

og så bliver de indlemmet i Letsgo. Hertz Delebiler er et godt eksempel – da de lukkede gik stort set alle deres debilsbrugere til Letsgo. Hvorfor genopfinde den varme tallerken? En by med kant, turisme Vil I ikke være søde at droppe det udtryk – vi har set rigelig med kant i Indre By, ikke mindst de lave ulige numre på Landemærket og Gutenberghus længere nede af gaden som rager over i Pilestræde – sikke øjesår, ligesom BLOX. Om no get skulle de rives ned igen, så Middelalderbyen faktisk passer sammen – ikke de der grimme beton- og glasmonstre. Vi fik ved et borgermøde om turisme i København at vide af Wonderful Copenhagen, at Indre By står for en omsætning på ikke mindre end 49 milliarder kroner til Danmark. Tankevækkende at man så finder på at ødelægge en del af de turisterne gerne vil se og opleve. Inklusiv at skræmme beboerne væk med støj fra fulde mennesker i gaderne og larmende barer og klubber. Cultural Copenhagen lavede for nylig en strategi som bl.a. fortalte, at det er vigtigt for deres gæster at de møder lokale danskere mellem CC-stederne. Men Københavns Kommune uddeler bevillinger i øst og vest, selvom der heldigvis er ved at ske et skift så er det alt for lidt alt for sent. Jeg så forleden to til salg-skilte i vinduerne på lejligheder på Gråbrødretorv. Tidligere kunne man ikke opdrive en lejlighed derinde, nu flygter beboerne fordi de ikke kan sove om natten med al den støj fra restauranterne og på torvet. Kommunen lader forlystelseslivet jage disse lokalbeboere, som Cultural Copenhagenes besøgstal er afhængige af, flygte fra Indre By. Pokkers til måde at risikere en omsætning på 49 milliarder på. Movia og busnet Jeg har deltaget i nærmest utallige borgermøder om København, og en ting der går igen er ønsket om nogle små elbusser som kan servicere indre by. Selvom de små Renault Ritt Bjerregaard anskaffede til COP15 var forhadet af mekanikerne fordi de ikke var ordentlig uddannede til at arbejde på dem, så er det til stadighed et ønske som lokalbeboerne har at små elbusser skal køre rundt i Indre By. Ikke mindst nu linje 14 er blevet flyttet væk fra Nørregade og Vandkunsten, er der brug for at tage hensyn til de dårligt gående og turisterne. Det er virkelig tankevækkende hvor konsistent ønsket om disse små elbusser er hos beboerne i Indre By. Partikelforurening Som efterhånden alle i Indre By ved, så slås der årligt 500 Københavnerne ihjel på grund af partikelforurening. Miljøpunkt I Indre By har netop haft fire amerikanske ingeniørstuderende på studieophold, og de måtte høre hvor galt det står til med de ultrafine partikler – dem på mindre end 0,1 mikrometer. Hvor der fra EU's side er grænser på mængden af PM10 og PM2,5 partikler, så findes der endnu ikke nogen grænser for de ultrafine partikler, som er på under 0,1 mikrometer – selvom de med deres størrelse går direkte ind i vore lunger og blodbaner, og påvirker os mere direkte end de "store" partikler. De studerende skrev en rapport som anbefalede, at hele København bør omfattes af en miljøring som kun tillader biler som overholder Euronorm 6 adgang. Alle med en dårlige eller ældre motor bør nægtes adgang. Selvom Euronorm 6 heller ikke har direkte grænser for ultrafine partikler, så kommer der færre af de ultrafine partikler ud af deres motorer og udstødningsfiltre end af de ældre køretøjer. Er det ikke på tide at både Regering og Borgerrepræsentationen tager os i Indre By, der er med til at tjene 49 milliarder hjem til Danmark årligt, alvorligt, også helbreds

mæssigt? Det bør også gælde entreprenørmaskineri, dieselgeneratorer, knallerter, motorcykler og langtursbusser, ingen med andet end Euronorm 6 motorer i, omend selvfølgelig hellere el- eller brintdrevne af køretøjslagsen. Det er tankevækkende at når København afholder megaevents, så står der som regel store dieselgeneratorer og laver strøm – man skulle tro at der var nok steder i København hvor man kan koble sig på elnettet, men nej, der skal altid stå dieselgeneratorer og forpuste vor luft og vort helbred. Med venlig hilsen Hans-Henrik T. Ohlsen Webersgade 21, 2. tv. 2100 København Ø

**Svar til: Høring 49038 af: Christianshavns Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

291

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

POSTNR.

1420

BY

København K

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.

Økonomiforvaltningen

Christianshavns Lokaludvalg besluttede dette høringssvar om "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" i sit møde den 25. september 2019. Høringssvaret er under forudsætning af, at befolkningstilvæksten, som kommuneplanforslaget er baseret på, holder.

Lokaludvalget mener, at byplanlægningen lokalt skal styrkes i København. Lokaludvalgene bør spille en central rolle i at byen udvikles i samarbejde med de borgere, der bor tæt på forandringen.

Nedenfor er en række konkrete forslag og bemærkninger til kommuneplanforslaget.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,  
formand

16. oktober 2019 J.nr. 2019-0253449
--

Kapitel	Afsnit og sidetal	Bemærkning	Økonomiforvaltningens bemærkning (tom kolonne)
1	33 Venstre spalte Afsnit 3	Lokaludvalget støtter følgende bemærkning på side 33 i forslaget til kommuneplan: "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".	
2	43 Venstre spalte Afsnit 3	Udviklingen af boligområder skal ske i sammenhæng med udviklingen af infrastruktur, så især trafikforholdene er løst, når boligerne bygges.  Trafikforholdene skal løses med offentlig transport, fx i form af små busser, gerne vinkebusser, hvilket især er brugbart i mindre tilgængelige områder på Christianshavn, bl.a. på Refshalevej.	
2	43 Højre spalte	Kommuneplanforslaget fokuserer meget på at bygge nyt – men hvad med det eksisterende?  Det bør undersøges, om der er mulighed for at omdanne tomme erhvervsbygninger til boliger.	
2	43 Højre spalte	Det bør undersøges hvor meget ekstra boligkapacitet, der er i en ændret huslejeregulering.	
2	43	Der bygges for få ældreboliger i København, til trods for at der i Københavns kommune bliver flere og flere ældre. Der bør derfor være en målsætning for	

	Højre spalte	ældreboliger. Bl.a. til denne gruppe kunne man også påtænke at bygge Sundhedshuse i alle bydele tillige med at der mangler plejecentre i visse bydele.	
2	43 Højre spalte	Der skal være mulighed for, at især enlige ældre ikke skal stige i husleje, hvis de flytter til en mindre bolig, tværtimod.	
2	43 Højre spalte	Der mangler i høj grad eksperimentelle boligformer, f.eks. "olle-kolle", opgangsfællesskaber og boliger, hvor flere familier kan have bofællesskaber.	
2	43 Højre spalte	Københavns Kommune skal sikres at kunne påbyde bopælspligt i alt nybyggeri.  Der burde være en skarpere bopælspligt, da der er mange "ferie"-lejligheder. Det presser boligpriserne i vejret.	
2	43 Højre spalte	Der bør ikke bygges højt. Højhuse i København er et kulturproblem. Byen bør se ud som nu  Vi foreslår derfor, at Københavns Kommune udvikler, i en konkurrence, en bygningsstruktur der kan erstatte højhuse, så vi kan bevare byens kendetegn i videst muligt omfang.	
2	43 Højre spalte Afsnit 4	Vi foreslår, at Københavns Kommune udskriver en konkurrence om udvikling af fleksible boliger, der kan tilpasses det behov, man har gennem livet, herunder ældreboliger osv.	

2	44 Venstre spalte, nederst	Nye bydele og boligområder skyder op, og for at skabe en voksende og inkluderende hovedstad, er det nu, vi skal tænke mindre specialforretninger og håndværkervirksomheder ind i udbygningen	
2	44 Højre spalte	Reduktionen af antallet af P-pladser ved både nybyggeri og eksisterende bebyggelser er en rigtig vej at gå for at øge antallet af personture med cykel og kollektiv trafik.	
2	45 Venstre spalte	Til Afsnittet "Energi og miljø" skal tilføjes: "At fjerne udledning af forurenende stoffer fra krydstogtskibe ved at etablere landstrømsanlæg".	

## Svar til: Høring 49038 af: Bjarke Lehmann Schødt

OPRETTET

16. oktober 2019

SVARNUMMER

167

INDSENDT AF

Bjarke Lehmann Schødt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

C.F. Møller Architects

POSTNR.

1434

BY

København K

HØRINGSSVAR

På vegne af bygherre Core Bolig IX Ejendomme, grundejer af matrikel 3849, fremsendes hermed høringssvar til KP2019. Det ønskes at området ved Østerbrocenteret, Bryggergade, Hammershusgade og Oliemøllegade, plannummer 313 i KP15 (plannummer R19.B.2.23 i KP19) Ændrer områdetype fra B4 til C3. Området indeholder i dag funktioner der karakteriserer området som centerområde. Derudover er de tilstødende områder, samt på modsatte side af Lyngbyvej i dag kategoriseret som centerområder. Motivation: Med åbningen af den nye metrolinje har området fået en metrostation, Vibenshus Runddel, inden for få hundrede meter. Denne nye nærhed til højklasset kollektiv trafik går godt i spænd med ønsket om muligheden for at udvikle et levende og blandet byområde, med gode boliger, ungdomsboliger og erhverv arrangeret i et grønt og indbydende miljø. Området består i dag af Østerbrocenteret samt boliger fra første sal og opefter. Store dele af området har i dag karakter af bagside, og mangler rumlige, bymæssige og oplevelsesmæssige kvaliteter. Store dele af stueetagerne er anvendt til parkering og varelevering med den konsekvens at de opfattes døde og måske ligefrem utrygge – Stik imod Kommunens ønske om aktive stueetager og levende bymiljøer. En ændring af områdetypen, ville muliggøre en transformation af stueetagerne fra inaktive parkeringsarealer til udadvendte erhvervsfunktioner og stuelejligheder og dermed påvirke området i en positiv retning mod et mere aktivt, grønt og levende område. Muligheden for at opføre nye bolig



er med bred demografisk appel, vil understøtte kommunens vision om "En sammenhængende by med plads til alle".

## **Svar til: Høring 49038 af: Pia**

OPRETTET

16. oktober 2019

SVARNUMMER

168

INDSENDT AF

Pia

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Først bliver vi afskåret fra resten af Kbh da cityringen åbenbart aldrig er planlagt ud til os, derefter smadres alle busruter. Så bliver samtlige cykelstier rundt om kvarteret flået i stykker (Lyngbyvej, Lersø park alle og Tuborgvej) og nu vil i placere psykisk syge og misbrugere lige i smørhullet mellem 3 institutioner med børn ned til 6 mdr. Der er ikke meget løft over det i denne del af Kbh. Jeg tør snart ikke bo her længere da området føles glømt og desværre også gemt. Trist udvikling gennem de 16 år jeg har boet her.

## Svar til: Høring 49038 af: Diego Børresen Llado

OPRETTET

16. oktober 2019

SVARNUMMER

169

INDSENDT AF

Diego Børresen Llado

POSTNR.

2500

BY

valby

HØRINGSSVAR

Det fremgår af Kommuneplan 2019, at Svanemøllehavnen (SMH) berøres, især bådklubben FREM får ændret status fra at være Rekreativt formål til at være Forsyning. Det betyder helt konkret, at FREMs område inddrages til andre formål (nødstrømsgenerator), som sagtens kunne placeres andre steder (fx inde i det eksisterende, kæmpestore Svane mølleværk). Bliver området inddraget, så har FREM ikke længere sted at håndtere og opbevare sejlbåde, herunder undervisningsbåde. Jeg anbefaler, at 1) Frem's plads skal bevares som rekreativt område. Generatorer og lignende forsyning bør kunne placeres andetsteds. 2) SMH har brug for faciliteter og plads til at tage store både op, svarende til den mulighed, der mistes som følge af at Kulpladsen også mistes. Der er brug for adgang til det et kajakområde med dybt vand og faciliteter til plads til bådopbevaring.

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

OPRETTET

16. oktober 2019

SVARNUMMER

170

INDSENDT AF

Pihl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ingen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Det kan ikke være at vi beboere op af Frederikssundsvej skal have flere Gerner og larm som Line 5 C har givet , Men Husum og Brønshøj borger bliver nok heller hørt denne gang , det bliver vi jo ikke I yder København , For vores Frederikssundsvej fra 2400 til 2700 er jo virkelig død og de forretning som ligger er fra Brønshøj torv til Husum . Vil lukker for hvor skal vi parkering . Det erholde ikke plads til biler og busser I forvejen . Så ingen letbane til Husum

## Svar til: Høring 49038 af: Martin Skov

OPRETTET

16. oktober 2019

SVARNUMMER

171

INDSENDT AF

Martin Skov

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Det fremgår af Kommuneplan 2019 at man ønsker at undersøge mulighederne for etablering af en letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe. At etablere en letbane (lad os kalde det hvad det er - en sporvogn) er et næsten 50 årigt tilbageskridt for Københavns infrastruktur og kollektive transport. Den sidste sporvogn kørte 22. april 1972 og selv om den er eldrevet og derfor en mindre miljøforurenende og CO2-reducerende transportform, kan Metroen præcis det samme som en letbane og det er den mest driftstabile transportform som vi har i Danmark og København. De massive infrastruktur og anlægsinvesteringer som det vil kræve at etablere skinner, flytte vejbaner, etablere lysreguleringer mm. kan anvendes bedre. Yderligere risikofaktorer ifm. letbane er, at en letbane er trafik som indgår i gadeniveau, og dermed naturligvis vil medføre trafikuheld. Med reference til Aarhus Letbane som åbnede for første gang for passagerer i 2017, havde den allerede før åbningen tre ulykker. Siden har der været mindst 22 uheld og heriblandt en dødsulykke hvor en far og søn meget beklageligvis bliver dræbt. Der har til dato ikke været nogen dødsulykker, på nær faldulykker, som følge af togdrift og køreplanen af metroen i KBH. Hvis man ønsker effektiv trafik så skal man fjerne den fra vejen og fører den under jorden, også hvis den kan medføre øget trafik- og personsikkerhed. Man siger at man ikke kan gøre et menneskeliv op i penge. Derfor bør København som by og vores folkevalgte politikere ikke ignorere risikoen ved at etablere letbanen med reference til de mange ulykker der har været i Aarhus Letbane. Disse ulykker kan elimineres ved at etablere en metroforbindelse i stedet for at anlægge en pladskrævende og mindre effektiv letbaneforbindelse.

## **Svar til: Høring 49038 af: Berit Haugshøj Pritzsch**

OPRETTET

16. oktober 2019

SVARNUMMER

172

INDSENDT AF

Berit Haugshøj Pritzsch

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

NEJ TAK til letbane igennem Brønshøj - det er rigeligt med de nye lange 5C busser har forårsaget diverse nedlæggelser af alt for mange stoppesteder fra Husum og ind igennem bydelen fremtid Nørrebro station: det kan man ikke være bekendt i en bydel med så mange ældre dårligt gående og handicappede #enmillionstemmer Som så mange andre gange: det ser flot ud på papiret og i teorien men i praksis duer det slet ikke og volder kun besvær for alt alt for mange mennesker både fysisk og økonomisk

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

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

173

INDSENDT AF

Nina

POSTNR.

2730

BY

Herlev

HØRINGSSVAR

Nej tak til letbanen, busserne gør det SÅ godt med de nye busbane der blev lavet. Hvis de endelig skal erstattes så er en metro under jorden løsningen, hvorved bylivet i gaden ikke ødelægges!

## Svar til: Høring 49038 af: Helle Mamsen

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

174

INDSENDT AF

Helle Mamsen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Hvis I virkelig mener det, I skriver om Tingbjerg, så skal I integrere hele bydelen i resten af København. Vi er sammen med Bispebjerg den eneste del af byen, der ikke indgår i byens metro. Det er et kraftigt signal om, at tilhører udkantskøbenhavn, hvor der åbenbart ikke er stemmer i at nurse disse bydeles borgere. En letbane er ikke løsningen. Var på besøg i Odense for noget tid siden. Deres indbyggere jeg talte med sagde samstemmende, at vi for Guds skyld ikke skal have en letbane. Der er både negativ og positiv signalværdi i den løsning I vælger at gennemføre. Ved metro signalerer i integration med resten af byen, ligestilling, ligesom det vil få trafikken på Frederikssundsvej til at flyde meget bedre til gavn for borgere, erhvervsliv og miljøet. Ved at vælge letbanen fortsætter I med at ekskludere og fremmedgøre en bydel, vejnettet ødelægges endnu mere end det er idag med øget kø-dannelse, det koster tid og dermed penge, men som også har en meget negativ effekt på miljøet med negativ sundhedseffekt for de mennesker, der bor langs de store trafikårer. Jeg håber derfor inderligt, at I vil ændre på beslutningen og få metro til bydelen. Jeg kan kun anbefale, at I prøver at tage turen fra bydelen ind til byen i myldretiden og se hvordan borgernes vilkår er herude.



## Svar til: Høring 49038 af: Mikael Kirkensgaard

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

175

INDSENDT AF

Mikael Kirkensgaard

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Hej Amager Øst Lokaludvalg og BR, Indledningsvis en stor tak for jeres indsats for at gøre København til en endnu bedre by. Jeg har læst jeres dokumentation. Jeg kunne godt tænke mig lidt større visioner for husbåde som boligform. Husbåde er ikke længere noget med en gammel ombygget flodpram, der ender sit liv som en tvivlsom udgave af en husebåd. Husbåde kan i dag være en ligeså dyr bolig som en strandvejsvilla. Og interessen for denne boligform er enorm. Men pladserne til disse huse er stærkt begrænsede. Mest af kajpladsen er allerede privatejet....med de restriktioner dette medfører. Københavns kommune bør udtænke en langsigtet strategi....og udlægge hele områder til husebåde. Prøv f.eks. at kikke på den etablerede lystbådehavn på sydsiden af Prøvestenen. Den har ligget tom i 10 år. Sæt fjernvarme, spildevand etc. i system ( kikk på Holland ) og udlæg denne havn til den slags husebåde, der i realiteten er et flydende hus.

## **Svar til: Høring 49038 af: Carlo Søndergaard**

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

176

INDSENDT AF

Carlo Søndergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Socialdemokratiet, Indre By og Christianshavn, 3. kreds

POSTNR.

1408

BY

København K.

