger til 'En Social og mangfoldig by'**

Lokaludvalget stiller spørgsmål til præmissen - at København skal vokse.

Allerede i dag er der for eksempel mange biler på Østerbro. En udbygning med flere boliger vil føre store trafikale problemer med sig.

Lokaludvalget ønsker langt mindre trængsel i København.

En udbygning med flere boliger kan også føre til social uro, hvis der bliver for mange mennesker på for tæt et område. Det gælder særligt, hvis Man skal ikke opføre 'boligørkener', uden reel adgang til omfattende rekreative områder og gode, tidssvarende fritidsfaciliteter. I

Østerbro Lokaludvalg ønsker vi, at man undlader at bygge flere boliger i postnummer 2100.

I det omfang der bygges nye boliger, skal størrelsen reduceres, så der er plads til flere borgere. I den sammenhæng, KAN Nordhavn være en del af løsningen. Der er dog store og alvorlige udfordringer med de trafikale forhold og til- og frakørselsmulighederne til Nordhavn. Østerbro Lokaludvalg anbefaler, at der afsættes et byggefelt, hvor der kan bygges anderledes.

Vi ønsker, at man sikrer en boligudvikling med den almene bolig i centrum og at der sættes fokus på nye bolig- og boformer, så man får blandede bydele og kvarterer. Der skal bygges, 'fællesskabsboliger' så ældre og unge bor sammen, familiekollektiver, andre typer bofællesskaber mv. Konkret anbefaler lokaludvalget, at der indtænkes varianter af almene boliger, fx Almen Bolig+. Samtidig skal det sikres, at de nybyggede boliger bliver til at betale. Byen mister en varieret befolkningssammensætning, hvis ikke nybyggede boliger også er tilgængelig for borgere med indkomster under eller nær gennemsnittet.

Lokaludvalget anbefaler, at den maksimale tilladte bygningshøjde bevares og håndhæves. Højhuse bør være en undtagelse, og da kun hvis de får "tårnkarakter".

Lokaludvalget anbefaler, at der lægges boligområder på vestsiden og erhverv på østsiden når man bygger nyt.

### Bemærkninger til 'En grøn, sund og bæredygtig by'

Lokaludvalget mener, at det grønne, naturen og miljøet skal prioriteres højest i kommuneplanen. Konkret ønsker lokaludvalget, at der udlægges store arealer i Nordhavn til en naturpark med vægt på vild natur - også på bekostning af nyt byggeri.

Idrætsformål indgår ikke i en vild naturpark af den her omhandlende karakter, der mere ligner krat- og skov- og for en mindre del karakteren i Store Dyrehave. Dog uden klippede græsarealer.

Lokaludvalget er enig i, at der bør indpasses rekreative idrætsarealer i byen uden for den af de 10 organisationer foreslåede naturpark på Nordhavn.

Østerbro Lokaludvalg ønsker langt mere begrønning - herunder for eksempel lommeparker - især på den indre del af Østerbro. Begrønningen skal udformes, så den styrker biodiversiteten.

Generelt mener lokaludvalget, at 'grønne områder' bør defineres nærmere ved at gøre klart hvilke hovedfunktionerne de grønne områder har, fx "aktivitetsområde", område med natur og biodiversitet" eller "sport og fritid".

Lokaludvalget er glade for målene om nye potentialeområder for nye grønne områder og mener, at store dele af Nordhavn bør udlægges netop til rekreativt område (O1).

Lokaludvalget er også glade for kravet om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri. Konkret bør det afspejles i alt kommende byggeri i Nordhavn - ikke mindst ved Holm 8 og videre mod den nordøstlige del af Nordhavn.

Uanset et stigende befolkningstal må gaderne nødvendigvis tilføjes en rekreativ rolle. Det må derfor vurderes om nogle gadestrøg med asfaltarealer kunne overgå til rekreative formål med et mindre omfang af bilkørsel. På Østerbro gælder det fx på hele den ene side af Strandboulevarden og store strækninger af Østerbrogade. Lokaludvalgets projekter viser hvordan.

I Østerbro Lokaludvalg ønsker vi, at der, ved forbedring af de trafikale forhold, særligt gøres mere plads til cyklister og gående trafikanter. Blandt andet bør kommunen gennemføre evalueringer af cykelforhold omkring alle metro og s-tog stationer på løbende basis for at sikre fremkommeligheden.

København skal fortsætte udrulning af sikre skoleveje for alle skoler i byen. Der er fortsat brug for tilpasning/regulering og informationskampagner.

Vi ønsker også, at der udpeges flere områder for ladestationer til elbiler.

Lokaludvalget finder det positivt, at der etableres 2 nye stoppesteder til havnebusserne i det nordlige havneområde. Også at disse modsat en del af det øvrige net får nærhed til anden kollektiv trafik. Da afstandene mellem bydelene i det nordlige havneområde er for store til gang- og cykelbroer, anbefaler vi, at der sigtes mod flere afgangene i timen end de planlagte 2, ligesom der i takt med



udbygning af Nordhavn, Refshaleøen og Lynetteholmen bør etableres flere stoppesteder til havnebusserne. Lokaludvalget henviser desuden til Sdr. Frihavnsudvalgets høringssvar.

Nærheden til Nordhavn Station vil betyde, at Metro, S-tog + havnebus bliver et reelt - og attraktivt - alternativ til bilen for folk, der kommer fra Nordsjælland, og fx skal til Operaen eller andre steder i Holmen-området.

### Bemærkninger til 'En kulturel storby med kant'

Østerbro Lokaludvalg ønsker overordnet, at man i Kommuneplan 2019 styrker de offentlige byrum, f.eks. parker, pladser og rekreative gader som mødesteder.

Derfor ser lokaludvalget også positivt på, det fokus der er på at afsætte midler til rettidigt indkøb af grunde til kultur- og fritidsfaciliteter. Det er også positivt med fokus på midlertidighed - bl.a. i Nordhavn

På Østerbro bor vi i en trængt bydel. Der skal i kommuneplanen stille krav til, at der følger faciliteter med til alle de nye beboere der tænkes at komme. Vi kan ikke klare os med de allerede eksisterende faciliteter. Der skal sikres en langt højere norm for kultur, fritids- og idrætsfaciliteter pr. borger. Det gælder både organiserede - herunder offentligt drevne kultur og fritidsfaciliteter, såvel som frie anlæg i byrummet.