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede dokument

### 3. Kreds forslag i relation til Kommuneplan 2019

Indledning.....	1
Indre By og Christianshavn i Københavns Kommune .....	1
Det foreliggende forslag til kommuneplan 2019 .....	2
3. Kreds ønsker til Kommuneplan 2019 .....	3
Generelle ønsker .....	4
Ønsker særligt i relation til Indre Bys og Christianshavns område .....	5

#### Indledning

I udmøntning af den lovbestemte 4-årligt rullende kommuneplanproces forventes Borgerrepræsentationen i december 2019 at vedtage en kommuneplan 2019 (KP19) for perioden 2019-31 til afløsning af den gældende kommuneplan 2015. Den nye kommuneplan vil fastlægge hovedretningslinjer for byens, herunder Indre Bys og Christianshavns udvikling i den kommende periode.

I det følgende gennemgås de overvejelser, ønsker og forslag, som er input til kommuneplanprocessen fra Socialdemokratiets 3. Kreds, Indre By og Christianshavn. Kredsen har i sine overvejelser lagt vægt på, at de stillede forslag er i overensstemmelse med Socialdemokratiets valgprogram fra kommunalvalget i 2017, Københavnerliv – frihed og tryghed i fællesskab, og kan ses som elementer i en realisering af dette.

#### Indre By og Christianshavn i Københavns Kommune

Indre By og Christianshavn omfatter et af Kommunens syv områder, ofte blot betegnet Indre By.

Indre By og Christianshavn omfatter middelalderbyen og området vest herfor afgrænset af og inkluderende søerne. Mod nord går grænsen til Østerbro langs Classensgade og nord for Kastellet, mod sydvest går grænsen til Vesterbro ved Trommesalen og Bernstorffsgade. På østsiden af havnen omfatter Indre By Christianshavn med voldanlæggene og mod nord Holmen, Nyholm og Refshaleøen. Der er ikke formelt taget stilling til indplacering af den kommende Lynetteholm i kommunens områdeinddeling, men Kredsen betragter projektet som del af sit interesseområde.

Indre By og Christianshavn har i byplanmæssig og kommuneøkonomisk en række særtræk:

1. Grunde i Indre By og på Christianshavn er få. Ikke desto mindre angiver KK i sin befolkningsprognose 2018-32, at *befolkningstallet forventes at stige* næsten lige så meget (14 pct.) som i kommunen som helhed (20 pct.) frem til 2032.
2. *Grunde er dyre*, og kvadratmeterprisen for boliger (ejerlejligheder) er 25% pct. højere end gennemsnittet af København (50.000 kr. mod 40.000 kr. i 1. Kvartal 2019 (Finans DK)).
3. Bydelen har en meget *høj andel af erhverv*, herunder statslig og kommunal administration og derfor også megen pendlertrafik.
4. *Boligmassen består i langt overvejende grad af andelslejligheder og private udlejningslejligheder*. Andelen af almennyttige lejligheder er lille, især i Indre By, men også på

Christianshavn (opgjort på skoledistrikt: Ø Farimagsgade skole 0%, Nyboder skole 7%, Sølvgade skole 2%, Classenske Legatskole 1%, Christianshavns skole 12% mod 20% for KK som gennemsnit (Analyse af almene boliger i København, analyser til KP19, ØU 19. februar 2019))

5. *Trafikken er tæt*, cyklisttrafik er relativt overrepræsenteret, udvidelsesmuligheder for vej- og cykelstinet er begrænsede, behovet for plads til fodgængere er betydeligt og stigende, og udvidelser er dyre.
6. *Havnen* er den geografiske akse i området, og samtidig den *akse hvor megen forandring må forventes at foregå* på grund af rummelighed af vandflade og kajområder og de fortsatte erhvervsmæssige ændringer, der finder sted. En del af de forandringer, vi ser, er til det bedre, men der er eksempler på og stor risiko for, at forringende ændringer, der andre steder ville falde ubemærket ind, her vil præge København og københavnerlivet negativt langt ud i fremtiden.
7. Selvom der er betydelige grønne områder i Indre By og på Christianshavn (herunder Kgs. Have; Botanisk Have; Østre Anlæg; HC Ørstedsparken; Kastellet; Det Kgl. Biblioteks Have; Christianshavns Vold), er *afstanden til grønne områder og mangelen på dagslys som følge af tæt bebyggelse betydelig* i store dele af området. Høje grundpriser fører til, at der sjældent etableres nye grønne byrum ved "udfyldning" og renovering.
8. Indre By og Christianshavn er *hotspot for turisme*, dels i henseende til erhvervsmæssig betydning (hoteller, restauranter, forlystelser, kulturinstitutioner) og det positive kulturmøde, dels i henseende til belastning af infrastruktur og bymiljø (trængsel, larm, forurening, fortrængning af boligudbud).
9. Indre By og Christianshavn er *Københavns og Danmarks centrum*, som vi alle ønsker og har en forpligtelse til at værne om samtidig med, at vi nyder det og udvikler det.

## Det foreliggende forslag til kommuneplan 2019

Økonomiudvalget har i marts 2019 tiltrådt et forslag til kommuneplan 2019. Efter forårets interne høring forelægges udkastet i august for Økonomiudvalget og derefter BR, hvorefter det sendes i offentlig høring. Endelig vedtagelse af KP19 finder som nævnt sted i december 2019.

KP19 består af tre dele: *Den politiske hovedstruktur*, der beskriver den overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse, *retningslinjerne* angiver administrationsgrundlaget for arealanvendelsen, og *rammerne* for byens udvikling angiver specifikke regler, som kommunen skal følge i lokalplanlægningen. Kun den politiske hovedstruktur udgives i et trykt eksemplar.

KP19 dækker 1. og 2. planperiode, henholdsvis 2019-24 og 2025-30, og lægger linjer ud for en perspektivperiode fra 2031.

De relevante dokumenter blev behandlet på økonomiudvalgets møde den 19. marts 2019, pkt. 20, henholdsvis den politiske hovedstruktur, væsentlige ændringer i retningslinjerne, væsentlige ændringer i rammerne og ændringer for konkrete rammeområder. Materialet findes på KP19-hjemmesiden [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk).

Udkastet til den politiske hovedstruktur formulerer fire centrale budskaber: plads til alle, pas på byens kvaliteter, mere cyklisme og kollektiv trafik og mangfoldighed samt diversitet og møder på tværs.

I udkastet udfoldes disse budskaber i fem "visionsafsnit", en social og mangfoldig by, en grøn, sund og bæredygtig by, en kulturel storby med kant, en by i vækst med talenter og arbejdspladser og en international byregion, samt i seks "målafsnit" om henholdsvis den overordnede byudvikling, boliger og byliv, erhverv, trafik, energi og miljø samt rekreation og natur.

I alle afsnittene findes en lang række tilkendegivelser og enkelte mere konkrete selvpålagte rammer og mål for udviklingen. Målene er sammenfattet i forslaget kapitel 2.

I de efterfølgende 13 afsnit gennemgås planerne for de enkelte dele af København, herunder for Indre By, Christianshavn og - den kommende - Lynetteholmen.

Afsnittet om *Indre By* er centreret om to forhold: gennemkørende trafik samt turisme og erhverv.

I trafikafsnittet anføres, at der i løbet af 2020 vil blive færdiggjort en "plan for den gennemkørende trafik", bl.a. i Indre By. Formålet er give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses "i relevante områder" i lyset af åbningen af metroringen og planerne om Østre Ringvej og at anvise potentielle "anvendelser for de frigjorte vejarealer". Der udmeldes ikke konkrete planer eller målsætninger.

I afsnittet om turisme og erhverv omtales konflikten mellem de økonomiske gevinster ved turismen og ulemperne. Det signaleres, at kommuneplanen sigter på at fordele turismen i hele byen, men der ses ikke at være konkrete tiltag med dette sigte, heller ikke i planforslagets øvrige afsnit. Endvidere betones behovet for plads til "nye virksomheder". Behov for flere almennyttige boliger omtales ikke.

Der er omtalt fire "væsentlige rammeændringer" vedrørende henholdsvis Sølvgade Kaserne, Nyboder Skole, Amaliegade 23-25 og St. Kongensgade 96-100, men ingen større byudviklingsområder eller områder med potentiale for større eller mellemstore grønne områder.

Der anføres følgende "behov frem mod 2030" (udbygningsbehov, som endnu ikke er anlægsfinansieret): 31 dagtilbudsgrupper, 1 skolespor, 35 botilbudspladser – ny kapacitet og 130 plejeboliger – modernisering.

Afsnittet om *Christianshavn* er centreret om to forhold: Fremtiden for henholdsvis Nyholm og Refshaleøen.

Om Nyholm anføres, at staten ventes at færdiggøre sin helhedsplan for området i 2020, hvorefter der skal gennemføres en "nærmere kommune- og lokalplanlægning". Nyholm omtales som en del af områdets kulturmiljø, men omtalen er i øvrigt blød og uden bindende indikationer. I omtalen af Refshaleøen pointeres, at området fastholdes som perspektivområde og dermed først til udvikling efter 2031. Det nævnes, at områdets infrastruktur skal sammentænkes med planerne for Lynetteholmen.

I afsnittet er omtalt en væsentlig rammeændring vedrørende Bodenholms Plads. Refshaleøen er som nævnt markeret som et perspektivområde og uden områder med potentiale for mellemstore eller store grønne områder.

Der anføres følgende "behov frem mod 2030" (udbygningsbehov, som endnu ikke er anlægsfinansieret): 31 dagtilbudsgrupper, 1 skolespor, 30 botilbudspladser – ny kapacitet og 130 plejeboliger – modernisering.

Udkastene til ændringer i retningslinjer og rammer indeholder en række betydningsfulde ændringer, som dog ikke skal resumeres her.

### **3. Kreds ønsker til Kommuneplan 2019**

3. Kreds roser overordnet udkastet til KP19. Udkastet lægger op til at bygge videre på de senere års succesfulde udvikling af byen, og vi synes, der anlægges en god balance med vægt på både at udvikle en by med plads til alle, en miljøbevidst og ren by og en by med et sundt og succesfuldt erhvervsliv. I

en periode, hvor Socialdemokratiet taber stemmer i København til både venstrefløjen og Det Radikale Venstre, synes vi, at udkastet er et godt og offensivt bud på byens og vores strategi.

Vi støtter det overordnede greb i forslaget, at der skal bygges boliger, så vi fortsat udvikler en blandet by med "plads til alle". Vi støtter i den forbindelse varmt beslutningen om at 25 pct. af nye boliger skal være almennyttige. Vi er omvendt skeptiske over for beslutningen om at øge hastigheden i nybyggeriet til 5.000 boliger pr. år, en vækst på godt 75 pct. i forhold til de 2800 boliger pr. år, som blev bygget i perioden 2007-2018. Vi tvivler på, at den høje nybygningsrate kan realiseres over så lang en periode, og frygter, at strategien vil påføre kommunen mindreindtægter, fordi grunde må afhændes til under deres reelle værdi.

Afgørende for os er imidlertid, at en høj nybygningsrate ikke medfører en byudvikling af dårlig kvalitet. Det er i det lys, at vi, som beskrevet nedenfor, ønsker præcisere rammer for udviklingen i vores eget område i henseende til skabelsen af nye grønne område, bygningshøjde og bebyggelsesprocent.

### Generelle ønsker

I forhold til det foreliggende forslag til KP19 har vi alene tre konkrete forslag, som ikke er snævert knyttet til vort eget område, Indre By og Christianshavn, jf. *tabel 1*.

**Tabel 1. 3. Kreds forslag til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019**

Generelle ønsker	
1	Planlægningen af kørselsafgifter bør fremmes
2	Parkeringspladsnormen for boliger bør ikke sænkes
3	Klimasikring af havnen bør fremmes
Ønsker særligt relateret til Indre By og Christianshavn	
4	Ingen nye højhuse i Indre By og Christianshavn
5	Potentiale for mellemstort eller stort grønt område på Nyholm og Refshaleøen
6	Plejeboliger/plejehjem på Christianshavn

### **Planlægningen af kørselsafgifter bør fremmes**

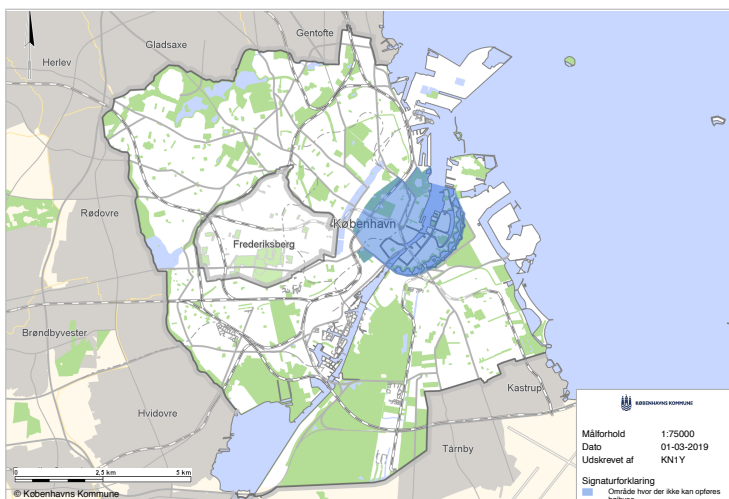
*Forslag: Det tilkendegives, at kørselsafgifter er en ønskværdig metode til regulering af trafikken i byen, og at der vil blive arbejdet for at skabe lovgivningsmæssige muligheder herfor og på - i samarbejde med omegnskommunerne - at udvikle et tidssvarende, fleksibelt og effektivt system for sådanne afgifter i planperioden.*

Baggrund: Østre Ringvej vil betyde, at en større andel af biltrafikken ledes uden om København, men også at biltrafikken i København samlet set vil vokse. Der er dels af denne grund, dels for generelt at bidrage til, at målet i KP19 om, at bilernes andel af den samlede trafik holdes på 1/3, behov for at oparbejde et system for kørselsafgifter i København, som muliggør en samlet intelligent regulering af såvel den lokale og gennemkørende trafik som pendlertrafikken ind og ud af København allerede i den kommende planperiode.

### **Parkeringspladsnormen for boliger bør ikke generelt sænkes**

*Forslag: Parkeringspladsnormen for boliger fastsættes til 1 pr. 175 etage-m<sup>2</sup> (1:175) i centrum (herunder Indre By) og til 1:125 i tætheden/byudviklingsområder (herunder Christianshavn). For plejehjem forhøjes normen til 1:685 i de to nævnte områder.*

Baggrund: KP19-forslagets tilkendegivelse om, at man ønsker at overgå til faste parkeringspladsnormer (i stedet for normer forhandlet inden for et spænd) er velbegrundet. Den samtidige de facto nedsættelse af normen for nybyggede boliger (til 1:250, henholdsvis 1:175 (Analyser til Kommuneplan 2019, 27. februar 2019) er derimod stærkt uønskelig. En nedsættelse af normen vil muligvis - som det anføres - kunne bidrage marginalt til at nå målet om, at bilerne kun skal tegne sig for 1/3 af trafikken. Men en reduktion af parkeringskapaciteten - og underliggende:



Figur 1. Udkast til KP19 retningslinjer, område uden højhuse.

bilejerskabet - er et stump og uhensigtsmæssigt instrument til dette formål. En nedsættelse af normen vil bidrage til at bremse det overgribende mål, at få parkerede biler væk fra gaderne, så gaderummet kan bruges mere fornuftigt. Det vil endvidere på urimelig måde begrænse københavnernes mulighed for at disponere over en bil til ikke-lokale ture. Københavnerne brug af bil bør reguleres med andre midler, herunder kørselsafgifter, jf. ovenfor. For plejehjem er der behov for en særlig indsats for at reducere nybygningsudgiften, jf. notat til sundhedsudvalgets møde den 23. maj

2019. Samtidig må brug af bil/ejerskab til bil blandt plejehjemsbeboere antages at være langt under gennemsnittet, ja meget begrænset. Det foreslås derfor at man for denne type af byggeri følger indstillingen i notatet om en norm på 1 parkeringsplads pr. 685 etage-m<sup>2</sup>.

### **Klimasikring af havnen bør fremmes**

*Forslag: Det præciseres i KP2019 i hovedtræk hvilke tiltag til højvandssikring, der forventes gennemført i planperioden.*

Baggrund: Højvandssikring af områderne omkring havnen er efter 3. Kreds opfattelse meget overfladisk behandlet i KP2019-forslaget i betragtning af den vurdering, som anlagdes i kommunens stormflodsplan fra 2017, og de hændelser af ekstremt højvande, der har truet havneområderne i de senere år. I stormflodsplanen lægges der op til en sikring mod syd "nu", mens sikringen mod nord kan vente noget. Om den kan vente, indtil Lynetteholbarrieren er færdig, er uklart. Problemstillingen behandles alene med en enkelt tilkendegivelse – at der "udarbejdes løsninger" – på side 39 i forslaget, og den nævnes desuden helt kort på side 23.

### **Ønsker særligt i relation til Indre Bys og Christianshavns område**

3. Kreds ønsker særligt i relation til kredsens eget område er resumeret i tabel 1 ovenfor og gennemgået i det følgende.

### **Ingen højhuse i Indre By og på Christianshavn**

*Forslag: Indre By og Christianshavn friholdes fuldt ud for nye højhuse i den 12 årige planperiode.*

Baggrund: I kommuneplanforslaget (s 27) anføres i afsnittet en kulturel by, at "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". Af udkast til retningslinjer for KP19 (<https://kp19.kk.dk/artikel/hoehuse>) fremgår, at højhuse ikke skal kunne etableres i et område (figur 1), der omfatter Christianshavn, Middelalderbyen og et område af den øvrige Indre By, som afgrænses af HC Andersens Boulevard og V.-N. Farimagsgade, Stockholmsgade og Kastellet. Tivoli er også undtaget. Områderne vest herfor skal godt kunne bebygges med højhuse. Vi finder, at området, der undtages for højhuse, også bør omfatte idet mindste resten af Indre By nord og nordøst for Studiestræde (buen langs søerne til Classensgade, mv.). Vi lægger afgørende vægt på, at denne retningslinje følges i planperioden og bemærker i den forbindelse, at der for få år siden er givet tilladelse til byggeri med kiphøjde på 42 meter midt i "byprofilområdet" (Papirøen).