En måde hvorpå man kan mindske det store træk på parker, anlæg og øvrige kultur- og fritidsfaciliteter på Østerbro er ved i langt højere grad end i dag at tænke de ydre bydele (Vanløse, Valby og Brønshøj-Husum) ind i forbindelse med mega-events, så Indre By og Østerbro ikke i samme grad skal holde for.

Et fokusområde for lokaludvalget er bydelens børn og unge. Østerbro Lokaludvalg ønsker flere mødesteder og væresteder til børn og unge på Østerbro.

Der mangler plads til, at de unge i bydelen kan mødes, når de bliver for gamle til klubberne. Det kunne sagtens være flere mindre steder.

Der mangler tilbud om musikundervisning/musikskole som det var tidligere i forbindelse med skolerne. Der burde skabes nogle økonomisk attraktive tilbud, som ville være mulige at betale for alle.

Konkret har Østerbro Lokaludvalg følgende ønsker til kultur og fritidsfaciliteter:

- Minimum 2 kulturhuse
- Sikring af svømmehal på Beauvaisgrunden
- Bibliotek ved Kulturcenter Kildevæld
- Sikre sejlernes landplads ved Svanemølleværket  
- 01 - 1350

Når det gælder kultur- og fritidsfaciliteter er det lokaludvalgets opfattelse, at der er blevet mindre indflydelse på muligheden for at påvirke fritidstilbud, bl.a. efter at brugerbestyrelser i idrætshusene er lukket ned, så der er blevet endnu mindre demokrati. Brugerbestyrelser og lignende skal styrkes - om end måske i en anden form.

#### Bemærkninger til 'En by i vækst med talenter og arbejdspladser'

Lokaludvalget mener det er vigtigt også at indtænke plads til mindre erhvervsdrivende i nyt byggeri for at skabe en balance mellem boliger og arbejdspladser i alle bydele. København skal være en by hvor det er økonomisk muligt med kontor og værkstedsfællesskaber for håndværk, design og iværksætterier.

**Derfor ønsker vi også, at byens udvikling tager hensyn til, at allerede eksisterende kultur og håndværksmiljøer kan bevare deres aktiviteter.**

Vi mener også, at man bør lave en tilføjelse omkring at fremme attraktive forsknings- og studiemiljøer. Studiemiljø, forskning og erhverv hænger nøje sammen.

#### Bemærkninger til 'En international byregion'

Greater Copenhagen må i højere grad også kunne bruges til at fordele tilflytningen og fremme bykvaliteter, også i en større del af Hovedstadsområdet. Der bør desuden arbejdes for et stærkere fælles engagement i indsatsen frem mod mere samlende trafikstruktur for pendlercykling og kollektiv transport. Letbaner og fortætning omkring sådanne linjer bør åbne de gængse parcelhusområder og bidrage til bedre trafikforbindelser for spredt bebyggede områder.

## Bemærkninger til klimaudfordringer

fremtidens klima forventes 30 procents mere nedbør og deraf stigende grundvand. Flere steder i byen giver det stigende terrænnære grundvand allerede anledning til problemer for dyb infrastruktur og for bygningsmassen. Der kan forventes udgifter for samfundet til omfangsdræn og sikring af dyb infrastruktur for milliarder af kroner. Østerbro Lokaludvalg ønsker, at der i kommuneplanen åbnes op for strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau, inkl. terrænnært grundvand.

Østerbro Lokaludvalg foreslå derfor, at grundvand indføjes ved at ændre pind 7 på side 45 i kommuneplanen om 'Energis og miljø', således at der kommer til at stå:

"At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til håndtering af regnvand, højtstående grundvand og stormflod, der aflaster kloakken og i et samlet system beskytter byen mod stigende vandmængder".

### **2) Bemærkninger til ændringer af konkrete kommuneplanrammer der påvirker Østerbro som bydel**

#### Generelle bemærkninger

Der skal laves en samlet plan for Svanemøllebugten, inden der laves lokalplaner eller lokalplansændringer for enkelte områder.

#### Nordhavn – Holm 8 H1\* - 3514 –

Området bør delvist ommærkes til C3 men også delvist til O1, så Kranparken sikres som rekreativt område. I overensstemmelse med udkastet til kommuneplan 2019 bør det sikres, at der kommer promenade hele vejen langs, men også videre forbi Svanemølleholmen til resten af Nordhavn, så man som fodgænger og cyklist uhindret kan komme til O1 områderne i den Nordøstlige del af Nordhavn. Specifikt bør byggeriet ved Holm 8 trækkes 25 meter tilbage fra kajkanten. Se lokaludvalgets høringssvar til TMF om Holm 8 – Kalkbrænderiløbskaj/Svanemølleholm.

#### Nordhavn – Holm 9 C2\* - 4035

Som tidligere nævnt anbefaler vi, at den maksimale tilladte bygningshøjde bevares og håndhæves.

### Nordhavn – Holm 12 og Tunnelfabrikken H1\* - 868

Det er helt afgørende for lokaludvalget, at de 70.000 m<sup>2</sup> i Tunnelfabrikken/ØTC-hallen ikke kun bliver omdannet til boliger og serviceerhverv men, at der også kommer omfattende plads til håndværksvirksomheder og kulturfaciliteter af høj kvalitet

### Ved Svanemølleværket O1 – 1350

Lokaludvalget ønsker ikke 1350 ommærket fra O1 til T2. Lokaludvalget anerkender behovet for et spidsbelastningsvarmeanlæg, men ønsker også en bæredygtig løsning for sejlerne og andre brugere af havnen. Der skal findes en anden løsning på varmforsyning end FREM's landplads, hvilket må være muligt, uden at inddrage områder udlagt til fritid - O1.

### Nordhavn H1\*

Lokaludvalget ønsker en større del af Nordhavn H1\* - 1888 end det lovbestemte område omlagt til O1. Det samme gælder dele af Nordhavn - Holm 12 og Tunnelfabrikken H1\* - 868

### **3) Bemærkninger til væsentlige ændringer af kommuneplanrammer der kan have betydning Østerbro som bydel**

Lokaludvalget ser meget positivt på ændringen i de generelle bestemmelser om boliger der gør, at op til 50% af bruttoetagearealet kan fritages fra beregningen af gennemsnittet på 95 m<sup>2</sup> for nye boliger. Det gør det muligt at bygge flere mindre boliger på den samme plads. Lokaludvalget ønsker, at kommunen stiller krav til bygherrer om at bygge til forskellige boformer - herunder bofællesskaber. Det giver mulighed for flere beboere på mindre plads og en mere blandet by.

### **4) Bemærkninger til væsentlige ændringer i kommuneplanens retningslinjer, der kan have betydning Østerbro som bydel**

Ændringen af rækkefølgeplanen betyder, at byudviklingen af Holm 8 fremskyndes. Grundet placeringen af strækningen mod

sydvest, har lokaludvalget anbefalet at udlægge området til rekreativ havnepark, beskrevet i bydelsplan fra 2013.

Lokaludvalget savner et afsnit omkring sammenhæng og forbindelser i bydelen. Dette punkt er særligt relevant på Østerbro som en kobling mellem den nye bydel i Nordhavn og det etablerede Østerbro, men også mellem Ryparken/Rymarksvænge og det nordlige Skt. Kjelds Kvarter gennem en forbindelse over Svanemøllen Kaserne og S-banen.

I øvrigt tilslutter Østerbro Lokaludvalg sig høringssvar indsendt af henholdsvis sejlklubberne og roklubberne i Svanemøllebugten.

Venlig hilsen

Allan Marouf  
Formand for Østerbro Lokaludvalg

## **Dialogmøde Østerbro Lokaludvalg 25.09.19 10. klasse centeret, Kildevældsskolen Østerbro**

**Karina Vestergaard Madsen (E)** Kommuneplansordfører. Rigtig mange borgersvar kom ind ved kommuneplanstrategien, som ændrede sig efter borgernes inputs. Enhedslistens syn på kommuneplanen: Hvordan mindsker vi privatbilisme? Skære ned på antallet af pendlere. Roadpricing er et værktøj. Kan ikke besluttes i København alene.

Grøn og blå arealplan. Jernbanebyen er et godt eksempel. Hvad mangler i de byområder vi allerede har? Idræt, daginstitutioner, rum til at leve livet og skabe fællesskaber. Nordhavn er blevet et sted for de rige mennesker. Først for sent er man begyndt at bygge almene boliger, som også viser sig at være alt for dyre. I kommuneplanen vil vi se på at der også skal bygges mindre boliger, hvor huslejen også er mindre.

**Kim Hjerrild (Å)** 4.000 dage har vi til at redde planeten gennem en markant reduktion af CO2 udledningerne. Der skal gøres noget. Kan ikke tænke kommuneplan uden at have det perspektiv med også. Økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed. Vi skal igennem en ændring som samfund og bydel, som kan være positiv fordi de greb vi skal have fat på er mere menneskevenlige i et langsommere tempo med mindre trafik, plads til natur og mere tid til at bruge faciliteterne og fællesskab. De 4.000 dage er den brændende platform. Jeg ser gerne at Østerbro er et sted for eksperimenter for løsninger som vi ved, verden har brug for. Østerbro har ressourcerne til at eksperimenter. Østerbro skal blive en bydel hvor vi mobiliserer os selv.

**Mette Annelie Rasmussen (R)** Tilslutter sig Kims oplæg omkring klimasituationen. Der skal bygges nye boliger. Men boliger tegner sig for ca. 1/3 af de samlede CO2 kvoter hvorfor der skal bygges mere bæredygtigt. Det mangler i det nuværende forslag til kommuneplanen. Der skal også være et mål for el- og delebiler. Der skal være regulering på forurenende krydstogtskibe. Svanemølleværket. Vi vil gerne have det ud af planen, at SMV skal omdannes fra teknisk anlæg.

### **Diskussion mellem politiske paneldeltagere**

#### **Mette Annelie Rasmussen**

Radikale vil gerne have at bilerne er så grønne som muligt. Ikke tage bilen fra dem med et behov for bil. Kan vi finde hinanden i nogle formuleringer, vi kan være fælles om?

Kim: alternativet længes efter bilfri by. Fremtidens by skal have væsentligt færre biler. Vi skal over mod e-mobilitet. El-drevne minibusser. Fra løbehjul og opefter. Meget af det handler om vaner og vi bliver nødt til at udføre os selv på de her punkter.

Karina: vi skal ikke lave bilen utilgængelig uden alternativer. 60% af arealet uden for bygningerne bliver brugt til parkering. Tænk hvis man kunne omdanne det til parker og plads til folk. Vi skal ikke blot gøre bilerne grønnere for det vil stadig skabe trængsel. Det skal være nemt, billigt og attraktivt at have delebiler. Folk der er afhængige af deres biler, handicappede, håndværkere, hjemmehjælpere skal stadig kunne bruge deres biler. Vi skal gøre det billigt at vælge delebilen til. Der er rigtig mange østerbroere som kun bruger deres bil i weekenderne. De fylder.

Karina: Det er stadig en god og ambitiøs plan. I enhedslisten siger vi også at vi skal ændre vores vaner. Grøn vækst redder ikke vores klima. Der kommer heller ikke teknologi som gør at vi kan svine ligeså meget som nu. Vi skal ændre vores vaner. Det er kun vores egne ambitioner som sænker grænserne.