### **Potentiale for mellemstort eller stort grønt område på Nyholm og Refshaleøen**

*Forslag: Der anføres en grøn cirkel på perspektivområdet Refshaleøen og på Nyholm på kortet i afsnittet Christianshavn markerende, at der er behov for og potentiale for et mellemstort eller stort grønt område i den fremtidige udvikling af hver af de to øer.*

Baggrund: I modsætning til, hvad der gælder for flere andre byudviklingsområder, er der ikke markeret potentiale for grønt område på Refshaleøen. Et mellemstort eller stort grønt område bør være et minimum på Refshaleøen, og for Nyholm bør det allerede nu markeres, at der er potentiale, selvom statens plan for øen endnu er under udarbejdelse.

### **Plejeboliger/plejehjem på Christianshavn**

*Forslag: Der forudsættes etableret 60 nye plejehjemspladser eller plejeboliger på Christianshavn i 1. KP19-planperiode (2019-24) som supplement til de eksisterende, herunder de 130 pladser, som forudsættes moderniseret i KP19-udkastet.*

Baggrund: Ældre medborgere i København bør kunne tilbydes ældreboliger/plejeboliger/plejehjemspladser i deres lokalområde. BR besluttede i forrige valgperiode, at der så hurtigt som muligt skal opføres et plejecenter på Christianshavn. Hvis Christianshavns dækning med plejeboliger skulle være den samme som i det øvrige København, skal der i bydelen være ca. 60 plejeboliger stigende til 150 i 2030. Plejeboligerne på Christianshavn foreslås etableret inden for rammerne af lov om almene boliger, formentlig som led i et af de kommende nybygningsprojekter i området, alternativt ved erhvervelse og ombygning af statens ejendom Strandgade 29 (tidl. Miljøstyrelsen). Det har været nævnt, at det er vanskeligt at etablere pladserne som almene boliger, fordi de høje grundpriser på Christianshavn skaber vanskeligheder med at holde sig inden for almenboliglovens maksimalbeløb. Kredsen bemærker i den forbindelse, at det er lykkedes at få opfyldt kravet om 25 pct. almene boliger i nybyggeri i projektet Laksegade Øst (Danske Bank-området), der omfatter nogle af Københavns dyreste grunde.



## Svar til: Høring 49038 af: Dorte Bertram

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

177

INDSENDT AF

dorte bertram

POSTNR.

2100

BY

kbh.ø

HØRINGSSVAR

Det er med stor undren jeg har læst kommunens forslag vedr. vort lokalområde Ryvang-Lundehus, hvor man påtænker at oprette tre bomuligheder for ialt knap 90 udsatte borgere på henholdsvis Emdrupvej 99, Strødamvej 10 og Ryparken 71-85. Vort lokalområde er i forvejen ret belastet og tæt på at være en ghetto (Ryparken). Endvidere har vi allerede nu rigtig mange børneinstitutioner på begge sider af Lyngbyvejen ligesom Lundehusskolen har oprettet et specialklassespor, så vi har vist opfyldt vores sociale kvote. Argumentet for at flytte 61 psykisk syge beboere fra Bystævneparken for at give plads til ejerboliger i stedet for og dermed løfte niveauet der - er grotesk - Det er os, der fortjener et LØFT! Det undrer også, at man ikke i forbindelse med udbygning af nye boligområder som fx. Nordhavn og Beauvaisgrunden har indtænkt disse institutioner på en hensigtsmæssig måde. Alternativt kunne man måske forestille sig at indrette et mindre antal husvildeboliger i kommunens ejendomme i Ryparken (Skolen i Ryparken og Institutionen Ryparken, som begge ser ud til at stå tomme p.t?) Husvildeboliger er vel som princip en midlertidig foranstaltning indtil der findes en mere permanent løsning for den enkelte, dvs. kravene til disse boliger er måske knap så store som til en egentlig institution. Men tilstrækkeligt professionelt personale er naturligvis en forudsætning for at projektet kan lykkes. Endelig ville denne løsning redde de sidste af vore grønne arealer, som er til glæde for så mange og som bevirker, at området trods alt stadig er attraktivt for de fleste. Venlige hilsner Dorte Bertram

## Svar til: Høring 49038 af: Sigurd Eidsmo

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

178

INDSENDT AF

Sigurd Eidsmo

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune Stejlepladsen var indtil offentliggørelsen i april 2019 en del af Kalvebodkilefredningen, der har betydning for områdets dyreliv, især fugleliv. 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 stemmer ikke overens med kommunens intentioner om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for mine skatte kroner, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur • Jeg ønsker bevarelse af de få rekreative områder, der er tilbage i byen • Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet • Jeg ønsker én sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådehavnsgade. Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Den fremlagte kommuneplan indeholder en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg på, at kommunen 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 mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til disse ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder. Det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får køberne 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 øj

eblikket 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 vigtigt, 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. Sammenhængende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er 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 blev affredet 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 disse 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 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. Kommunepla

n 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

1. At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
2. At områdets ikke-grønne arealer omformes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
3. At bebyggelse på områdets ikke-grønne arealer sker på små matrikler, som udbydes i salg til enkeltindivider og ikke til developervirksomheder, som så rigeligt er blevet tilgodeset de seneste år.
4. At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen bevares uændret
5. At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 50 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 8 meter
6. At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen bevares og danner udgangspunkt for et byudviklingseksperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, evt. i samarbejde med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste henviser jeg 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. Selvbyggerprojektet bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende bebyggelser i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle. Derfor vil jeg foreslå, at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen som minimum sættes i bero, 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 Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område og også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade 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 stedet og skalaen, vil den unikke karakter og det værdifulde kulturmiljø, som alle ønsker at bevare, blegne og forsvinde, og snart vil der intet være tilbage af denne vigtige del af Køben

havns historie. Hvis man derimod prøver at forstå det særlige, og hvis man bygger videre på alle kvaliteterne, ikke mindst selvbyggeraspektet i området, vil man kunne skabe et område, som er meget mere værd både for de nuværende og for de fremtidige beboere - og også for byen og dens gæster. Byens turister kommer netop til København, fordi den er alsidig og overrumplende, gådefuld og skæv. (Tegning - se bilag) 1. Det gamle Sydhavn med store områder med selvbyggerområde (koloni- og nyttehave) 2. Det nye Sydhavnen 3. Fiskerhavnen, men unik og bevaringsværdig kultur og miljø. 4. Stejlepladsen, som kan omfattes af en samlet

## Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune

Stejlepladsen var indtil affredningen i april 2019 en del af Kalvebodkilefredningen, der har betydning for områdets dyreliv, især fugleliv. 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 stemmer ikke overens med kommunens intentioner om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder
- Jeg ønsker mere natur for mine skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatningsnatur
- Jeg ønsker bevarelse af de få rekreative områder, der er tilbage i byen
- Jeg ønsker det planlagte byggeri på Stejlepladsen stoppet
- Jeg ønsker én sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådehavnsgade.

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

Den fremlagte kommuneplan indeholder en del indbyrdes modstridende målsætninger. Her tænker jeg på, at kommunen 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 mål, som jeg bifalder. At bebygge allerede eksisterende grønne områder som Stejlepladsen og Amager Fælled er imidlertid i direkte modsætning til disse ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder. 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 mig er det vigtigt, 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 ikke primært "grønne pletter", men i høj grad grønne sammenhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for københavnerne, 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 blev affredet 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 disse 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 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

1. At alle grønne områder bevares, herunder at der ikke bygges på Stejlepladsen
2. At områdets *ikke-grønne* arealer omdannes til boligområde med mulighed for mindre erhverv
3. At bebyggelse på områdets *ikke-grønne* arealer sker på små matrikler, som udbydes i salg til enkeltindivider og *ikke* til developervirksomheder, som så rigeligt er blevet tilgodeset de seneste år.
4. At eksisterende, mindre erhverv herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen bevares uændret
5. At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 50 %, og at maksimal bygningshøjde sættes til 8 meter
6. At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen bevares og danner udgangspunkt for et byudviklingsekperiment, hvor mindre grupper af borgere selv tager ansvar for at bygge/udvikle boliger, evt. i samarbejde med kommunen, lokale foreninger, institutioner, virksomheder og de beboere, der allerede bor i området

Med hensyn til sidste henviser jeg 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.

Selvbyggerprojektet bør omfatte hele kvarteret på begge sider af Bådehavnsgade. Dette vil ligge i forlængelse af eksisterende bebyggelser i området – Fiskerhavnen, haveforeningerne og Thomas Koppel Alle.

Derfor skal jeg foreslå, at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen som minimum sættes i bero, 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.

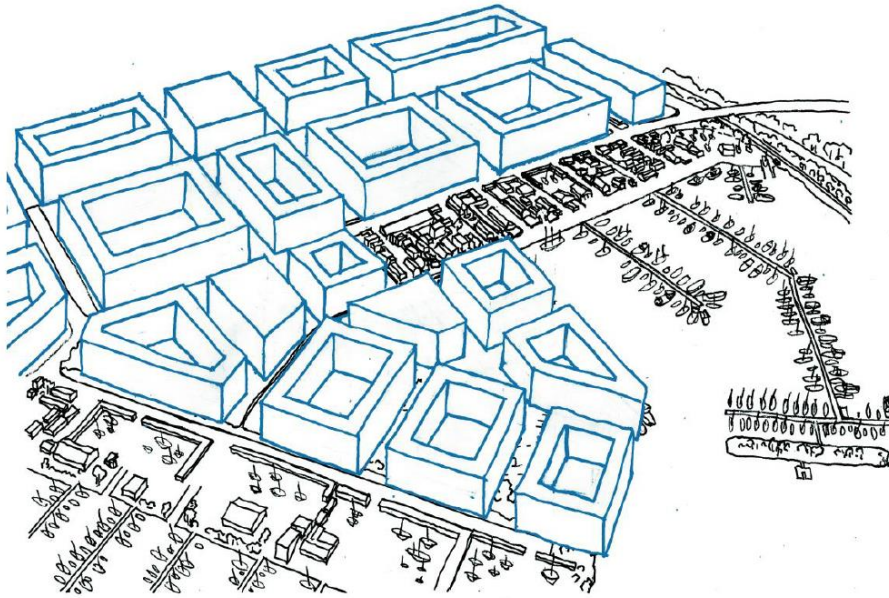
Arkitekt Ulrik Fenger Mathiasson, har udarbejdet nedenstående grafik, der illustrerer hhv. de eksisterende byggeplaner og mit forslag til helhedsplan. Se bilaget på sidste side i dette dokument.

### Rekreative værdier og stiforbindelser

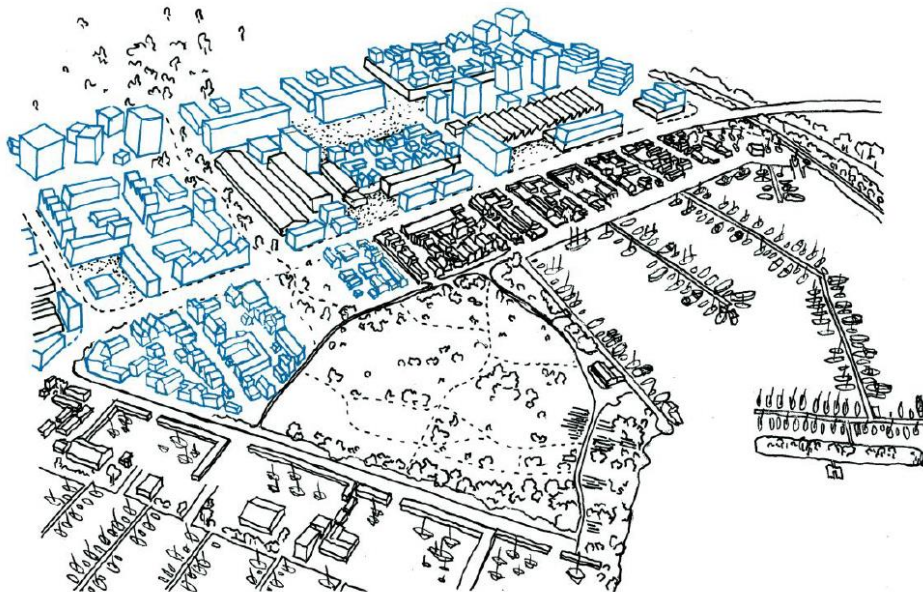
Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Tegllholmen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

**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 49038 af: Merete Pedersen

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

179

INDSENDT AF

Merete Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borger og beboer i AAB afd. 32 'Emdrup Vænge', medlem af Bispebjerg Lokaludvalg

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Københavns kommune har planer om at anbringe op til 16 containerboliger til unge hjemløse i en anlagt park fra 1936 "Emdrupborgs Have" i den del der ligger ved Bolandsvej /Emdrupvej. I 'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019' er der et forslag til væsentlige rammeændringer på s. 68: nr. 4. "Emdrupvej - Der muliggøres boliger til udsatte". Rammeændringen går ud på at give dispensation fra Kommuneplanens rammer for områdetype O1 der ikke kan anvendes til boliger, men kun til sports- og fritidsanlæg, parker, herunder forlystelsesparker, legepladser, kirkegårde, naturområder, kolonihaver samt de til områderne hørende drifts- og servicefunktioner. Det er også uklart om der er tale om en ændring af områdetype med en efterfølgende lokalplan og høring, eller om det er en dispensation fra den nuværende områdetype. For at lave et høringssvar, skal man have en klar besked om hvad ændringerne går ud på. Her skal der ifølge Socialforvaltningen bo unge udsatte personer, som Socialforvaltningen i Københavns Kommune vil tildele en bolig her. Det er mennesker, der har levet på gaden i en længere periode og er tilknyttet et herberg og som midlertidigt skal placeres i containerboliger under et rehabiliteringsforløb. Containerbebyggelsen vil ligge lige ved skolevejen til Lundehusskolen fra Emdrupvej, via Bolandsvej til Bredelandsvej. I dette område er der 44 pct. almene boliger i skoledistriktet, og de nærmeste tre almene boligafdelinger er fornylig kommet på observationslisten for udsatte boliger, da der er flere tidligere straffede i området end på lands gennemsnit. Der er kommet skærpede betingelser for at få tildelt en bolig i Boligfore

ningen AAB, afd. 32, 34 og 36, der ligger op til parkanlægget. Ifølge AABs udlejningschef er betingelserne indført som et led i den netop indgåede rammeaftale om udlejning mellem BL's 1. Kreds (København) og Københavns Kommune, hvor en af målsætningerne i denne aftale er, at områder, der er på regeringens lister over udsatte boligområder, skal af listerne igen. Der er ingen fysiske skel mellem AAB afd. 36 og parken. AAB afd. 34 ligger ved Bolandsvej og deres opganges gadedør vil ligge lige op ad containerboligerne. En bebyggelse i parken vil skabe ufred mellem de nye beboere i containerboligerne, der vil hævde at det er deres bolig, som de har fået af Socialforvaltningen, og naboerne, der vil hævde at det er deres friareal. De unge beboere i containerboligerne kan ikke andet end at påvirke området i kraft af deres nærhed. Derudover vil containerboliger skæmme parken visuelt og ødelægge den fred, som beboerne og også fugle- og dyrelivet (gæs, ræve, brunflagermus mm.) har nydt godt af. Parken er en rest af en barokhave tilhørende lystgården Emdrupgård (senere Annaslyst og Emdrupborg Højskole), der blev anlagt af oversekretær Christian Møinichen (1683-1749) i Det danske Kancelli. Den oprindelige allé af lindetræer er bevaret og udnævnt til 'ikoniske træer' af Teknik- og Miljøforvaltningen. Træerne er registreret som værende levested for brunflagermus. Desuden ligger parken inden for sø- og åbeskyttelseslinjen, da den ligger lige ved Emdrup sø. Det er i strid med Københavns Kommunes grønne politik at Økonomiforvaltning er begyndt at inddrage kommunale grønne områder til bebyggelse og ændre deres o. Se rapporten BILAG 24 Ny screening af byggemuligheder på kommunalt ejede arealer udarbejdet af Colliers International i 2018. Vedhæftet en oversigt over området fra et prospekt for AAB boligerne fra ca. 1946, der viser at denne park samt Søgårdens gamle have ved Strødamvej 10 (matrikel 1197) altid har været en del af bebyggelsesplanen, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i 1936. Parkanlægget Strødamvej 10 er også nu truet, da Socialforvaltningen vil bygge skæve boliger der. Dette vækker stor harme blandt beboerne i området.

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

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

180

INDSENDT AF

Kirsten Damgaard

POSTNR.

1658

BY

København

HØRINGSSVAR

Politikerne bør tænke på beboernes velvære og ikke at plastre hele byen til med boliger jfr. den udmærkede Fingerplan. Folk vil gerne flytte til København, men københavnernes har ikke brug for en tættere by og mere trafik(kaos). Der er andre byer man kan bo i fx Korsør. En storby er ikke velegnet for de fleste børnefamilier - eksempelvis har man i mit kvarter smækket en børnehave ind i en karré med 100-125 år gamle huse - børneskrål et "ekkoer" helt forfærdeligt!

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

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

180

INDSENDT AF

Kirsten Damgaard

POSTNR.

1658

BY

København

HØRINGSSVAR

Politikerne bør tænke på beboernes velvære og ikke at plastre hele byen til med boliger jfr. den udmærkede Fingerplan. Folk vil gerne flytte til København, men københavnernes har ikke brug for en tættere by og mere trafik(kaos). Der er andre byer man kan bo i fx Korsør. En storby er ikke velegnet for de fleste børnefamilier - eksempelvis har man i mit kvarter smækket en børnehave ind i en karré med 100-125 år gamle huse - børneskrål et "ekkoer" helt forfærdeligt!

## Svar til: Høring 49038 af: Gitte Pedersen

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

181

INDSENDT AF

Gitte Pedersen

POSTNR.

2100

BY

København ø

HØRINGSSVAR

Jeg synes der skal kæmpe fokus på huslejepriser, så os almindelige mennesker / offentlige ansatte også kan få gode lejligheder, rigtig vigtigt disse boligmiljøer ikke bliver ghett oer eller udtrykke miljøer. Hvilket desværre er sket mange steder, og frygtes sker flere steder, som ellers er trygge idag. (Grundet københavnskommunes ret til hver anden lejlighed) en ret der bør reguleres i, eller helt fjernes. Det er fint at det kommer fokus på cyklister og offentlig transport, men i er simpelthen nød til samtidig at have fokus på de gående og brugere af den kollektive trafik, de ældre, de syns besværede, som idag ligger under for cyklernes magt, som ikke tager det mindste hensyn, flere steder er det med livet som indsats man krydser en vej, skal fra bus til fortov mm. Reglerne er lempet, hvilket nu betyder at cyklisterne overgivet ikke tager hensyn, de drønet bare derudaf i deres lille boble. I skal først og fremmest skabe en kommune, hvor vi passer på hinanden, ordentlig pædagogiskpasning af vores børn, ordentlig omsorg og pleje til syge og gamle, ordentlige forhold til offentlige ansatte, før vi bruger penge til tant og fjas

## Svar til: Høring 49038 af: Vibeke Holse

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

182

INDSENDT AF

vibeke holse

POSTNR.

1761

BY

københavn V

HØRINGSSVAR

En verdensby med ansvar for Vester Remisepark / Jernbane Byen Efter at have været vi dne til den massive bebyggelse af Nordhavn, Sydhavn, Valby, Ørestaden/Amager Fælle d o.a steder håber jeg at man sætter en stopper for yderligere anlægsarbejde af samme npressede, dyre, kedelige, høje, boligområder i brokvarterene, der efterlader en by hvo r der ikke er flere åndehuller tilbage til Københavnerne. Ikke mindst Carlsberg Byen hvo r man endnu mangler at opføre 8 højhuse. Den fortsatte ødelæggelse af Carlsberg Byen , er så deprimerende at være vidne til. Man har skabt byrum hvor solen ikke kan nå fre m fordi der er bygget for tæt og for højt. Hvilket blev tillad i sidste øjeblik, i et tillæg til d e godkendte planer, fik man lov til at bygge højere og bredere, og de mere åbne områd er måtte vige. Man river bevaringsværdige bygninger ned hvis entreprenør mener at m an ikke kan bruge bygningerne og har et andet projekt de kan realisere. Skrækscenariet er at dette gentager sig i Jernbanebyen. Vesterbro har mindre grønne arealer til rådighed pr indbygger end i andre bydele. Der er allerede pres på de eksisterende grønne områ der pga. befolkningstilvæksten. Hvis der er et ønske om at tiltrække flere københavnere , skal der være tilsvarende plads til at børn og voksen kan udfolde sig. Hvor kan man spil le fodbold i Carlsberg Byen ? Vi har brug for flere grønne områder, hvor der er plads til kultur og sportsarrangementer. Vestia vil fx gerne udvide med fodboldbaner i Jernbane byen. Man bliver nødt til at lave en overordnet plan for Storkøbenhavn og ikke belaste brokvarterene yderligere med fx højhuse så tæt på middelalderbyen. Lad Vester Remise park/Jernbanebyen være den grønne oase der er så meget brug for, byg ikke højhuse, h oteller, Netto, Lagkagehuse, kontor, og andet i dette område. I forslaget til kommunepl anen påtænkes et stort til mellemstort grønt areal i jernbanebyen, men det ser ud til at



udgøre en meget lille andel af det samlede areal. Anlæg af grønne tage fx på Ikea er fint , men bør holdes ude af opgørelsen/regnestykket af grønne områder, så det ikke kan blive et argument for at bruge tilsvarende areal på jorden til bebyggelse. De grønne områder vi har brug for er på jorden i Vestre Remise Park.

## Svar til: Høring 49038 af: Merete Pedersen

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

183

INDSENDT AF

Merete Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

for Boligforeningen AAB, afdeling 32 'Emdrup Vænge'

POSTNR.

2100

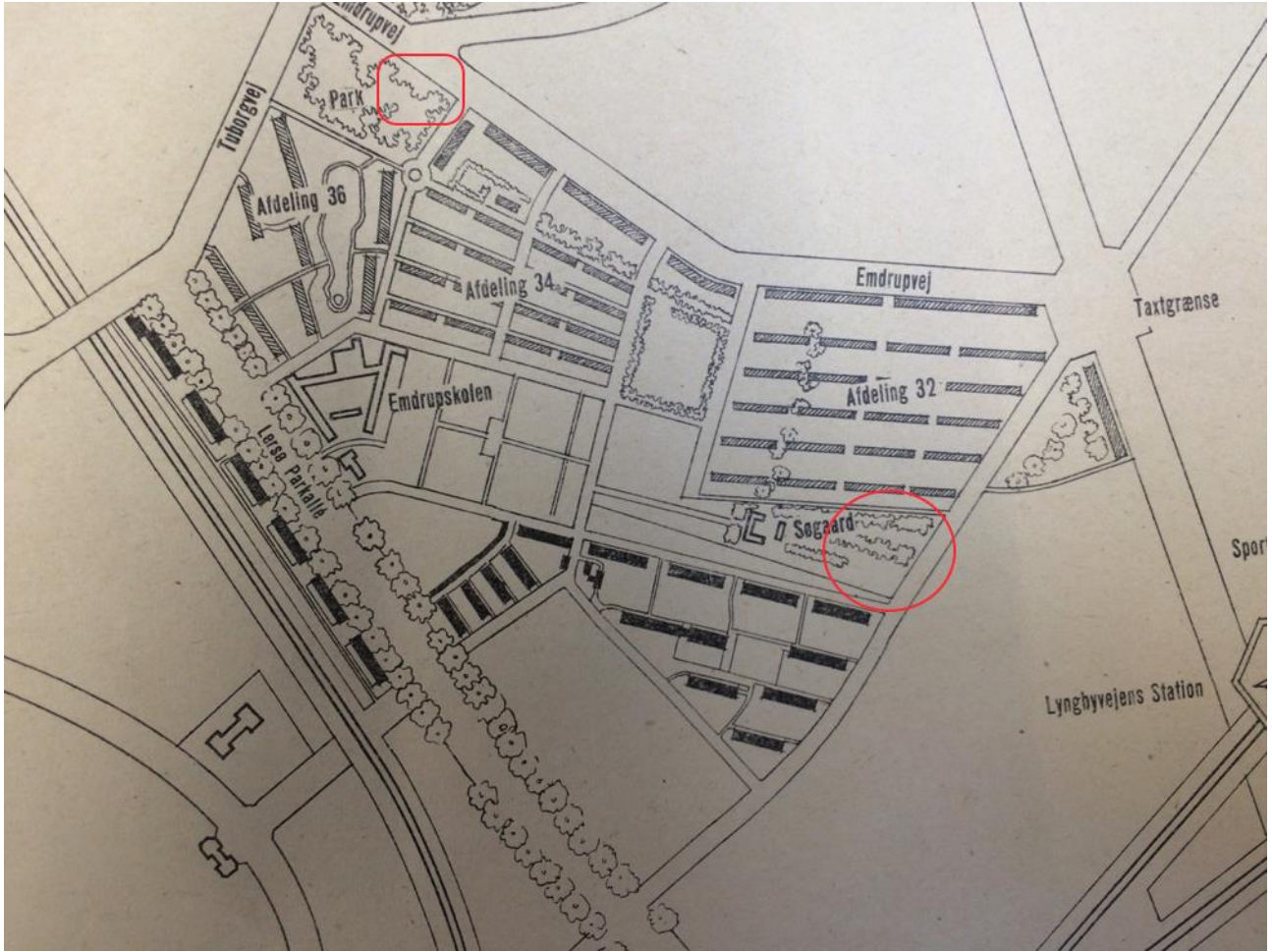
BY

København

HØRINGSSVAR

Strødamvej 10 – planer om at bygge 12 permanente 'skæve boliger' på matrikel 1197, Emdrup. Jeg har fået mandat på det årlige afdelingsmøde at protestere mod placeringen af 12 skæve boliger på Strødamvej 10, matrikel 1197, Emdrup, på vegne af den almene boligforening Boligforeningen AAB, afdeling 32. Jeg repræsenterer således ca. 400 leje mål og over 600 beboere. Det er en stor forringelse af vores boligområde, hvis Socialforvaltningen får lov til at bygge 12 skæve boliger i et parkanlæg, der er omkranset af vores boliger. En bebyggelse med skæve boliger her kan ikke andet end forstyrre den fred, der hersker her, således at man kan forestille sig mange ubehagelige konfrontationer med de nye beboere. Til den ene side vender etageboligerne i den almene Boligforening AAB, afdeling 37, ved Ramløsevej, direkte ud mod parkanlægget, og på den modsatte side ligger rækkehusene i Boligforeningen AAB, afdeling 32, med haver direkte ud til parkanlægget og til den tredje side mod nord ligger Børnehuset Emdrup/Søgaard, der består af to selvstændige integrerede daginstitutioner, direkte i forbindelse med parkanlægget kun afgrænset af et trådhegn. Fra Strødamvej er der et kig imellem de gamle træer til den eneste bevarede gård, Søgaard, fra dengang Emdrup By var landbrugsland. Strødamvej 10 har meget flotte høje træer, og området er blevet holdt pænt af kommunen, således at beboerne overhovedet ikke har haft mistanke om at der var planer om at bebygge det. Matriklen ligger i nær forbindelse med Lersøparkens Kolonihavepark, der blev fretaget i 2009 (10 Københavnske Parker), og hvis offentlige stiområder er udlagt til O1 omr

åde. I forbindelse med fredningen af kolonihaverne, ser det ud til at matrikel 1197 er blevet ændret fra et O1 område til O2 med henblik på at kunne etablere institutioner på den. På grund af de gode intentioner fra Københavns Kommune, hvor Borgerrepræsentationen allerede i 1936 vedtog en bebyggelsesplan for området med det formål at skabe en god balance mellem bebyggelse, institutioner og rekreative områder, så føler beboerne generelt at det er et godt sted at bo, og derfor er der ikke så stor en til- og fraflytning som mange andre steder. Men med en sådan forringelse af de omkringliggende grønne områder vil ressourcestærke familier søge væk fra området. Vi får frataget den herlige hedsværde i form af grønne områder, der har bevirket at folk var glade og taknemmelige for at få en almen bolig her. Samtidig stiller vores boligafdeling, som de andre almenboligafdelinger i Københavns Kommune, 1/3 af vores ledige lejligheder og rækkehuse til rådighed for kommunen, der benytter sig 100 pct. af dens anvisningsret, da vores boliger stadigvæk har en lav husleje. Derfor løfter vi allerede en social byrde for kommunen. Vedhæftet en oversigt over området fra et prospekt, der præsenterede den nybyggede AAB boligafdeling, afd. 36 i 1946. Den viser at Søgårdens gamle have, der nu har adressen Strødamvej 10 (matrikel 1197) altid har været en del af det grønne område, hvor man lagde vægt på at den eksisterende beplantning i vidt omfang skulle bevares ifølge den førnævnte bebyggelsesplan fra 1936. (Se 'Københavns borgerrepræsentanters forhandlinger', 1936-37, s. 739-42 og 'København : de indlemmede distrikter byplanmæssig udvikling 1901- 1941', udg. af Stadsingeniørens Direktorat, 1942, s. 84, samt Bydelsatlas Bispebjerg s. 32 og s. 34 om bydelens bebyggelsesmønstre og grønne træk.) Efterhånden som området blev bebygget af Boligforeningen AAB med fire store boligafdelinger med de i alt nuværende 1502 lejligheder, har man opfattet det grønne bælte igennem bebyggelsen som en del af boligernes friareal. I den anden del af bebyggelsen ligger parkanlægget på matrikel 7, Emdrup. Dette gamle parkanlæg, der tidligere hed Emdrupborgs Have, med en allé af lindetræer, der er over 300 år gamle, er også truet på grund af Socialforvaltningens planer om at etablere containerboliger her (Forslag til Kommuneplan 2019 ramme 01 og ramme-id 1245). Uanset Socialforvaltningens gode intentioner med at hjælpe udsatte borgere til at få en bolig i form af 'skæve boliger', og dermed har bedt Økonomiforvaltningen om at finde egnede kommunale områder, så mener beboerne i AAB, afdeling 32, ikke at det er et egnet område, og at det snarere er en krænkelse at lægge de skæve boliger i deres friarealer.



## **Svar til: Høring 49038 af: Birger Jensen**

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

184

INDSENDT AF

Birger Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sdr. Frihavnsudvalg

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra Sdr. Frihavnsudvalget, som består af 5 ejerforeninger og en beboerrepræsentation fra Søndre Frihavn

## Kommuneplan 2019 – Høringssvar Sdr. Frihavn

Dette høringssvar er udarbejdet af Sdr. Frihavnsudvalget, hvor det har været behandlet i områdets 5 ejerforeninger og en beboerrepræsentation.

- Vi støtter ønsket side 20 og 26 om, at *"luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes"*. (Vedtaget af BR i 2013). Det ønsker vi konkretiseret med konkrete mål om, at der etableres landstrøm på alle relevante havneanlæg senest i 2021, og at der specielt ved bolignære kajpladser stilles krav om tilslutning til landstrøm fra 2023. Begrundelsen er, at flere uafhængige målinger ved Langelinie har vist store koncentrationer af de meget sundhedsskadelige NO<sub>x</sub>-partikler, og at analyser har vist en samfundsmæssig god business-case i landstrøm, ligesom det via en aktiv prispolitik kan gøres til en direkte indtægtskilde for København og/eller dets selskaber CMP og By&Havn. Det hører med, at den forurenende krydstogtindustri er i kraftig vækst, modsat det meste af den øvrige transportsektor, hvor udviklingen i retning af renere køretøjer går hurtigere. Endelig bør det noteres, at beboelserne i Sdr. Frihavn ligger meget tæt på kajanlæggene med Krydstogtskibe og Oslo-færgen.
- Vi støtter også udsagnet side 23 om, at *"der etableres en ny elektrisk havnebusforbindelse med gratis cykelmedtagning på tværs af havnen mellem Refshaleøen, Langelinie og Nordhavn"*. Vi finder det vigtigt at det nye nordlige net får flere afgang i timen end de planlagte 2, ligesom vi anser det for vigtigt, at det bindes effektivt sammen med det øvrige havnebusnet. Begrundelsen er, at afstandene mellem bydelene i det nordlige havneområde er meget større end i det øvrige havneområde, og dermed afgørende for gående og cyklende, at havnebusserne binder områderne effektivt sammen. Der bør sættes mål om, at åbningen finder sted senest i 2020.
- Vi noterer med tilfredshed, at den eksisterende bygningshøjde på 5/6 etager og 21/24 meter fastholdes i bilag 4. (2019-0049174-3). Vi advarer mod tendensen til at dispensere herfra. Begrundelsen er, at i såvel Nordhavn som Ørestaden skyder der bygninger op med højder på +27 meter. Det er ødelæggende for den Københavnske profil med bygninger altovervejende på højst 5 etager kun afbrudt af tårne med spir. Vi noterer os, at i Kommuneplanen 2019 side 73 beskrives Holm 8 og 9 i Nordhavn uden forbehold, mens vi har erfaret, at der allerede nu planlægges med en byggehøjde på op til 34 meter endda få meter fra kajkant og mod vest med stor skyggeeffekt på østvendte boliger. Det finder vi helt uacceptabelt og anmoder om, at der udarbejdes et sæt operationelle betingelser for, at der gives dispensation.
- Vi er enige i at nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima (s 20). Vi noterer imidlertid, at det friareal der skal sikres ved ny bebyggelse eller udvidelse af eksisterende, ikke nødvendigvis skal være grønt (helt eller delvist), men endog kan bestå af tagterrace (s 79). Vi finder ikke at dette er i overensstemmelse med det overordnede mål om livskvalitet og klima. Det er vigtigt at have grønne oaser i nærområderne tæt på beboelse af hensyn til den daglige trivsel og for at undgå nødvendigheden af transport til grønne områder. Derfor mener vi, at der skal være krav om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri. Som supplement kan man arbejde med flydende haver med inspiration fra bl.a. Rotterdam havn.
- Vi ønsker at der udlægges store arealer i Nordhavn til en naturpark med vægt på vild natur.
- København har i en parallel proces til Kommuneplan 2019 arbejdet på øget københavnerrinddragelse. Det finder vi særdeles tiltrængt og positivt. Resultatet er i

Kommuneplanen reduceret til et afsnit side 81 om "5 principper for dialog" med karakter af hensigtserklæringer. Det finder vi alt for vagt i forhold til ønsket om, at borgerne får øget og tidligere reel indflydelse på lokale projekter og forhold. Vi finder, at alt for mange elementer aftales inden høringsprocesserne med det resultat, at vi som borgere høres, men ingen afgørende indflydelse får. Vi støtter, at projekter af primært lokal karakter udlægges til Lokaludvalgene med direkte valg af medlemmerne og økonomisk ramme og ressourcer for arbejdet. Andre byer har gode erfaringer på området. I det omfattende rapportarbejde med Københavnerinddragelse ligger mange konkrete ideer, som kan udmønte de fem principper.

## Svar til: Høring 49038 af: Erhardt Franzen

OPRETTET

17. oktober 2019

SVARNUMMER

185

INDSENDT AF

Erhardt Franzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sundbyernes GrundejerFællesskab

POSTNR.