## Gruppearbejde: grønt på Østerbro

1. Der er unødvendigt mange supermarkeder på Østerbro. De fylder for meget og tager pladsen fra de grønne områder.
2. Det burde være muligt at finde plads til skolehaver et sted på Østerbro. Bispehaverne er en kæmpe succes og bliver besøgt af 25.000 elever hvert år.
3. Mette Annelie foreslår at de kan lægges i Nordhavn, men er i tvivl om, om det er for langt væk.
4. Det foreslås at lægge skolehaverne ved CPH international School.
5. Enighed om, at der er rigeligt med plads og det burde være muligt.
6. Det er vigtigt at indtænke et sted hvor biodiversiteten trives. Naturparken på Nordhavn er derfor en god idé.
7. Kommentar: Naturparken kunne også være på Lynetteholmen. Den vilde natur skal prioriteres.
8. Noget så simpelt som rabatterne i Østerbrogade. Her kan laves forsøgsordninger med blomster. De steder hvor der er plantet træer kan der være blomster. Gerne ved at give beboerne medejerskab.
9. Det grønne område bag ved tuberkuloseskurene. En færdiggørelse af området og sikring af at skurene kan blive brugt til noget fx fællesspisning. Det er et fint sted. Det skal gøres inden for de næste par år før skurene rådner.
10. Mette Annelie: der er et projekt om museum i skurene. Børnekultur og folkets museum. Det er mange penge som der skal op af lommen, hvis det skal pilles ned.
11. Der skal skabes et kulturhus nummer to inden for de næste 12 år. Med befolkningstilvæksten især i Nordhavn vil der være behov for det.
12. Der skal være flere beboerhuse.
13. Jeg mangler steder, hvor man kan lave byttehjørner, babyleg,
14. Karina Vestergaard: der er nogle basis velfærdsting, som der skal være på plads. Men der er også civilsamfundet, som selv beslutter at gøre nogle ting. Fællesspisninger, loppemarkeder osv. Det virker. Kommunen er gode til nogle ting men ikke nødvendigvis når det handler om at komme hinanden ved. Der tror jeg civilsamfundet er meget bedre til.
15. Rammerne for det borgerdrevne. Vi ønsker os generelt mere vild og mere friseret kultur. Hvordan kan rammerne for kommuneplanen hjælpe os? På Skt. Kjelds ser vi vild natur i byen. Det er en uigennemskuelig ramme for hvordan vi løfter i flok under klimakrisen. Hvordan spiller man ind i kommuneplanen med det?
16. En som borgerne kan henvende sig til. Hvis der noget man kan bryste sig af ift klimadagsordenen så er det på Østerbro. Kjelds, madspild. Nogle gange skal der være plads til at prøve tingene af. Det er det som nogle gange rykker.
17. Der er mange borgere der gerne vil sætte plantekasser op osv. Vi er omringet af asfalt.
18. Der er en mulighed i nye kanter. Jo mere de indbefatter bæredygtighed og klima jo bedre kan man snakke om og få det igennem. Det er oppe i tiden.
19. Karina: nødvendigheden er begyndt at gå op for politikerne. Langt de fleste politikere lytter til, hvad der er vigtigt for borgerne. Men nogle gange er det også svært at finde ud af hvad der foregår derude og hvilke idéer der findes derude. Lokaludvalgene og miljøåpunkterne gør det godt, men der er også mange borgere som ikke kan se sig selv i det system. Der skal også gøres plads til dem, men vi ved ikke endnu hvordan.

20. I stedet for at have kæmpe energiselskaber burde vi have nogle mindre. Som kan styres lokalt. Det giver bevidstgørelse for borgere.
21. jeg synes, at vi har glemt de unge som kører rundt på knallert. Der mangler et sted lokalt for de unge som ikke ved hvad de skal gøre af sig selv i deres fritid.
22. Jeg kalder projektet Blomsterbroen. Man skaber en bro i midterrabbatten på Jagtved fra unibygingerne og ned forbi Vibehus og Øbro/Jagtvej ned til Strandboulevarden. En eleveret bro med især blomster. En del af strækningen skal være idrætsbane/forhindrebane. Der er mange kvadratmeter. Udnyt rummene i højden i midterrabbatterne.
23. Jeg læste at man i Rudersdal kommune gravede rabatterne op og såede blomster.
24. Kommentar: jeg hører intet som taler imod at tale mere for grønt. Lommeparker og vild natur. Når vi taler Nordhavnen er vi nødt til at vende det om og tage naturen først. Vi taler kæmpestore arealer.
25. Kim: der skal normer for natur i stedet for normer for parkeringspladser.

## Natursedler

1. Anlæg af skolehaver i højbedskasser med vand ifm skolebyggeriet i Nordhavn eller det inddragede område ved Kildevældsparken med hjælp fra restbevillinger ved årsafregning.
2. Eleveret bro/bånd i midterrabbatten fra universitetet på jagtvej til Strandboulevarden. 5-6 meter i højden med nye træer og masser af blomster.
3. Østerfælled Torv skal være totalt grønt.
4. Skolehaver i nordhavnen
5. Blomsterbede i rabatterne på Østerbrogade som pilotprojekt.
6. Rammer for borgerdrevet forgrønning. Klimatilpasning/regnvandshåndtering og forgrønning skal ske i et samarbejde mellem lokale beboere, kommune og forsyningsselskab.
7. Naturpark Nordhavn 100 hektar
8. Brug Øresundshospital og tuberkuloseskurene til borgeraktiviteter

## Opsamling på gruppearbejde "Er der plads til ungdommen på Østerbro"?

1. Der er en efterspørgsel på mødesteder og væresteder for børn og unge på Østerbro. Der er dog en frygt for, at hvis der laves sådanne steder, så vil de blive "overtaget" af nogle mindre grupper der ville udelukke andre fra brugen af stederne. Der var tidligere et mødested for unge på Østerbro, men der er ikke blevet sat noget i stedet for.
2. Der er en opfattelse, at unge mennesker larmer og forstyrrer, når de er sammen. Et eksempel er fodboldbanen ved Kildevældsskolen. Før blev den brugt som mødested, men så blev der klaget over larm fra naboerne.
3. Der mangler et rum til, at de unge i bydelen kan mødes, når de bliver for gamle til klubberne. Det kunne sagtens være flere mindre steder. Hvem er bestemt, at det skal være sådan?
4. Fritidstilbud til børn og unge er meget dyre, og det udelukker en del fra at bruge dem. Det er langt fra alle klubber og foreninger der har tilbud til børn og unge.
5. Der er blevet mindre indflydelse på muligheden på fritidstilbud, bl.a. efter at brugerbestyrelser i idrætshusene er lukket ned, så er der blevet endnu mindre demokrati.
6. Man burde forvalte de kommunale fritids- og idrætsanlæg bedre, så det kom københavnere til gode først og fremmest.
7. Der mangler tilbud om musikundervisning/musikskole som det var tidligere i forbindelse med skolerne. Der burde skabes nogle økonomisk attraktive tilbud, som ville være mulige at betale for alle.