2300

BY

København

HØRINGSSVAR

Sundbyernes GrundejerFællesskab Englandsvej 10, 2300 København S. E-mail- info@sgf net.dk Tlf.: 32595842/21633799 Københavns Kommune Økonomiforvaltningen Center for Byudvikling Københavns Rådhus 1550 København V. København den 4. oktober 2019 Høringssvar vedrørende Kommuneplan 2019 I oplægget til Kommuneplan 2019 for København er der lagt vægt på en række værdier for byen. Hvilket er positivt. Bl.a. skal der passes godt på byens kvaliteter, ligesom København også fremover skal være en mangfoldig by. En af kvaliteterne er også beboelsesområder med arkitektur og indretninger og grønne områder. I den sammenhæng udgør det brede grønne bælte fra Emdrup området i Nord og ned over Bispebjerg, Husum, Brønshøj, Vanløse, Valby og Sundbyområderne på Amager med villaer, rækkehuse, parcelhuse og haveforeninger et særdeles unikt beboelsesområde, med gode rammer for familieliv og sociale udfoldelser i grønne omgivelser. Boligformen er eftertragtet og værdsat gennem generationer. Påfaldende er det bare, at der i kommuneplanoplægget ikke et eneste sted er omtalt dette store, værdifulde boligområde, hvilket vi finder overordentligt mangelfuldt i planen. Ej heller er der et eneste billede af villa- og parcelhusområder, mens andre boligformer, byggerier og huse både er eksponeret i rigeligt mål i oplægget. Under afsnittet "En grøn, sund og bæredygtig by" vil det være oplagt, at omtale nævnte beboelsesområder som vigtige at bevare og styrke, bl.a. af hensyn til byens målsætninger om CO2-neutral, grønne områder, styrkelse af biodiversiteten samt tilpasningen i det hele taget til fremtidens klima samt til fre



me af folkesundheden i København. Med henblik på klimasikring og afløb for overfladevand i skybrudssituationer er allerede indledt tiltag med indretning af "Grøn Klimavej" på en række private fællesveje i grundejerforeninger. Formålet er at lade regnvandet nedrive i jorden lokalt og/eller forsinke det, for at aflaste et ellers overbelastet kloaknet i København. Det bør understreges i kommuneplanen, at arbejdet med indretning af Grøn Klimavej som led i skybrudssikringen nyder fremme i Københavns Kommune. Under afsnittet om trafik nævnes ønsket om mindst 1/3 cyklister, mindst 1/3 kollektiv trafik og højst 1/3 biltrafik. Metroen har været en stor gevinst for den kollektive trafik, men for villa- og parcelhusområder, der ligger op til metrostationerne, er det blevet et betragteligt problem, at udefra kommende bilister parkerer på de private fællesveje i nærheden af stationerne. Tilsvarende parkeringsudfordringer er på private fællesveje i områder grænsende op til nye bydele, fx Ørestad. For at spare de tårnhøje parkeringsafgifter i de nye bydele (fx Ørestad) parkerer både fastboende og folk, der dagligt kører i bil til/fra arbejde i bydelen, på de tilstødende private fællesveje i grundejerforeninger fx Øst for metrolinjen langs Ørestad, hvor det er gratis for dem at holde. Kommunen og By&Havns planer om yderligere 2.500 boliger i forbindelse med Ørestad på den del af Amager Fælled, som nu er navngivet "Vejlandskvarteret", vil mangedoble parkeringspresset på de private fællesveje langt ind på Amager, i grundejerforeningerne Øst for Ørestad Boulevard og metrolinjen. Som led i bevarelsen og den grønne værdisætning af villa-, haveforenings- og parcelhusområderne er det tillige afgørende, at der er den fornødne plads på parcellerne. I tilknytning til kommuneplanen bør der være krav til grundstørrelse, bygningsudformning, bebyggelsesgrad, afstand til skel for indretninger mv. på parcellen. Ved at præcisere dette i kommuneplanen, kan det i supplerende regelsæt fastlægges, at der ikke nydstykses 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 dobbelthuse (med lodret lejlighedsskel) kræver mindste grundstørrelse på 1.200 m<sup>2</sup>. Villaserivutter skal fortsat respekteres. Med de nævnte krav til mindste grundstørrelse vil bestemmelserne i København også være i overensstemmelse med retningslinjer på området i omegnskommunerne. Bestemmelserne vil være med til at sikre, at villa- og parcelhusområderne bevares som vigtige og livgivende grønne områder for beboernes trivsel og velvære samt for floraen, faunaen, biodiversiteten og for medvirken til sikring af klimaet i fremtiden i København. SGF finder endvidere kommuneplanforslaget mangelfuldt ved, at der ikke er en by- og boligbebyggelsesplanlægning og struktur, der har sammenhæng med omegnskommunerne, hvor der også bygges boliger på livet løs. Omegnskommunerne er en vigtig del af det storkøbenhavnske område og dermed for København som landets hovedstad. Således finder SGF det heller ikke hensigtsmæssigt, at der bygges tættere og tættere og højere og højere i København, da det vil være i direkte modstrid med byens planer om, at være en grøn, klimavenlig og sund storby for borgerne at bo og leve i. I den forbindelse ser vi netop nævnte grønne bælte med villaer, parcel- og rækkehuse samt haveforeninger som værende me

d til at kunne løse to af storbyens store udfordringer: 1) Lokal afledning af overfladevand (skybrudssikring) og 2) Med bevoksninger med træer, buske og levende hegn være med til at binde CO2 og dermed ikke lede det til atmosfæren. SGF savner endvidere en meget klarere plan for formidlingen af den forventede stigende trafik i byen og her ikke mindst på Amager end det, der er beskrevet i forslaget til Kommuneplan 2019. Allerede nu er trafikproblemerne tårnhøje på Amager. Lastvognstrafikken fylder voldsomt på de smalle indfaldsveje på øen og antallet af personbiler er med de mange nybyggerier og indflytning af i tusindvis af nye borgere øget enormt. Med situationen og en fortsættelse af planerne om mere byggeri og dermed i tusindvis af flere biler på Amager, ser vi i øjnene, at trafikken på øen sander til, hvis ikke der gøres noget. Situationen er tillige forværret af, at i hundredetusindvis af biler hver dag passerer og/eller skal ud og hjem til Amager over kun fire broer, og at disse broer allerede i dag er "flaskehalse" i et helt urimeligt omfang. Det vil klæde kommuneplanen, at pege på løsninger på disse trafikale udfordringer. Med venlig hilsen Sundbyernes GrundejerFællesskab Erhardt Franzen formand

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

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

186

INDSENDT AF

Jannie Rasmussen

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Ang. Letbane på Frederikssundsvej Jeg syntes det kunne være af meget stor interesse, at få svar på hvordan man har tænkt sig at afvikle trafikken på Frederikssundsvej. Når der skal afleveres vare til forretningerne / afhentes skrald, og anden tung trafik skal komme igennem. Der skal jo også stadig være muligt at parkere foran forretning. Samtidig med at et eller flere udrykningskøretøjer skal komme igennem. Som det er nu, er det allerede et problem at komme frem med Ambulance /Læge /Brand og Politi samtidig med meget lange bilkøer fra kl. 15:00 Der er rigtig mange udrykninger på Frederikssunds vej  
Med venlig hilsen Jannie Rasmussen

## **Svar til: Høring 49038 af: Jan Koed**

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

187

INDSENDT AF

Jan Koed

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

H. C. Andersens Boulevard er Indre Bys mest belastede trafikåre med en lang række negative konsekvenser for byens borgere. Den mest effektive løsning til afhjælpning af de mange trafikale og miljømæssige udfordringer vil være at etablere en tunnel for den gennemkørende trafik.

# Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019

H. C. Andersens Boulevard er Indre Bys mest belastede trafikåre med en lang række negative konsekvenser for byens borgere. Den mest effektive løsning til afhjælpning af de mange trafikale og miljømæssige udfordringer vil være at etablere en tunnel for den gennemkørende trafik.

## Baggrund

H. C. Andersens Boulevard fik sin nuværende kapacitet med 6 gennemgående kørebaner ved en udvidelse i 1954 samtidig med ibrugtagningen af den nye Langebro. Det blev indledningen til en lang periode i byens udvikling, hvor privatbilismen og den dertil hørende infrastruktur overtrumfede alle andre menneskelige hensyn. Bispeengbuen fra 1972 blev det mest synlige udtryk for denne udvikling i den centrale del af København.

Denne konsensus om bilismens nødvendighed og førsteret til byens arealer er med stadig stigende styrke blevet udfordret i de senere år.

Tanken om at lægge den gennemkørende trafik ad H. C. Andersens Boulevard ned i en tunnel har været fremført med mellemrum siden 1930'erne. I 2008 udførte rådgivningsfirmaet *Via Trafik* for Københavns Kommune en screening af forskellige scenarier, som viste, at en tunnelløsning er mulig. Projektet blev skrinlagt på grund af manglende finansiering.

Det har hidtil været den dominerende opfattelse hos trafikplanlæggere og økonomer, at H. C. Andersens Boulevard på trods af de stigende trængselsudfordringer opfylder sit trafikale formål, og at anlægget af en tunnel derfor ikke i en snæver samfundsøkonomisk forstand giver et tilstrækkeligt udbytte.

Med indførelsen af nye samfundsøkonomiske regnemodeller, der inddrager et større spektrum af afledte effekter, kan regnestykket meget vel komme til at se anderledes ud.

## Fordele

### Sundhed

- H. C. Andersens Boulevard er en af byens mest forurenede og tættest befærdede gader. Forureningen med skadelige partikler vil med en tunnelforbindelse blive væsentligt reduceret, fordi hovedparten af udledningen vil blive fjernet fra overfladen og samlet i tunnelen, hvor den kan håndteres centralt. Det vil yde et væsentligt bidrag til borgernes sundhedstilstand, da der er dokumentation for, at partikelforureningen er en medvirkende årsag til en række alvorlige sygdomme.
- Støjbelastningen vil blive væsentligt reduceret, fordi hovedparten af trafikken vil blive fjernet fra overfladen. Det vil sænke borgernes stressniveau og forbedre deres generelle sundhedstilstand.
- Ved kun at tillade langsomtkørende lokaltrafik på overfladen vil trygheden i byrummet blive væsentligt større.

- Antallet af trafikuheld med alvorlig personskade og dødsfald til følge vil blive væsentligt reduceret.

## **Klima**

- Frigivelsen af vejareal muliggør en begrønning af et stort område med CO<sub>2</sub>-absorberende beplantning.
- Et større sammenhængende bælte af både høj og lav beplantning vil modvirke overophedning af byen, varmeeffekten, og desuden bidrage til en større biodiversitet.
- Det bliver muligt at håndtere skybrudsvand på overfladen.

## **Byrum og byliv**

- Den nuværende trafikintensive vejforbindelse skaber en barrierevirkning mellem Indre By og Vesterbro, som hæmmer fodgængernes frie bevægelighed. En lokal fordelingsgade med begrænset trafik i terræn vil ophæve denne barrierevirkning.
- En sammenhængende Rådhusplads befriet for gennemkørende trafik vil tilskynde til en langt større og mere alsidig anvendelse af byrummet.
- Et større areal til ophold vil kunne absorbere mange af de nye turister, som forventes at besøge hovedstaden i fremtiden. Presset fra overturismen i middelalderbyen vil blive aflastet til gavn for både bydelens beboere og byens gæster.
- Byens *liveability* og borgernes livskvalitet vil blive væsentligt forøget som konsekvens af, at der bliver etableret et større rekreativt område.

## **Trafikale forhold**

- Det frigivne areal på overfladen vil kunne udnyttes til bredere cykelstier og fortove og forbedre de bløde trafikanters fremkommelighed.
- Fremkommeligheden for biltrafikken vil i en tunnelforbindelse blive væsentligt større, når den gennemkørende trafik undgår at skulle passere 6 lysregulerede gadekryds på strækningen mellem Jarmers Plads og Amager Boulevard. Rejsetiden vil blive mærkbart kortere for de bilister, der bevæger sig inden for kommunegrænsen.

## **Branding**

- Et projekt som dette vil sætte nye standarder for fortællingen om København som grøn foregangsby, hvor borgernes livskvalitet kommer i første række. Projektet vil være et synligt bevis på, at der følger handling bag de mange ambitiøse målsætninger.

## **Forslag**

I forbindelse med de igangværende undersøgelser af de trafikale konsekvenser af en eventuelt Havnetunnel (Østlig Ringvej), en trafiksaneringsplan for den gennemkørende trafik og en udtynding af biltrafikken i middelalderbyen bør en undersøgelse af en mulig tunnellægning af H. C. Andersens Boulevard inddrages. En mulig sammenkobling med en havnetunnel og en eventuel videreførsel af en tunnel til Bispeengbuen bør i denne forbindelse diskuteres.

Konkret foreslås det at tilføje et afsnit herom i kommuneplanforslaget side 60, Indre By.

Desuden foreslås det at indtegne en tunnelforbindelse under H. C. Andersens Boulevard med tilslutning til Østlig Ringvej på Visionskortet for fremtidens København side 87.

18.10.2019

Arkitekt MAA  
Jan Koed  
Clara Pontoppidans Vej 41  
2500 Valby

tel. 2342 1128  
jk@cadaid.dk

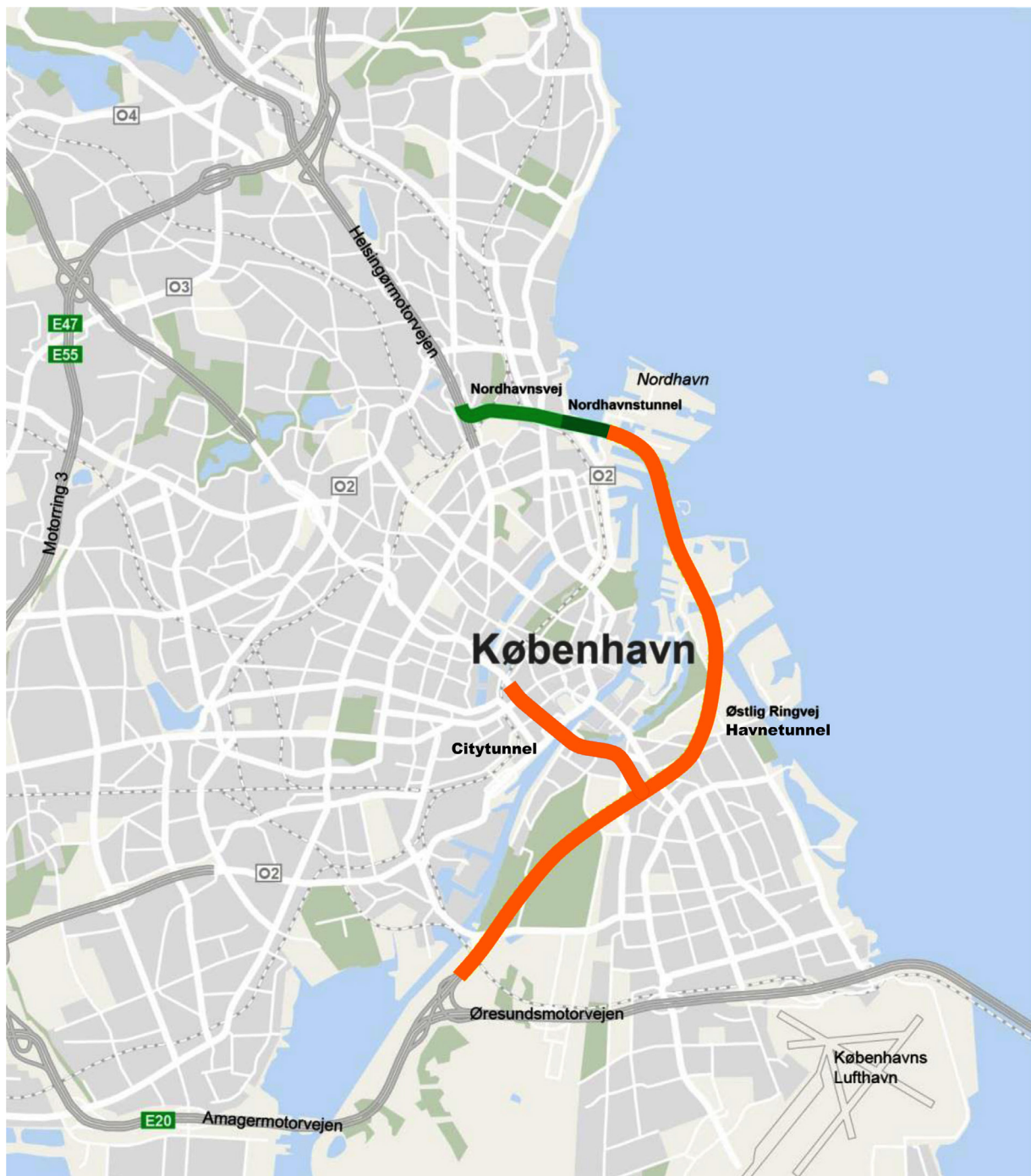


Illustration af en mulig tilkobling af en tunnel under H. C. Andersens Boulevard, kaldet Citytunnel, til en eventuel kommende Østlig Ringvej.





Oprindeligt var H. C. Andersens Boulevard udlagt som en parisisk boulevard med allétræer og haveanlæg i midten.



Langs Rådhuset var boulevarden indsnævret til en smal »landevej« for at gøre plads til Rådhushaven.

## **Svar til: Høring 49038 af: Julie Forup**

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

188

INDSENDT AF

Julie Forup

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Vi oplever store udfordringer med parkering i området omkring Johan Kellers Vej, V.A B orgens Vej, Bavnehøj Alle, Hans Olriks Vej mm. Mange biler, herunder firmabiler, udenlandske biler og lign., parkerer her i lange perioder. Det er et stort problem for os der bor her at finde parkering, da området bruges af rigtig mange der ikke bor her. Et forslag kunne være at der fremadrettet kræves tilladelse for at parkere her, således at vi der bor her kan have mulighed for at finde parkering. En parkeringstilladelse, der om nødvendigt kan koste et mindre beløb årligt, kan være løsningen, så det ikke længere er så attraktivt for udefrakommende at parkere her.

## Svar til: Høring 49038 af: Jesper Holm Pedersen

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

189

INDSENDT AF

Jesper Holm Pedersen

POSTNR.

2450

BY

Kbh s

HØRINGSSVAR

Hej, Vi bor på Johan Kellers vej i Sydhavnen, og vi er sammen med de andre beboere i området ved at være meget utilfredse med parkeringsforholdene i området. Vi oplever personer, som ikke bor her, parkerer deres biler i kortere og længere tid, da der er gratis parkering. Både biler med danske nummerplader og udenlandske. Det betyder, at os som der bor her skal bruge forholdsvis meget tid på at finde en parkeringsplads. Vi skal ofte ligge og cirkulere rundt i området i op til 15min. Den miljømæssige belastning kan vi ikke være bekendt. Vi oplever ydermere, at dem som ikke bor her parkerer hensynsløst og dobbeltparkere. De berørte gader omkring vores ejendom er Johan Kellers vej, V.A Borgens vej, Hans Orlaksvej og Bavnehøj Allé. Vores forslag er at beboerne får en parkeringstilladelse, og at der samtidigt bliver indført betalingszone for gæster. Vi ser frem til at høre fra jer.

## **Svar til: Høring 49038 af: Christian Herskind**

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

190

INDSENDT AF

Christian Herskind

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S er vedhæftet.

## Høringssvar til "Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019"

Refshaleøens Ejendomsselskab har med interesse læst "Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019", der netop nu er i offentlig høring.

Selskabet ejer og administrerer det tidligere B&W-skibsværfts arealer på Refshaleøen, svarende til lidt over halvdelen af Refshaleøens samlede areal, og ejer kredsen består af Sampension, PKA, PFA, PenSam og LD.

Målet har siden B&W værftets konkurs i 1996 været at skabe en ny bydel på de tidligere værftsarealer bestående af blandede bolig- og erhvervsanvendelser.

### Perspektivområde

Som fremtidigt byudviklingsområde har vi haft blikket særligt rettet mod rækkefølgeplanen i det fremlagte forslag til Kommuneplan 2019.

I planforslaget er selskabets arealer dog fortsat udlagt som perspektivarealer, hvilket betyder, at der tidligst kan igangsættes en udvikling efter planperiodens udløb i 2031.

Det er naturligvis et årstal, som vi gerne ser fremrykket - og heldigvis giver det foreliggende planforslag os også noget at have vores forhåbninger i.

### Visionskortet

I Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 kan vi således konstatere, at kommunen, meget utraditionelt, har valgt at fremlægge et visionskort for Fremtidens København i perioden frem til 2070. Et visionskort der bl.a. omfatter forslag til etablering af Lynetteholmen med tilhørende infrastruktur i form af Østlig Ringvej og Metro. En infrastruktur der ligeledes vil betjene Refshaleøen.

Vi vil gerne rose Københavns Kommune for allerede nu at forberede byens borgere på denne fremtidige udvikling, der vil skabe forudsætningerne for det næste store skridt i byens udvikling.

En udvikling, der ikke blot vil bidrage væsentligt til byens klimasikring, men ligeledes tilvejebringe boliger til fremtidens københavnere og genskabe byens forbindelse til Øresund.

En byomdannelse af Refshaleøens arealer vil være et vigtigt element i disse bestræbelser, og med sine mere end 100 hektar vil en fuld udbygning af øen kunne bidrage betydeligt til at fremtidssikre Københavns boligudbud.

Dette er en opgave, som vi er klar til at påtage os, når der er truffet politisk beslutning om at igangsætte udviklingen af selskabets arealer.

#### Løbende analyser

På Refshaleøen har vi i modsætning til Lynetteholmen allerede land under fødderne, men det på trods er der alligevel nogle forudsætninger der skal klarlægges forud for en egentlig igangsætning - eksempelvis:

- Hvordan vil Refshaleøen og Lynetteholmen blive trafikbetjent?
- Hvordan vil samarbejdet mellem udviklingen af Refshaleøen og Lynetteholmen skulle foregå?

Det er spørgsmål der, jævnfør principaftalen mellem Københavns Kommune og regeringen, skal undersøges nærmere.

Der foregår allerede nu forundersøgelser af en metroudvidelse til Refshaleøen og Lynetteholmen samt etablering af Østlig Ringvej - to projekter der vil være af væsentlig betydning for den fremtidige udvikling af Refshaleøen, og som begge afrapporterer i 2020.

Vi er som selskab derfor også meget tilfredse med, at det i Kommuneplanforslaget fremføres, at Københavns Kommune vil arbejde aktivt for såvel etablering af Østlig Ringvej som en udvidelse af metroen til bl.a. Refshaleøen.

#### Igangsætning

Når vi læser kommuneplanforslaget, kan vi altså på den ene side konstatere, at vores selskabs arealer fastholdes som perspektivarealer i den kommende planperiode, mens vi på den anden side kan konstatere, at planforslaget understøtter byudviklings- og infrastruktur-mæssige tiltag, der bringer en byudvikling af Refshaleøen betydeligt nærmere.

Baseret på det foreliggende planforslag anser vi derfor perioden frem imod den næste kommuneplanrevision i 2023 som en periode, hvor det er realistisk, at det endelige tidspunkt for igangsætning af byudviklingen af Refshaleøens arealer fastlægges.

Vi ser derfor frem til den videre proces for snarligt at få bragt udviklingen af Refshaleøens arealer ind i rækkefølgeplanlægningen, hvor vi stiller os til rådighed for, og har forventning til, en meget tidlig inddragelse.

Med venlig hilsen



Christian Herskind

Adm. dir. Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

## **Svar til: Høring 49038 af: Energinet Eltransmission**

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

191

INDSENDT AF

Energinet Eltransmission

POSTNR.

7000

BY

Fredericia

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede



Københavns Kommune

Center for Byudvikling  
Økonomiforvaltningen

**ENERGINET**  
Eltransmission

Energinet  
Tonne Kjærsvej 65  
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44  
info@energinet.dk  
CVR-nr. 39 31 48 78

Dato:  
18. oktober 2019

Forfatter:  
BSI/DUH

## Hørings svar fra Energinet Eltransmission vedr. forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Forslag til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar" for Københavns Kommune er sendt i offentlig høring, med frist den 22. oktober 2019.

### Hvem er Energinet Eltransmission A/S:

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark for at indpasse mere vedvarende energi og opretholde elforsyningsikkerheden - og ejer eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

Energinet Eltransmission A/S er et datterselskab i Energinet, som er en selvstændig offentlig virksomhed, oprettet af Klima-, Energi- og Forsyningsministeren.

Hørings svaret fra Energinet Eltransmission A/S (herefter kaldet Eltransmission) omhandler udelukkende eltransmissionsnettet.

### Hensynet til elanlæg:

Det er en statslig interesse, at kommuneplanlægningen tager hensyn til nationale og regionale anlæg, herunder energiforsyningsanlæg, jf. afsnit 4.2 i "[Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægningen](#)".

Eltransmission ønsker de statsejede eltransmissionsanlæg nævnt i kommuneplanens retningslinjer i henhold til Planlovens §11a, hvorefter kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af tekniske anlæg.

Envidere er anlæggene optaget i Fingerplanen som led i den regionale infrastruktur på energiforsyning, som indarbejdes i planlægningen for kommunerne i Fingerplanens område.

## Bemærkninger

Eltransmission ønsker at orientere kommunen om forhold omkring vores elanlæg, således at kommunen tidligt kan tage hensyn til elanlæggene i forbindelse med Kommuneplan 2019 samt i forbindelse med øvrig planlægning.

Det er aftalt, at retningslinjerne for kommuneplanen tilføjes 400 kV og 132 kV eltransmissionskablerne i retningslinjekortet for Energiforsyning.

Fil indeholdende midterlinjer for ledningstraceer er fremsendt direkte til Københavns Kommune.

Eltransmission gør under nedenstående afsnit "Særlige opmærksomhedspunkter" opmærksom på mulige udfordringer mellem nye planer for Københavns Kommune og Eltransmissions elanlæg.

Opmærksomhedspunkterne er fremkommet på baggrund af en screening af forslag til rammeområder i kommuneplanen og udelukker således ikke, at der også kan være andet i Kommuneplanen, som konflikter med Eltransmissions elanlæg. Kommunen skal derfor ved fremtidig planlægning være opmærksom på nedenstående forhold.

Energinet anbefaler derfor, at der i de få rammeområder, som skifter anvendelse, samtidig får en kort bemærkning på de relevante rammeområder. Det vil være sammenligneligt med den praksis, som meget fint er formuleret i redegørelsen for mindre energiproduktions- og distributionsanlæg under Energiforsyning og Fjernkøling:

*"... Anlæg integreret i byområder, der ikke er selvstændigt udpeget som tekniske anlæg, er fremhævet ved særlige bemærkninger til de relevante rammeområder. Dette skal medvirke til at sikre fokus på, at byudviklingen fortsat muliggør anlæggenes drift og udvikling, herunder at der tidligt i planlægningsprocesser er bevidsthed om anlæggenes tilstedeværelse, så ledningsomlægninger og lignende indgreb i forsyningsstrukturen så vidt muligt undgås."*

### **Eltransmissions elanlæg i Københavns Kommune:**

Af det vedhæftede kort og i nedenstående kortudsnit, fremgår Eltransmissions elanlæg i Københavns Kommune. Eltransmission har jordkabler og centrale transformerstationsanlæg i kommunen.

### **Beplantning:**

Københavns kommunen har en målsætning om at der ønskes plantet 100.000 træer frem mod 2025.

Transmissionsanlæggene i København er primært beliggende gennem veje og grønne arealer, hvorfor der henstilles til at der i planlægningen af placeringen af disse mange træer, tages hensyn til transmissionskablerne, fordi disse i udgangspunktet og uden ekstra forstærkning ikke tåler træerødder, som skader kappen omkring kablerne.

**Støj fra stationsanlæg:**

Støj fra Energinets tekniske anlæg på transformerstationerne reguleres normalt efter retningslinjer i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 "Ekstern støj fra virksomheder".

Læs mere om støj på [Miljøstyrelsen hjemmeside](#) eller på [Energinets hjemmeside](#).

**Forsigtighedsprincip og magnetfelter:**

Overalt, hvor vi bruger, producerer eller transporterer elektrisk strøm, vil der være magnetfelter. Det betyder, at der vil være magnetfelter tæt på alle elforsyningsanlæg og el-apparater, uanset om det er transformere, luftledninger eller jordkabler. Felternes størrelse afhænger af, hvor megen strøm, der går i ledningen eller apparatet, og de aftager kraftigt med afstanden.

I Danmark har vi ingen minimumsafstande eller grænseværdier, der angår eventuelle langtidsvirkninger af magnetfelter fra højspændingsanlæg. Det vurderer Sundhedsstyrelsen, at der ikke er tilstrækkelig videnskabelig baggrund for.

I stedet har vi et forsigtighedsprincip, som er en anbefaling fra Sundhedsmyndighederne. Forsigtighedsprincippet omfatter eksponering fra magnetfeltet og er formuleret således:

*"Nye boliger og institutioner, hvor børn opholder sig, ikke bør opføres tæt på eksisterende højspændingsanlæg.  
Nye højspændingsanlæg bør ikke opføres tæt på eksisterende boliger og børneinstitutioner.  
Begrebet "tæt på" kan ikke defineres generelt, men må afgøres i den konkrete situation ud fra en vurdering af den konkrete eksponering."*

Forsigtighedsprincippet henvender sig således både til plan- og byggemyndigheder og til ejere af højspændingsanlæg. Eltransmission ønsker forsigtighedsprincippet fulgt ved plan-/anlægsarbejde og anbefaler, at man følger Vejledning i forvaltning af forsigtighedsprincippet ved miljøscreening, planlægning og byggesagsbehandling.

Vejledningen er udgivet af Elbranchens Magnetfeltudvalg i samarbejde med Kommunernes Landsforening: <http://magnetfeltudvalget.dk/sundhed/forsigtighedsprincipper-og-graensevaerdier/vejledning-i-forsigtighedsprincippet/>.

For yderligere oplysninger om magnetfelter ved elforsyningsanlæg på hjemmesiden [www.magnetfeltudvalget.dk](http://www.magnetfeltudvalget.dk)

**Igangværende projekter:**

Eltransmission er i disse år i gang med at udskifte gamle eltransmissionskabler i København. Dette sker i tæt dialog med Københavns Kommune. Der er for øjeblikket tre projekter i gang og Eltransmission forventer at fortsætte udskiftningen af de gamle eltransmissionskabler de næste 10-15 år.


**Særlige opmærksomhedspunkter:**

Eltransmission har i forbindelse med gennemarbejdelsen af forslag til ny kommuneplan i København erfaret, at kommunen skifter områdestatus på flere rammeområder, der derved forventer en udvikling og ændret udnyttelse af arealerne som potentielt kan konflikte med Eltransmissions elanlæg.

For at undgå fremtidige udfordringer med elanlæggenes tilstedeværelse, bør detailplanlægning af disse områder ske med hensyntagen til de ovenstående tekniske bemærkninger, herunder bl.a. ved placering af høje genstande eller byggeri, magnetfelter mm.

Planområderne er følgende:

Rammeområde	Kortudsnit fra Plandata.dk	Kommentar
R19.E.10.1 (Amager Vest)		<p>Området udlægges til erhvervsområde med affaldsdeponering og tilhørende genanvendelses- og sorteringsanlæg.</p> <p>132 kV kablet er anlagt i 2018.</p> <p>Eltransmission vil gerne nævnes i rammens bemærkninger, således at den senere udnyttelse (såvel kortsigtede som langsigtede anvendelse) kan indrettes med hensyn til kablets tilstedeværelse.</p> <p>Det fremgår i bemærkningerne til rammen at "<u>Før udvikling</u> kan området anvendes til affaldsdeponering og tilhørende genanvendelses- og sorteringsanlæg", hvorved den langsigtede anvendelse ikke ses i denne kommuneplanhøring.</p>
R19.C.4.34 (Vesterbro/Kgs. Enghave)		<p>Området udlægges til blandet bolig og erhverv, og området omfatter også den sydlige spids, hvorunder metroen findes.</p> <p>Eltransmission har i forbindelse med metroens anlæg omlagt eksisterende 132 kV kabel til at følges langs med metroen og tilstedeværelsen af vores anlæg på arealet bedes respekteret og bemærket i planens rammeområde.</p>

<p>R19.T.5.7 (Valby)</p>		<p>Området udlægges til erhverv, indeholdende en tidligere offentlig vej, Retortvej.</p> <p>Eltransmission har i forbindelse med Ringstedbanens anlæg omlagt eksisterende 132 kV kabel til at krydse banegraven i vejarealet. Eltransmission opfordrer til at kablet nævnes i rammens bemærkninger, således at den senere udnyttelse kan indrettes med hensyn til kablets tilstedeværelse.</p>
<p>R19.J.9.3 R19.J.9.4 R19.J.9.5 R19.T.9.8 (Amager Øst)</p>		<p>Der ligger i alt 3 stk. 132 kV kabelanlæg gennem disse områder. De 2 af disse i Raffinaderivej, mens det ene kabel ligger gennem åbent areal primært gennem det ene område R19.J.9.3.</p> <p>Anvendelseskategorien erhverv for rammerne er ikke nye, men har været udsendt som kommuneplantillæg siden sidste revision af kommuneplan.</p> <p>I rammerne i dag fremgår det at "Området er omfattet af rækkefølgebemærkelser. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinjerne."</p> <p>Eltransmission vil gerne nævnes i rammens bemærkninger, således at såvel den kortsigtede og midlertidige anvendelse samt den senere udnyttelse kan indrettes med hensyn til kablets tilstedeværelse.</p>

### WMS/WFS-tjeneste:

Til orientering har Eltransmission en WMS/WFS tjeneste, som giver adgang til det overordnede idriftværende eltransmissionsnet (midte af ledningstracéer) for både luftledninger og jordkabler i hele Danmark.

Data er tilgængelige via geodata-info.dk: <http://www.geodata-info.dk/Portal/ShowMetadata.aspx?id=a4234f1b-8280-4c71-8a7f-8a3b1eb1e75f>

GIS-filer er selvstændigt blevet sendt til Københavns Kommune

Vi imødeser modtagelse af kvittering for nærværende høringssvar.  
Kontakt gerne undertegnede ved spørgsmål. Energinets sag nr. 19/07415.

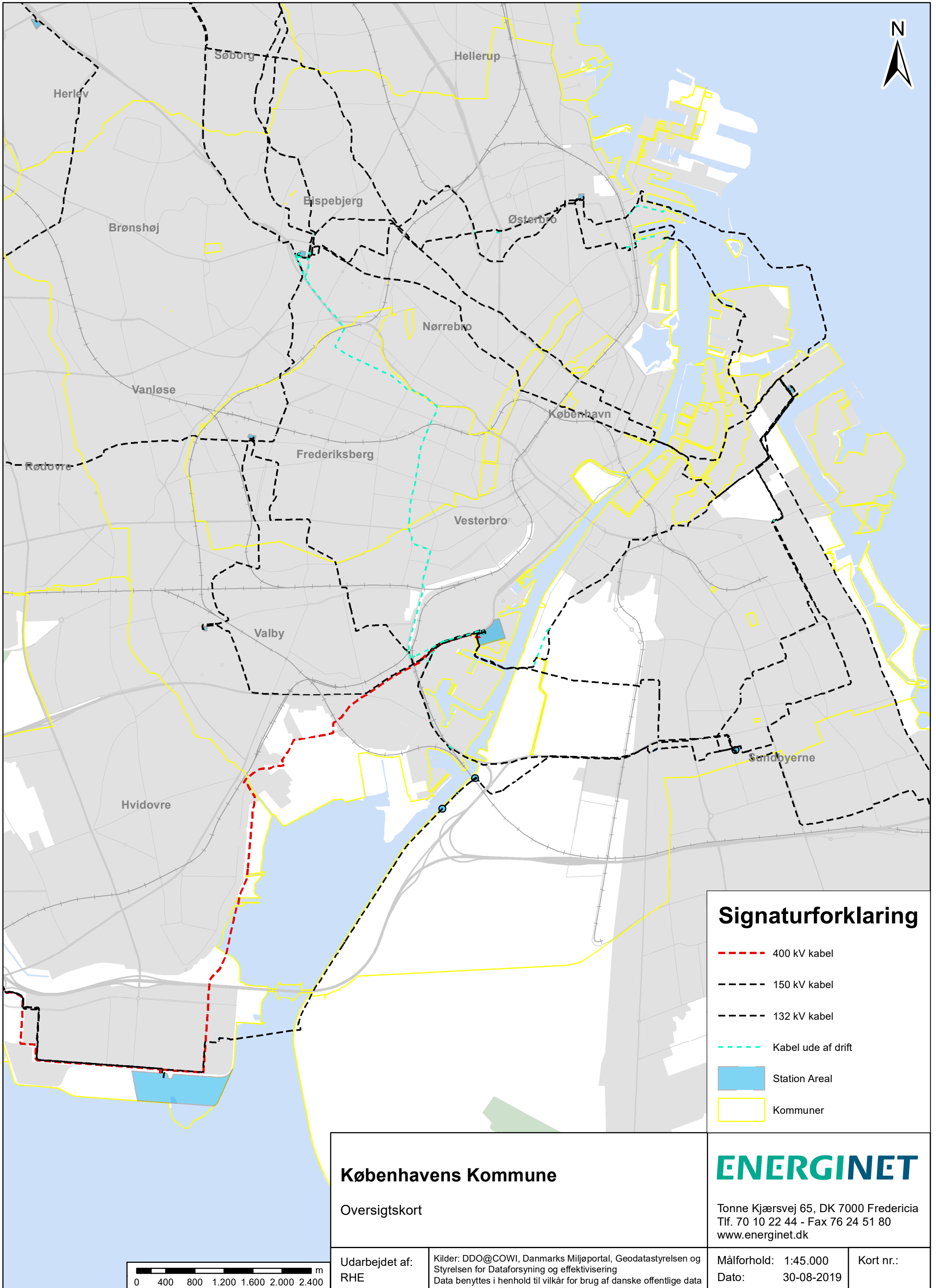
**Bilag:**

- Oversigtskort Eltransmission

Med venlig hilsen

Bolette Helms Skieller

Energinet Eltransmission  
[3.parter@energinet.dk](mailto:3.parter@energinet.dk)  
+4570220275



### Signaturforklaring

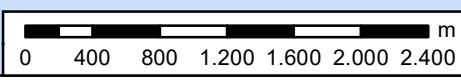
- - - 400 kV kabel
- - - 150 kV kabel
- - - 132 kV kabel
- - - Kabel ude af drift
- Station Areal
- Kommuner

### Københavens Kommune

Oversigtskort

## ENERGINET

Tonne Kjærvej 65, DK 7000 Fredericia  
 Tlf. 70 10 22 44 - Fax 76 24 51 80  
[www.energinet.dk](http://www.energinet.dk)



Udarbejdet af:  
RHE

Kilder: DDO@COWI, Danmarks Miljøportal, Geodatastyrelsen og Styrelsen for Dataforsyning og effektivisering  
 Data benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data

Målforhold: 1:45.000  
 Dato: 30-08-2019

Kort nr.:

## Svar til: Høring 49038 af: B. Førster

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

192

INDSENDT AF

B. Førster

POSTNR.