8. Man burde se på andre kommuner og deres ideer til for at få inspiration til at gøre det mere attraktivt for børn og unge. Et eksempel er projektet "Ung i Rudersdal", hvor man har samlet tilbud til unge, så der skabes synlighed om muligheder og sætter fokus på at skabe attraktive tilbud.
9. Der mangler en mere demokratisk proces i de grønne gårde på Østerbro. Man kunne sagtens skabe nogle aktiviteter for de lokale børn, men ejerne (de få med stemmeret) ønsker ikke en masse larm i gården.
10. Det kan være problematisk at skabe alle de ønskede tilbud, da kommunen ikke er alene om at bestemme. Staten sætter nogle begrænsninger over kommunernes forbrug gennem bl.a. alnlægsloftet. Men det er stadig vigtigt at borgerne råber op og kommer med ønsker til kommunen.
11. Det kunne være positivt, hvis man kunne bruge skolernes lokaler til fritidstilbud, fx musikundervisning men også til brug for lokale sammenkomster, fællesspisning mv. Men det er der ikke mulighed for. Skolerne er lukkede og vil ikke udlåne lokaler. Dette gør det svært for forældre at være med til at arrangere aktiviteter.
12. Vi bor i en trængt bydel. Vi bør i kommuneplanen stille krav til, at der følger faciliteter med til alle de nye beboere der tænkes at komme. Vi kan ikke klare os med de allerede eksisterende faciliteter.
13. Der er meget brok over mangler på faciliteter på Østerbro (og andre steder). Hvis man vil have noget ændret, så er det vigtigt at komme med en veldokumenteret argumentation, hvor borgerne står sammen. I en etableret bydel som Østerbro kræver det ekstra politisk "tilløb" at få besluttet nye faciliteter end det fx ville gøre i Nordhavn.
14. Vi mangler kapacitet i faciliteterne på Østerbro. Der er en lang venteliste, hvis man vil gå til svømning eller tennis.
15. Det kunne være bedre, hvis dette møde var arrangeret, så man kunne sidde og snakke i én stor gruppe sammen med politikerne. På denne måde kan man kun få lov at tale om et enkelt tema selvom man sagtens kan have input til flere.
16. Østerbro er blevet en bydel med rigtig mange børn. Da vi flyttede hertil for 30 år siden, var der kun ét enkelt barn i vores gård, nu er der mange. Men udbuddet af fritidsaktiviteter synes ikke at have fulgt med det stigende børnetal.
17. Vi har oplevet, at foreninger der gerne vil lave aktiviteter for børn og unge ikke får lov til at bruge fælleslokaler i boligforeninger. Vi har set det i Ryparken/Rymarksvænge. Man skal have et helt særligt netværk for at blive lukket ind og få mulighed for at bruge boligforeningernes faciliteter. Ofte sidder der ældre mennesker i bestyrelserne, som ikke ønsker aktiviteter for unge i deres forening.
18. Kunne man lave en bydelsfest som "Liv i Lyngby", hvor der også var aktiviteter for unge, fx særlige tilbud i butikker, koncerter eller lign?
19. Jeg savner en aktivisme blandt unge i bydelen. Har unge taget til takke med de tilbud der er i bydelen, eller har de givet op og tager andre steder hen i København?
20. Det ville være rart med et ungdommens hus på Østerbro, hvor unge kunne hænge ud og mødes. Det skulle gerne kunne være et tilbud på tværs af bydele, så der skabes netværk mellem de unge. På Nørrebro er der en bedre organisering blandt de unge, hvor de er gode til at skabe sig rum.
21. Hvis dette arrangement havde ligget et mere centralt sted med let adgang til offentlig transport, og hvis det var arrangeret bedre gennem Facebook, ville det have tiltrukket flere unge. Man skulle måske lave det sammen med skolerne, hvor man kunne invitere politikere ud på skolerne til en sådan dialog fx i forbindelse med samfundsfag eller lign.
22. Jeg tror at balancen vil ændre sig, når der kommer de 300 nye ungdomsboliger i Århusgadekvarteret. Forhåbentlig vil det være med til at skabe bedre debat omkring at lave gode faciliteter for unge på Østerbro.

## **Kommentarer til borgermøde\_ Skal der være plads til flere Østerbroere?**

1. Viadukten under Ryparken station skal åbnes.
2. Det er i orden med boliger på Beauvaisgrunden, men hvor bliver den lovede svømmehal af?
3. Krydset Rovsinggade/Borgervænget er et stort problem.
4. Der kunne bygges boliger på busholdepladsen bag Borgervænget.
5. Byg nogle mindre boliger.
6. Flere rekreative byrum
7. Kildevældsparkens Legeplads ♥
8. Involvering kræver tid, et borgermøde er ikke nok. Der skal være længere høringsfrister og bedre inddragelsesprocesser.
9. Der er boliger nok - der er bare ikke nogen der kan betale dem.
10. Kommunen bør købe nogle flere grunde og leje dem ud.
11. Der er for mange penge i spil. De store spillere kører borgerne over. Politikerne må reagere!
12. Huslejerne er for høje, så mobiliteten er for lav.
13. Vi er bange for, at der bliver bygget i parkerne. Alle de små lommer er jo allerede taget.
14. Det er fint med el-biler, men hvor skal de lades op? Hvad med brint?
15. Megaturisme er også et problem.
16. Med boliger følger flere biler – der er ikke plads!
17. Nye boformer-fællesskaber, generationshuse? Sociale boliger?
18. Større lejligheder deles op i mindre lejligheder.
19. Nordhavn skal være med til at løse resten af bydelens problemer.
20. Flere mennesker skaber meget uro og sociale konflikter. Naboer og borgere har ingen indflydelse.

## **Opsamling i plenum om unge på Østerbro**

1. væresteder til unge.
2. kan vi lave samarbejder med butikker, andre skoler.
3. Der mangler tilbud til unge. Fritidstilbud. Klubber.
4. Få har ungdomsaktiviteter.
5. Få har aktiviteter som er til at betale.
6. Demokratiet er kommet langt væk fra de borgerdrevne aktiviteter på skolerne og andre steder.
7. Der er en manglende rummelighed omkring larm fra legepladser og legende børn. Rummeligheden efterspørges.
8. Hvorfor kommer de unge ikke selv på banen? Hvordan får vi de unge til selv at komme på banen med de ting, de gerne vil. Kan vi inddrage gennem skolerne, så vi får lavet tilbud til dem som kommer fra deres behov og ikke fra nogle voksne, som tror de ved, hvad de unges behov er.

## **Er der plads til nye østerbroere**

1. en overvejende holdning om, at der ikke skal bygges flere boliger.
2. løsningsforslag: der kan bygges mindre boliger på færre kvadratmeter.
3. Dele større lejligheder op i mindre lejligheder
4. bofællesskaber og generationshuse.