1720

BY

Kbh. V

HØRINGSSVAR

1. Der er mangel på parkeringspladser på Vesterbro, hvilket giver anledning til at beboerne kredser rundt i området med bilerne for at finde en parkeringsplads. Det er ikke hensigtsmæssigt over for bydelens beboere hverken dem med bil eller for dem uden. 2. Der er behov for plantning af flere træer langs gaderne mellem Sønder Boulevard og Ingerslevsgade, så disse gader kan gøre mere grønne. Disse træer kan med fordel plantes i de helle, der er mellem nogle af parkeringspladserne. 3. Mht. det gamle DSB-areal er der en enestående mulighed for at sikre etableringen af et stort grønt område til byens stenbro og højne andelen af grønne områder på Vesterbro, som er det laveste i hele byen. Der bør også indtænkes idrætsmuligheder f.eks. en løbebane, fodboldbaner m.m. 4. På Sønder Boulevard bør der laves langt mange flere bede med blomster og buske, der varierer i form og farver samt med forskellige blomstringsperioder, så det dels bliver en oplevelse at gå en tur på boulevarden og dels bidrager til, at insekter kan leve her, så vi får sommerfugle og bier.



**Svar til: Høring 49038 af: Valby Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

193

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



## Valby Lokaludvalgs høringsvar vedr. Kommuneplan 2019

Høringsvaret er drøftet og vedtaget af Valby Lokaludvalg den 8. oktober 2019. Lokaludvalget har inddraget borgerne ved at sætte fokus på kommuneplanen i vores telt under Valby Kulturdage.

Lokaludvalget har særligt fokus på følgende problemstillinger i forhold til Kommuneplanen. I øvrigt henviser vi til de afgivne bemærkninger i den interne høring.

### Byens vækst

Valby er en af de bydele, hvor København vokser. Det er lokaludvalgets udgangspunkt, at vi ikke ønsker blind vækst og at der i kommuneplanen indarbejdes redskaber, der kan styre udviklingen og sikre, at grønne åndehuller og faciliteter til børn, idræt og kultur bevares i den eksisterende by og indarbejdes i fremtidig byplanlægning. Et konkret eksempel på problemet er udviklingen i Valby Syd.

Området blev udlagt med kommuneplanrammer, hvor det oprindelige antal nye boliger var 2300; ved bydelsplanens vedtagelse i 2018 var det tal steget til 4500 på det samme område. Konsekvent imødekommen af byherrerens ønsker om at konvertere erhvervskvadratmeter til boliger har betydet, at boligandelen er steget fra omkring 50% til omkring 90%. Kommuneplanen foreslår konkret at boligandelen på Grønttorvet øges til 95%. Det betyder, at der ikke er afsat eller indtænkt offentlige funktioner i den størrelsesorden, som det kommende beboerantal har brug for.

### En grøn by

Valby Lokaludvalg deler det ønske, at København skal være en grøn og bæredygtig by. Det er derfor problematisk, at Kommuneplan 2019 foreslår ændringer, der går i den modsatte retning. Vi har set en

18. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0266217

Dokumentnummer  
2019-0266217-4

Sekretariatet for Valby  
Lokaludvalg  
Valgårdsvej 8  
2500 Valby

EAN-nummer  
5798009800275

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

tendens til fortætning i villaområderne, i den eksisterende blandede by og i ønsket om meget høje bebyggelsesprocenter i nye byudviklingsområder. Vi ønsker derfor

- At man ikke gennemfører den foreslåede nedsættelse af friarealkravet i B2-områder fra 100 til 80, idet det vil medføre et yderligere pres for fortætning af disse områder. En sådan ændring vil gå direkte imod målsætningen om at bevare og udbygge som en grøn by. I stedet for generel ændring af rammen bør konkrete ønsker om rammeændringer løses i bestemmelserne for de enkelte rammeområder.
- At man ikke generelt flytter områder, der ligger i overkanten af en eksisterende B-ramme til en højere B-ramme, idet det vil åbne for et massivt pres for yderligere fortætning og nedsætte det generelle krav til friareal.
- At man fastsætter en mindstegrænse for størrelsen af villagrunde på 600 m<sup>2</sup> ved udstykning og opdeling af grunde i lighed med hvad der fungerer i mange andre kommuner
- At det fastholdes i Kommuneplanen, at den kommende Kulbanepark fastlægges som park (med en O-ramme)

Valby Lokaludvalg ønsker desuden, at den foreslåede rammeændring for området ved Saxtorphsvej 11 ikke gennemføres, således, at det grønne område mellem 2 institutioner bevares til glæde for beboere og institutioner i området. Lokaludvalget ønsker en alternativ placering af den planlagte institution. Vi henviser desuden til vores interne høringssvar vedr. Saxtorphsvej i juni 2019 og vores henvendelse til Økonomiudvalget og Børne- og Ungdomsudvalget i oktober 2019.

## **En bæredygtig by**

### **Størrelse af grønne områder**

Vi savner, at Kommuneplanen sætter som mål, at alle københavnere fortsat skal have adgang til ikke blot små storbyhaver/lommeparker, men også til større, sammenhængende bynaturområder/parker i samme omfang som nu. Dvs. at ratioen af parkkvadratmeter pr. indbygger skal fastholdes, selv om byen vokser, eller i det mindste, at der ikke må ske et fald i den faktiske størrelse af grønne områder.

### **Alment krav om brug af genanvendte byggematerialer**

Kommuneplanen nævner, at der i udvalgte udbud af offentlige byggeopgaver vil blive stillet krav om anvendelse af genanvendte byggematerialer. Det bør være omvendt, således at kravet stilles ved alle udbud, og at det kun i særlige tilfælde kan undlades. Der kunne også sættes mål for brug af byggematerialer, så anvendelse af energitung beton kan reduceres.

### **Placering af ladestandere til elbiler**

Der er ikke taget stilling til placering af ladestandere til elbiler. Det vil være vigtigt af hensyn til belastningen på energinettet, at opladningen kan foregå om natten. Derfor bør det være muligt også i

etageboligområder at kunne oplade biler i forbindelse med almindelig parkering. Hvis den af Kommunen planlagte CO2-neutralitet skal opnås i 2025, må der aktivt arbejdes for at skabe den nødvendige infrastruktur for el-biler.

### **Kultur og Idræt**

København har et stort efterslæb på faciliteter til kultur og idræt. Vi ønsker, at kommuneplanen i højere grad kan udlægge arealer til kulturformål, i det både kultur og idræt kræver plads. Konkret har vi et ønske om, at gøre Toftegårds Plads til Kulturens plads i Valby. Vi ønsker os derfor en kommuneplanramme, der fastlægger området til kulturelle formål.

Desuden peger vi på, at det er et stærkt ønske, at der i forbindelse med den nye skole på Grønttorvet indtænkes idrætsfaciliteter og mulighed for kulturelle aktiviteter, og at lokaludvalget og borgerne inddrages i drøftelsen af dette, før rammerne for skolens fysiske rammer og brug fastlægges politisk.

Et konkret problem er at sikre en udvikling af Valby Idrætspark til nutidig standard. Valby Lokaludvalg har på opdrag fra Kultur- og Fritidsforvaltningen i 2018 i samarbejde med klubberne udarbejdet en Fornyet vision for Valby Idrætspark.

Konkret peger vi på muligheden for, at Københavns Kommune overtager gastårnets grund for derved at kunne udvide Valby Idrætspark med flere fodboldbaner eller specialbaner til rulleskøjter eller andre mindre, men højt udviklede idrætsgrene. Det er en af de eneste muligheder for at skaffe yderligere plads til idræt. Med den planlagte tunnel og stiforbindelse under S-banen fra Folehavekvarteret kommer det område til at ligge mere centralt i forhold til brugerne.

### **Fysisk sammenhæng**

Valby er opdelt af mange store veje og jernbaner. Det gælder særligt, at de nye byudviklingsområder skal bindes sammen med den eksisterende by, så de ikke ender som isolerede øer. Desuden er det væsentligt, at de langsigtede planer om det overordnede net af gang- og cykelstier også realiseres. Vi ønsker derfor

- At stiforbindelsen mellem Grønttorvet og Ramsingsvej realiseres, idet den binder Grønttorvet sammen med det centrale Valby og byudviklingsområdet på F.L. Smidth-området, hvor det i kommuneplanforslaget indgår, at også den resterende del af området skal udvikles med boliger og hovedsæde for F.L. Smidth.
- At der skabes en stiforbindelse fra Folehaveområdet under jernbanen til Valby Idrætspark, som fuldfører den samme overordnede stiforbindelse og giver et stort boligområde, hvor der er områdefornyelse, direkte adgang til idrætsparken

- At der skabes en direkte stiforbindelse fra Ny Ellebjerg Station til Valby Idrætspark ved Pilestykket.

### **Cykler og fodgængere**

Der bør arbejdes på at alle cykelstier gøres mere sikre. Specielt bør pendlercykelstier/supercykelstier gøres sikre, så de ikke brydes af kryds o. lign. med farlig sammenblanding af cykel- og biltrafik. Der kan eventuelt afsættes en pulje til cykelsikkerhedsprojekter.

Det bør sikres, at der er tilstrækkelig cykelparkering både i det offentlige rum og ved boliger. Det er ikke hensigtsmæssigt at uoverdækket cykelparkering indregnes i friarealer. Konkret peger det i den forkerte retning, når Kommuneplanen foreslår at nedsætte kravet til parkeringsdækning for cykler.

### **Rettelser**

Kortet på s. 59 har placeret prik med nummeret 2 ved Danshøj Station, mens teksten taler om området ved Kulbanevej.

Venlig hilsen

Michael Fjeldsøe  
Formand for Valby Lokaludvalg

## **Svar til: Høring 49038 af: Ib Kaa**

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

194

INDSENDT AF

Ib Kaa

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skanska A/S

POSTNR.

1561

BY

Kbh V

HØRINGSSVAR

Høringssvar er vedhæftet

Københavns Kommune  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

15.10.2019

**Høringssvar til Københavns Kommunes  
'Verdensby med Ansvar – Forslag til Københavns kommuneplan 2019' vedr.  
ejendommen Skibbroen 1, 1561 København V.**

Skanska takker for muligheden for at komme med input til høringen i forbindelse med Kommuneplan 2019.

Skanska har inden for de sidste 15 år byudviklet Havneholmen og Skibbroen på samlet ca. 130.000m<sup>2</sup> med blandet bo og erhverv der er beliggende op af "Centrumforbindelsen" som forbinder indre by med det sydlige motorvejsnet. Skanska er ved at opføre yderligere 16.500m<sup>2</sup> erhverv i multibrugerhuset CPH Highline. Dertil kommer supplerende 15.000m<sup>2</sup> erhverv i en anden fase. Samlet vil de to faser af CPH Highline rumme ca. 2.000 arbejdspladser.

Skanska er bekymrede ift. Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019, hvor man planlægger at udlægge yderligere meget store byggemuligheder langs centrumforbindelsen. I det foreliggende materiale inkl. bilag kan vi ikke se at der er taget stilling til, hvordan den øgede trafik skal håndteres i et område som allerede i dag er voldsomt udfordret på den trafikale fremkommelighed.

Det skal hertil bemærkes at der i umiddelbar nærhed til Vasbygade allerede i dag findes over 500.000 etagemeter lokalplanlagt og endnu ikke ibrugtaget byggeri<sup>1</sup>. Realiseringen af disse byggerier efter de respektive lokalplanskrav vil i følge Skanskas beregninger øge parkeringsmulighederne i området med over 4.000 nye parkeringspladser. Herudover vil den planlagte fjernbusterminal ved Dybbølsbro trække flere busser til afvikling via Vasbygade. Der er forventet at terminalen vil generere 195 daglige busture<sup>2</sup> plus medfølgende af- og påsætningstrafik fra busterminalens brugere.

I relation til ovenstående vil vi særligt fremhæve Københavns Kommunes miljøvurdering, der er bilag til Kommuneplan 2019, hvor det fremgår at:

- Centrumforbindelsen med Vasbygade, Sydhavnsgade, Sjællandsbroen og Vejlands Allé i dag håndterer meget store trafikmængder og at denne i spidstimerne er fuldt udnyttet til kapacitetsgrænsen.<sup>3</sup>
- Der generes ved en udvikling samlet ca. 16.600 flere ture fra områderne omkring centrumforbindelsen sammenlignet med mulighederne i Kommuneplan 2015.<sup>4</sup>
- Der tilføres meget store mængder trafik til stærkt belastede vejstrækninger, den øgede trængsel forventes at medføre øget forsinkelse og kødannelse med mindre der foretages store investeringer i opgradering af infrastrukturen.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Indenfor: LP555 omr. II, LP551, LP 202 tillæg 1 & 2, LP 494 omr. III & V

<sup>2</sup> <https://www.berlingske.dk/samfund/efter-ars-venten-her-er-kobenhavns-nye-terminal-der-skal-saette-en-stopper>

<sup>3</sup> Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 105

<sup>4</sup> Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 98

<sup>5</sup> Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 98

- Årsdøgntrafikken på Vasbygade forventes at stige fra 51.900 til 66.400 som følge af de nye byggemuligheder.<sup>6</sup>
- En stor del af den nuværende byggemulighed på Bådehavnsgade er ikke realiseret og den oplevede trafikstigning vil derfor afvige fra den beregnede trafikstigning. Det skønnes at den eksisterende bygningsmasse medfører 7.100 ture af de i planen muliggjorte 16.300 ture.<sup>7</sup>

Vasbygade er den primære ankomstvej fra vest til de mange kontorarbejdspladser som findes på Havneholmen, langs Kalvebod Brygge og det vestlige Indre By.

Skanska konkluderer på baggrund af miljøvurderingen at større byudvikling i området ved Jernbanebyen og Bådehavnsgade risikerer at tilstoppe adgangsvejene til de eksisterende kontorområder og byen i øvrigt. Dette vil gøre det vanskeligt for virksomhedernes ansatte og kunder at komme til deres virksomhed. Dette vil ikke kun specifikt for Skanskas projekter potentielt give udfordringer, men vil, alt andet lige, også have negative samfundsøkonomiske effekter, som konsekvens af tabt arbejdstid grundet trængsel.

Skanska er varm fortalere for en bymæssig udvikling, også set fra et bæredygtigheds perspektiv, men anbefaler, at Københavns Kommune i udviklingen af området langs centrumforbindelsen har for øje at infrastrukturen udvikles inden erhvervs og bolig udbygningen. Herunder at der udarbejdes en samlet plan for udbygningen af infrastrukturen i området inden yderligere byggemuligheder nær centrumforbindelsen muliggøres.

---

<sup>6</sup> Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 102


<sup>7</sup> Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 98



Med venlig hilsen



Peter Nymann-Jørgensen  
Administrerende Direktør



Ib Kaa  
Forretningsudviklingschef

Skanska A/S

## Svar til: Høring 49038 af: Line Boel Bjelbæk

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

195

INDSENDT AF

Line Boel Bjelbæk

POSTNR.

2450

BY

København sv

HØRINGSSVAR

Som beboer i kvarteret Bavnehøj er det enormt svært at finde parkering. Området er det eneste sted nær København C, hvor man stadig finder gratis parkering for alle. Det har selvfølgelig sin charme, men som tiden er gået, og betalingszoner er indført i bl.a. Valby og området nær vestre fængsel, er vores dejlige område blevet omdannet til gratis parkeringsanlæg for et hav af udenlandske biler, pendlere, flyttebiler, campletter, trailer etc. - for slet ikke at nævne taxaer og små lastbiler. Desuden holder her rigtig mange firma biler og mange bruger området til langtidsparkering. Senest har en lille lastbil holdt udenfor vores opgansdør i op mod 2 måneder uden at være i brug. Dette problem gør det praktisk talt umuligt at finde parkering for os, som bor her til dagligt. Selv er jeg sygeplejerske, og kommer nogle gange hjem fra arbejde om natten. Her er der oftest ikke muligt at finde en god og lovlige parkeringsplads, og jeg kan ende med at holde til gene for andre. Derfor håber vi enormt meget, at vi i området kan få betalingsparkering med mulighed for beboerlicens.

## Svar til: Høring 49038 af: Morten Boel Bjelbæk

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

196

INDSENDT AF

Morten Boel Bjelbæk

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Mangel på parkeringspladser grundet gratis parkering. Området ved Vesterbro Brandstation (afgrænset af Sydhavn Station, Bavnehøj Allé, Enghavevej og Vestre Kirkegård) er blevet overfyldt med parkerede biler - både private fra andre områder og firmabiler uden nærinde i området. De parkerer ofte i ugevis og efterlader beboerne uden parkeringsmuligheder. Det er meget frustrerende og ender ofte med ulovlige parkeringer. Hvis jeg har kørt rundt i en halv time - og eksempelvis skal hente børn i institution inden lukketid - er jeg tvunget til at parkere ulovligt. Det er frustrerende og uholdbart. Det var et langt mindre problem for 4 år siden, da vi fik bil, men i takt med at der er indført betalingsparkering i de omkringliggende bydele, er problemerne blevet sendt videre til os - og naturligvis nok i endnu større målestok, da vi nu er et af de eneste resterende områder med gratis parkering. I har dog været dygtige til at sende jeres parkeringsvagter rundt, så det nu er blevet et kæmpe problem at have bil. Vi ønsker betalingszone indført, så vi som beboere har en chance for at parkere. Det er ikke fair, at alle mulige andre parkerer her og efterlader problemerne hos os. Mange pendlere parkerer her også, da det er sidste gratis parkering tæt på S-tog (Sydhavn Station).

## **Svar til: Høring 49038 af: Jon Bundesen**

OPRETTET

18. oktober 2019

SVARNUMMER

197

INDSENDT AF

Jon Bundesen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kjøbenhavns Amatørsejklub

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Se vedlagte pdf

# Hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019 fra Københavns Amatørsejlkub (K.A.S)

I KP19 fremgår det, at Øresunds sejlkub Frem's landplads (gul trekant på figuren) skifter karakter fra "rekreativt område", til "Forsyning". Samtidig har K.A.S fået oplyst, at Frem's og K.A.S fælles landplads "kulpladsen" (gul firkant på figuren) planlægges inddraget som byggegrund for boligbyggeri.