5. sociale boliger.
6. Nordhavn skal også være med til at løse udfordringerne for resten af byen. Man skal bruge Nordhavn som et sted hvor man kan bygge nyt. Busholdepladsen kunne være et sted, der kunne bygges.
7. Borgere bliver nemt kørt over. Trumlet af kapitalen.
8. kan kommunen købe grunde op og leje dem ud.
9. hvor skal de rekreative områder til de mange mennesker være?
10. hvor skal bilerne være? Hvordan får vi plads til både menneskerne og bilerne?

Kommentar: vi har bygget vores bydelsplan på ca. 2000 besvarelser i vores borgerpanel. Denne gang har vi været ude og tale med borgerne på vores kaffevognsmøder.

### **Afsluttende bemærkninger:**

Kim: Vi må organisere os meget bedre på Østerbro. Vi taler fra en privilegeret position. Resten af byen gider ikke høre på os hvis ikke der er veldokumenteret forarbejde forud for det vi siger, vi vil have. Ellers bliver vi for lette at hælde af banen. Mange af de problemer vi ser er lidt lette ift mange af de problemer vi tumler med på rådhuset.

Annemette: vi skal blive bedre til at samarbejde. De ting, vi har talt om i dag betyder noget for borgerne. Vi skal arbejde videre med mange af de ting, som har været oppe at vende. Vi skal også tale mere om kulturhusene. Vi skal have et kth nr. to. Skal det være et ungdomskulturhus, så folk kan komme hertil. Der skal flere konkrete mål i kommuneplanen end der er nu.

Karina. Os Østerbroere skal være meget stolte af det Østerbro der er. Vi siger tit at det ikke har ligeså meget kant som Nørrebro og Vesterbro. Jeg har lært at elske Østerbro. Ikke i starten. For pænt. Det har udviklet sig i retning af bæredygtighed og klima. Der mangler stadig til de unge, de ældre og at vi går ud på gaden og er fælles.

## Notat

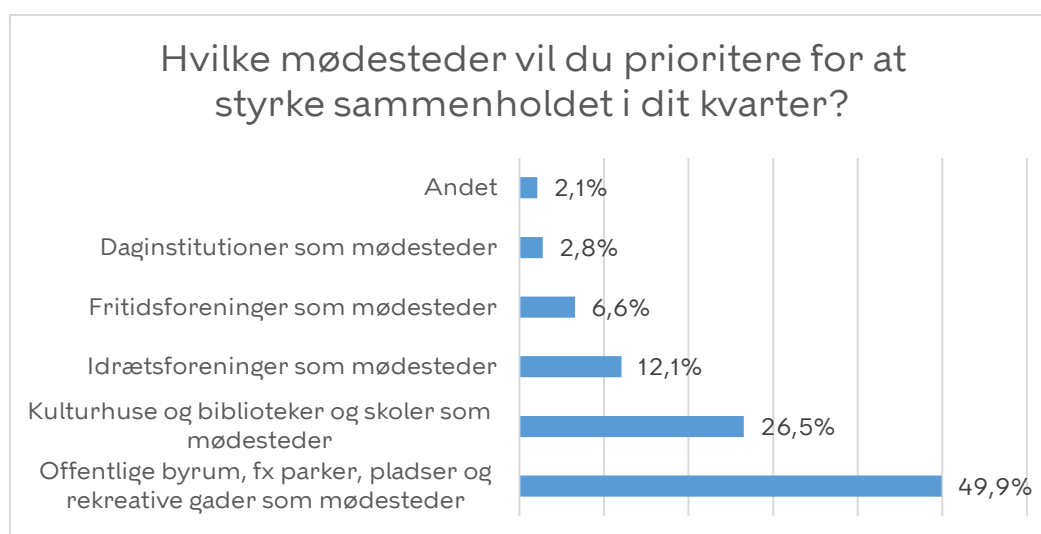
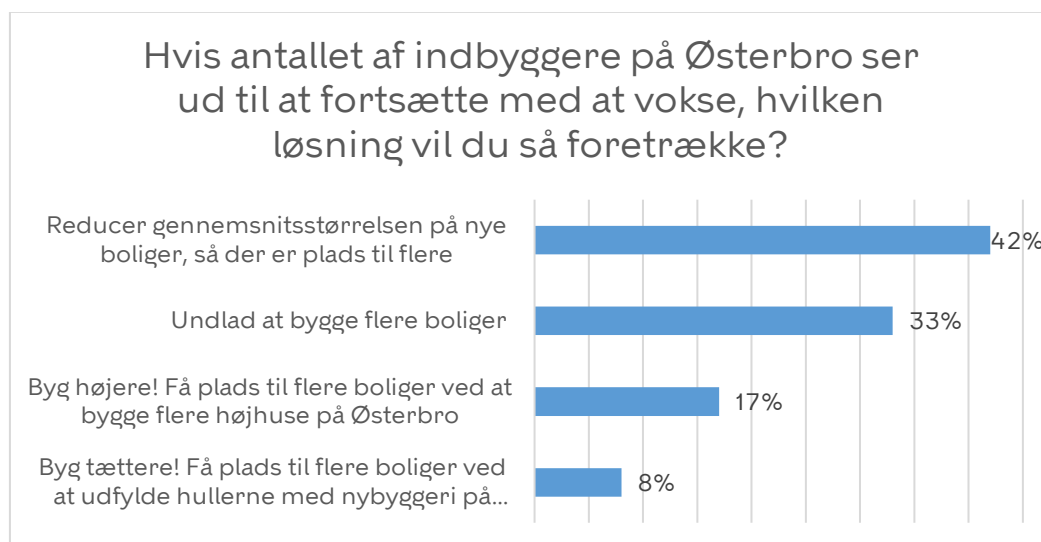
### Opsamling på spørgeskemaundersøgelse ifm. Københavns Kommuneplan 2019

23. september 2019

Sagsnummer  
2019-0092657

Dokumentnummer  
2019-0092657-10

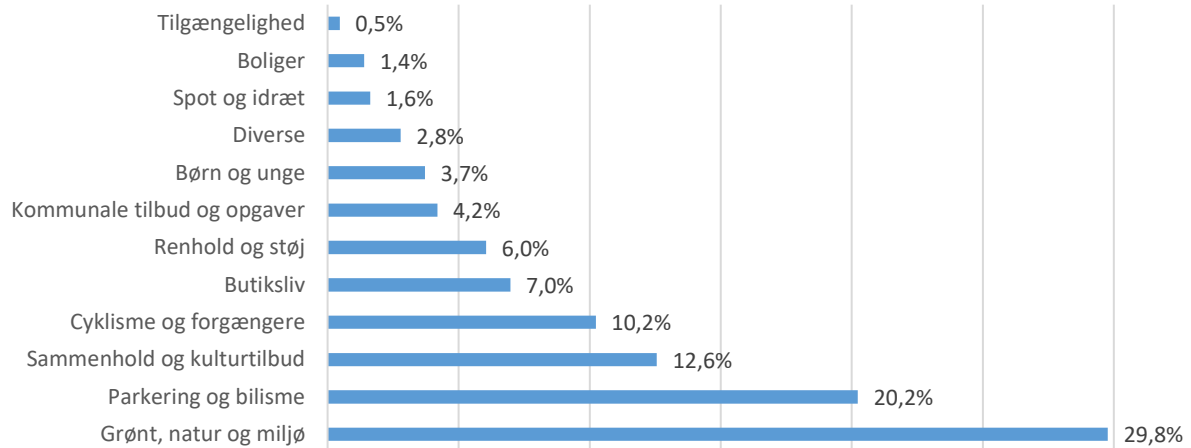
Indsamlinger af spørgeskemaer er foretaget på syv forskellige lokationer på Østerbro, som dækker bydelen geografisk. Indsamlingerne er foretaget fra d. 5. - 14. september 2019. Lokaludvalget har fået besvarelser fra i alt 466 borgere.



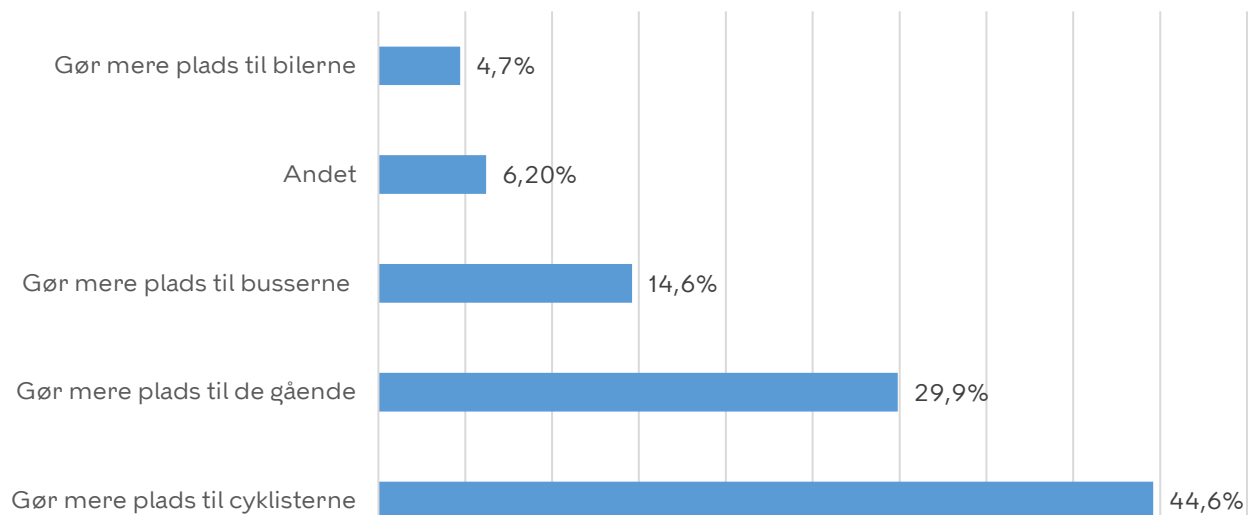
Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg  
Svendborggade 5, 4. sal  
2100 København Ø

EAN-nummer  
5798009800275

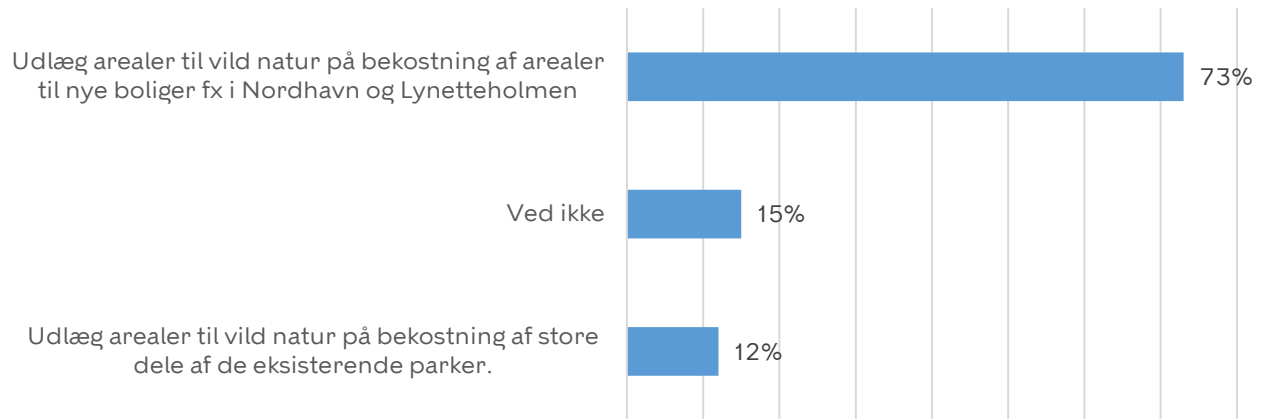
## Hvad synes du bør forbedres i dit kvarter på Østerbro?



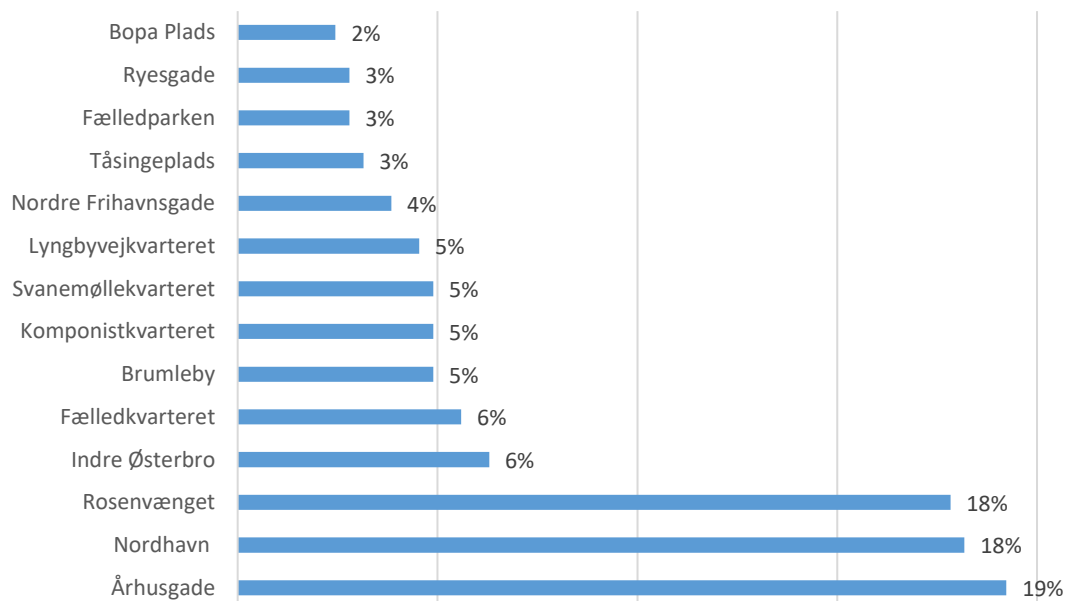
## Hvordan får vi plads til en effektiv kollektiv transport med gode forhold for cyklister og gående?



## Hvordan skal vi skabe bedre forhold for planter, insekter og dyr i Københavns natur?



## Hvilke kvarterer på Østerbro, mener du, har et godt sammenhold?



## **Svar til: Høring 49038 af: Gefion Group A/S**

OPRETTET

15. oktober 2019

SVARNUMMER

163

INDSENDT AF

Gefion Group A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Camilla Drachmann Gram

POSTNR.

1100

BY

København K

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1599 København V  
Via [www.blivhort.kk.dk](http://www.blivhort.kk.dk)

København d. 14. oktober 2019

### **HØRINGSSVAR KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019**

Som ejer af GG Development 8 ApS, CVR 38 24 05 52, som ejer ejendommen Engvej 155-169, 2300 Kbh. S matr.nr. 4246, 4247, 4248 og 4249 Sundbyøster, København, ønsker vi at komme med en indsigelse i forhold til begrænsningen i kommuneplansrammen for ovenstående ejendom.

Ejendommen er i dag underlagt en C2 ramme med krav om minimum 50 % erhverv. For at imødegå fremtidige ændringer til erhverv i dette område, evt. en generel nedgang i hotelmarkedet, ønsker vi at minimumsbestemmelsen vedr. erhverv udgår i sin helhed således, at den fremtidige boligandel maksimalt kan være 75 % i lighed med beskrivelsen af den generelle ramme, alternativt en ramme med 80 % bolig i lighed med Amager Strandvej rammen (lokalplan 544).

Vi står naturligvis til rådighed for en drøftelse af ovenstående.

Med venlig hilsen

Camilla Drachmann Gram  
Projektudviklingsdirektør  
[cdg@gefiongroup.com](mailto:cdg@gefiongroup.com)  
70 23 20 20



## **Svar til: Høring 49038 af: Kjeld A. Larsen**

OPRETTET

15. oktober 2019

SVARNUMMER

164

INDSENDT AF

Kjeld A. Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for bæredygtig trafik

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Forslaget til kommuneplan 2019 er kendetegnet ved at mangle de store visioner, de for tællinger som skal pege frem mod, hvilken slags by københavnere ønsker at bo og leve i. Den overordnede ramme er fortsat en neoliberal væksttilgang med planer om nye havevener byudviklingsområder med stor befolkningstilvækst, der genererer masser af trafik og dysfunktionel trængsel. Forslaget omfatter ikke planer om større sammenhængende grønne åndehuller for byens borgere. Forslaget mangler en dagsorden for en mindre forurenende og klimabelastende biltrafik. Klimatruslen er totalt fraværende på dagsordenen. Og endelig bærer forslaget præg af, at fagudvalgs og de københavnske borgers visioner og indspark ikke bliver taget alvorligt i planprocessens start i form af den interne høring. Det bliver nødvendigt at udvikle en ny og mere demokratisk beslutningsproces.

## Svar til: Høring 49038 af: Hans-Henrik T. Ohlsen

OPRETTET

15. oktober 2019

SVARNUMMER

165

INDSENDT AF

Hans-Henrik T. Ohlsen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommuneplan Trafikstøj Jeg ser til min glæde, at der er afsat midler til "Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne". Jeg foreslår at der i høj grad lægges vægt på at identificere steder, hvor trafikken direkte generer og gør folk syge, som i Webersgade 21/Øster Søgade 38. Når TMF insisterer på at trykke bustrafikken op mod husvæggen – der er 2,10 meter fortov mellem busser og husmur, det er det hele – så giver det støjstress og uønskede vibrationer. Kan det virkelig være meningen, at man skal gå rundt med høreværn på i sin lejlighed, for at undertrykke ikke mindst busstøjen fra langtursbusserne? Gratis p-pladser til elbiler Med hensyn til at parkeringsprisen for elbiler skal fjernes, så er det ikke en videre god ide. Vi ender med elbiler som pendler ind i København, hvor bilerne så får lov at stå på samme p-plads indtil der pendles hjem igen. I værste fald anbragt ved en ladestander, selvom elbilen ikke lader længere efter en time eller to. En bil fylder både på vejene i myldretiden og på en p-plads, uanset om den drives frem af el eller en forbrændingsmotor. Det er da herligt at man vil hjælpe elbilerne frem, men det gøres bedre ved at finansiere opsætning af flere hurtigladdestander. Jo flere elbiler der kommer ind i København, jo mere bliver ladestanderne en mangelvare. Delebiler Afsnittet om delebiler undrer mig – hvordan skal "Free floating" biler gavne på trafikken? De tager plads på vejene og cyklister af cyklerne og passagerer ud af den offentlige transport – det var ellers mit indtryk at man ønsker at have flere passagerer i ikke mindst metroen, og Københavns Bicykler kommer også til at lide under fravær af brugere? Fint med flere delebiler med fast standplads, men hvorfor er Letsgo ikke nok? Jeg er ret sikker på, at det er et spørgsmål om tid før en anden delebilsordning som måtte opstå bliver klar over hvor meget arbejde der faktisk ligger i at drive delebiler,