Dermed står K.A.S og Frem til, at miste 2 ud af sine ialt 3 landpladser, som vi har rådet over i årtier.

For K.A.S repræsenterer dette et stort praktisk problem, og for Frem, som mister *samtlig*e sine landpladser, kan konsekvensen i værste fald betyde et totalt økonomisk kollaps af klubben.

Infrastrukturen omkring klubberne, med havneanlæg, klubhuse, bådpladser, mastekraner, parkeringspladser, tilkørselsforhold for bådtrailere osv, er helt essentielt for klubbernes virke. En lystbådehavn kan ikke fungere uden disse foranstaltninger.

**Hvis man begynder at nedlægge denne infrastruktur, så undermineres klubbernes levegrundlag.** Indtægterne fra udlejning af landplads til bådejerne fylder ca 50% af de samlede indtægter i klubberne (fra KAS regnskab), andre indtægter kommer via sejlerskole, kapsejladser, kurser osv.

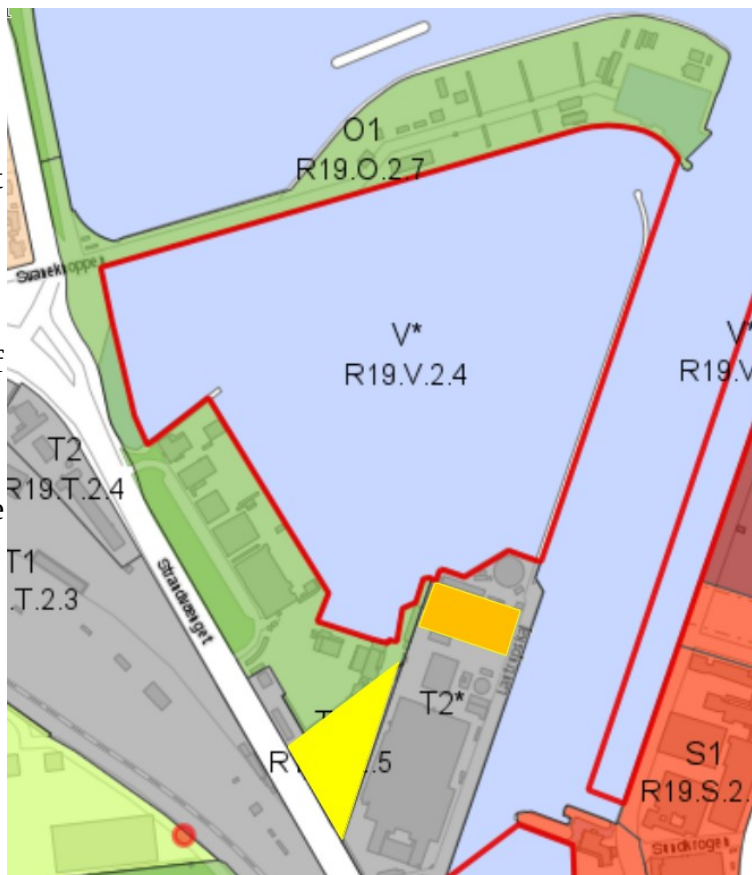
Hofor ønsker, at benytte Frem's landplads til at opføre et nyt moderne spidsbelastnings varmekværk, som kan erstatte det gamle og udtjente Svanemølleværk.

**K.A.S finder det oplagt, at dette nye værk bygges på Svanemølleværkets eksisterende område, som i forvejen er afsat til formålet (T2\* på tegningen).**

At der i forvejen ligger et gammelt værk i bygningen er ikke en undskyldning for at inddrage nabogrunden. Dette er ikke rimeligt. I stedet bør man bære omkostningen, at rydde op efter det gamle værk, og derefter kan man opføre et nyt værk inde i den tomme bygning.

Fremgangsmåden der pt. lægges op til ligner mest af alt, at man ønsker, at undgå regningen for at rydde op efter det gamle udtjente værk, ved at erklære det for "teknisk museum" og så derefter bygge et nyt værk på nabogrunden.

**K.A.S ønsker Frem's landplads bevaret som rekreativt område i KP19.**



## **Kulpladsen**

By og havn ønsker, at anvende kulpladsen til opførelse af lejligheder til beboelse.

K.A.S ønsker at gøre opmærksomme på, at Kulpladsen blev givet til K.A.S i sin tid, som kompensation for den plads vi mistede, da man inddrog en del af K.A.S landplads til ”pumpestation”. Den plads vi fik til gengæld på kulpladsen var større end den vi mistede, og derfor fik Frem halvdelen af kulpladsen. Kulpladsen er i dag udnyttet 100%, og der er plads til ca 60 både på pladsen. Kulpladsen er speciel fordi der er ”dybt vand” op til pladsen, og derfor kan vi få de ”store både” på land der. Dette kan ikke lade sig gøre på de andre landpladser pga den ringe dybde i optagnings bassinerne.

Vi oplever, at de store både bliver mere og mere populære som årene går og der er derfor en stigende efterspørgsel efter faciliteter til håndtering af de store både. Derfor har K.A.S og Frem sidste år ansøgt By og Havn om tilladelse til, at bygge en ny havnefront med større kapacitet. Dette fik vi ikke lov til, med henvisning til, at den nye havnestrategi skulle færdiggøres først, og nu hvor strategien lægges frem viser det sig at man ønsker at *nedlægge de fleste af vores landpladser*.

K.A.S (og Svanemøllehavnen) har brug for faciliteter til at tage de store både op, svarende til den mulighed vi har på Kulpladsen. Vi har brug for adgang til et kajområde med dybt vand og med faciliteter og plads til bådopbevaring.

Hvis intet gøres, og Kulpladsen går tabt uden kompensation, frygter vi, at mister de store både til andre havne, som har faciliteter til at håndtere dem. Svanemøllehavnen efterlades dermed som en ”småbådshavn”.

Kulpladsen fungerer om sommeren som hårdt tiltrængt parkeringsområde for sejlklubbernes medlemmer. Det er vigtigt for en moderne havn, at kunne tilbyde parkering til sine medlemmer, dette anerkender By og Havn jvf citat nedenfor, men alligevel planlægger By og Havn ikke med, at finde en erstatning for de mange P-pladser som vi måtte miste med tabet af kulpladsen.

**K.A.S ønsker, at kulpladsen bliver klassificeret som rekreativt område, og at den bevares som landplads og parkeringsplads for sejlklubberne.**

Alternativt ønsker vi os kompensation 1-1 i den nye erstatningshavn, som opføres under nordhavnstunnel byggeriet, og som i så fald bør gøres permanent.

### **Citat fra By og Havn, d. 21. Februar 2019**

*“Vi har fuld forståelse for interessen for den konkrete fremtid, og vi er også helt bevidste om at særligt parkering og vinteropstilling er spørgsmål, der er afgørende for en lystbådehavn.”*

*Nicolai Irminger Axholm, Chef for Salg & Udlejning/Director of Sales & Letting, By og Havn*

## Svar til: Høring 49038 af: Mia Knokgaard

OPRETTET

19. oktober 2019

SVARNUMMER

198

INDSENDT AF

Mia Knokgaard

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Skæve boliger på Strødamvej 10, 2100 København Ø Det er urimeligt at kommunen vil bygge skæve boliger til socialt udsatte personer her. De skal bygges i vores grønne områder og vil skabe stor utryghed. Vores boligområde består af ca. 1500 almene lejligheder, som nu er kommet på en observationsliste for udsatte boligområder (Ghetto-listen). Jeg har kendskab til at kommunen genhusede beboere fra Gravervænget, Ringertoften og Klokkerhøjen til Fsb's almene boliger i Ryparken for at gøre området i Nordvest trygtere og mere attraktivt. De tomme lejligheder blev omdannet til andelsboliger. Men det er så gået ud over Ryparken og Emdrup-Lundehus. Man flytter bare problemerne fra et sted til et andet. Historien vil gentage sig selv. Vi har altid brugt 'marken' eller der 'ved cykelbanen', som vi kalder det grønne område på Strødamvej 10, til børnefødselsdage, rundbold og petanque. Det kan vi så ikke gøre længere. Vores mindre børn plejer at kunne færdes frit rundt mellem f.eks. AAB afd. 37 på Ramløsevej og AAB afd. 32 med rækkehusene, hvor de kunne gå over det grønne område og undgå trafikken på Strødamvej. Men nu vil vi ikke være trygge ved det, fordi de skal passere de skæve boliger. Jeg bruger den sti, der ligger lige op til det sted, hvor de skæve boliger skal være, og vil ikke være tryk længere ved at gå ned ad den meget tidligt om morgenen, når jeg skal på arbejde. Derfor vil jeg protestere kraftigt imod denne plan.

## Svar til: Høring 49038 af: Karl Vogt-Nielsen

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

199

INDSENDT AF

Karl Vogt-Nielsen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Også vedlagt som pdf. \*\*\*\*\* Høringssvar fra Enhedslisten, Amager Øst Kontakt: Karl Vogt-Nielsen, kvogtnielsen@gmail.com Hermed et høringssvar, som dels forholder sig til nogle overordnede elementer i kommuneplanforslaget, dels til enkelte lokale forhold i bydelen Amager Øst. Generelle bemærkninger/forslag Uklart hvad der er i høring På "Bliv Hørt" ligger den 88 sider lange "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og det fremgår, at "Københavns Kommunes Borgrepræsentation har sendt forslaget i offentlig høring, og vi vil gerne høre din mening." Men så står der også et sted "Læs kommuneplanen i dens helhed på [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk)", men ikke, om dette indgår i høringsprocessen. Fremstillingen vil formentlig af de fleste blive opfattet således, at det alene er den anviste pdf-fil der er i høring. Denne PDF-fil indfrier dog langt fra de formelle krav til en kommuneplan, og vi har efter forespørgsel hos kommunen fået oplyst, at det er ALT materiale på hjemmesiden [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk) er i høring. Det fremgår imidlertid ikke. Det er herunder særlig problematisk, at populæruddraget som er sendt i høring langt fra indeholder alle de områdeændringer, som fremgår på hjemmesiden og de viste kort over, hvor der foretages ændringer er ikke ens. Derfor vil vi antage, at rigtig mange høringssvar ikke forholder sig til de faktiske ændringer, som forslaget indeholder, hvilket bør give anledning til politiske overvejelser om hele høringsprocessen. Forkerte notater i høring Endvidere vil vi påpege, at der i Amager Øst tilsyneladende gennemføres ændringer i områdebetegnelser, som ikke fremgår af det materiale, som er fremlagt i høring. Det mener vi er en meget alvorlig fejl, og selvom kommunen er blevet gjort opmærksom herpå flere gange, er det ikke ændret i det fremlagte materiale. Derfor ligner det en bevidst manipulation i høringsmaterialet, fordi man fra f



orvaltningens side åbenbart ikke ønsker, at der bliver sat fokus på konkrete ændringer. Det handler konkret om fx Prøvestenen Syd, som i dag er udlagt til rekreativt område. På "Bliv hørt" ligger den "populære" udgave af forslag kommuneplanen, og der henvises til yderligere materiale på hjemmesiden [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk) hvor fx de specifikke rammeændringer er nærmere beskrevet og derfor dem, der er vigtige at forholde sig til. Når man her klikker ind på "Overblik over ændringer i rammer og retningslinjer" kan åbnes filen "Ændringer for konkrete rammeområder". Men der er ikke overensstemmelse mellem kommuneplanforslaget, altså "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og den detaljerede gennemgang i "Bilag 4 - Ændringer for konkrete rammeområder - Baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2019". Fx. omtales ændringen af Prøvestenen Syd overhovedet ikke i den detaljerede gennemgang. Hvad der gør tingene endnu mere mystisk er, at vi via lokaludvalget har fået et nyt internt "Bilag 4..." som afviger fra den der er fremlagt på hjemmesiden, men som åbenbart er den version som politikerne har fået forelagt. En hurtig gennemgang viser, at der i alle bydele er forskel på den version, som politikerne fik forelagt på BR-mødet d. 22. august 2019, og den der er sendt i høring. Der foreligger således 3 forskellige versioner af, hvad der sker af områdeændringer i bydelen. Det er ikke acceptabelt og kan i bedste fald udlægges som ren sjusk, men tyder dog mere på manipulation. Befolkningsudviklingen og byudviklingen Helene kommuneplanstrategien og dermed -planforslaget er baseret på argumentet om, at der er en stor søgning af nye beboere til København. Det præsenteres som en kendsgerning, at befolkningen vokser i stort set samme takt som hidtil og at hele byudviklingen de næste 12 år derfor skal sikre boliger nok hertil. Derfor arbejder kommuneplanen med en fortsat øget fortætning i bydelene og med massiv inddragelse af grønne områder og erhvervsområder til nye boliger. Dette fremstår som kommuneplanens altoverskyggende formål – og helt uden at gå bare lidt i dybden med denne befolkningsudvikling, herunder hvad der hidtil har udløst en befolkningsvækst og hvilke befolkningsgrupper der er tale om, ikke nogen overvejelser om fordele og ulemper herved og i hvilket omfang dette har en positiv eller negativ indflydelse på byens generelle udvikling eller hvorledes vi bedst imødekommer den faktuelle befolkningsudvikling. Lige nogle fakta om befolkningsudviklingen baseret på Danmarks Statistik. Der flytter ca. 50.000 borgere ind og ud af København årligt. Der er således helt uafhængigt at nye boliger en massiv tilflytning af nye borgere fra resten af kommunerne. Faktisk tager det på papiret kun 6-7 år før halvdelen af Københavns befolkning er udskiftet med nye beboere fra resten af landet. Dette fremhæves, fordi det ofte fejlagtigt fremføres, at vi lukker for indflytning, hvis ikke der bygges nyt. I nogle enkelte år har indflytningen fra andre kommuner været en anelse større end udflytningen, men se sidste 5 år har der været balance i ind- og udflytning. Der er således en falsk begrundelse, at der skulle være behov for en masse nye familieboliger til familien Danmark, som ønsker at flytte til København. Når befolkningen i en række år er vokset med ca. 10.000 indbyggere, skyldes det primært to årsager. Nemlig at der er et fødselsoverskud og en tilflytning af udlændinge (fra fx Sverige, England, USA og Tyskland

d) som får job i erhvervslivet i hovedstadsområdet. Går man ned i fødselsoverskuddet afslører det, at godt nok fødes der flere børn, men en væsentlig forklaring på væksten er en længere levealder blandt de ældre i København. De dør senere og fødselsoverskuddet vokser dermed. Altså flere børn og flere ældre. Men kommuneplanen indeholder ingen overvejelser om, hvad dette betyder for byudviklingen, hvilket ellers peger på at det væsentligste boligbehov er ungdomsboliger og seniorboliger, og ikke familieboliger. Endelig har vi så den udenlandske medarbejderkreds som udgør næsten halvdelen af befolkningsvæksten i en lang årrække. Er det rimeligt, at København skal fortættes og nybygges for at de skal bo centralt i København, eller kunne der overvejes et samarbejde med omegnskommuner om primær bosætning af denne befolkningsgruppe her? Der savnes et afsnit, som beskriver disse aspekter og forholder sig hertil, så borgerne også har mulighed for at tage stilling til hvorledes den faktisk befolkningsudvikling skal påvirke byudviklingen. I kommuneplanforslaget er endvidere angivet en forventet befolkningsvækst, som ikke stemmer med befolkningsfremskrivningen i Danmarks Statistik. Her fremgår, at befolkningen ikke stiger med 100.000 de kommende 12 år men med 86.000 og set over 10 år frem er det 75.000. I 2031 forventes en befolkning på 709.538. Forslag 1: 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? Forslag 2: Det foreslås, at følgende formulering på side 9 ændres, fordi den jf. Danmarks Statistiks fremskrivning er notorisk forkert: "Bare de sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og de næste 12 år forventes byen at vokse med ca. lige så mange. I 2031 forventes der at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen." Ny formulering: "De sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og de næste 12 år forventes byen at vokse med ca. 86.000, altså knap så mange. I 2031 forventes der at bo ca. 710.000 indbyggere inden for kommunegrænsen." Konflikt mellem overordnede målsætninger og områdeændringer Kommuneplanen er gennemlyst af byfortætning og omdannelse og der er ikke sammenhæng mellem de indledende overordnede målsætninger om fx vigtigheden af kreative erhvervsområder og så kommuneplanens faktiske indhold som vil omdanne kreative erhvervsområder til boligområder, bl.a. i Amager Øst. Kommuneplanen fremstår useriøs når der på denne måde fremlægges målsætninger som de fleste nok synes lyder godt, men som ikke svarer til, hvad kommuneplanen gennemfører i praksis i områdeændringer. Bevaringsværdige bygninger I Amager Øst har vi talrige eksempler på, at der i lokalplaner udpeges bevaringsværdige bygninger som så alligevel ender med at blive revet ned via dispensationer. Selv når kommunen afviser en dispensation er formuleringerne herom i lokalplanerne udformet, så bygherrer blot kan klage over afvisningen og derefter få medhold. Rammevilkårene for kulturhistorisk bevaring (der fastlægges med kommuneplanen) trænger til at blive strammet op og dispensationsmuligheder gjort langt mere begrænset eller endnu bedre he

It fjernes. Vi vil som led heri foreslå, at lokaludvalgene får et større rolle i sikringen af bevarelse af bygninger som har historisk værdi. Således kan udpegning af bevaringsværdige bygninger med fordel foregå i et samarbejde, når der skal udarbejdes lokalplaner, og lokalplaner kan fx indeholde et krav om, at lokaludvalgene skal godkende eventuelle dispensationsansøgninger, før de kan godkendes af kommunen. CO2-mål Efter den interne høring er blevet indføjet lidt mere om målet om, at København skal være CO2-neutral i 2025. Der er kommet et procenttal med. Men et så vigtigt aspekt bør behandles mere seriøst i kommuneplanen. Den bør således indeholde en egentlig status for arbejdet hermed i form af et selvstændigt afsnit, med gennemførte tiltag og kommende planer, og herunder en belysning af, hvilke reduktioner der skyldes kommunale tiltag og hvilke der skyldes national politik, som fx den generelle omstilling af energisektoren, som alle kommunale CO2 regnskaber nyder godt af. Urban farming Kommuneplanen bør indeholde en beskrivelse af, hvordan kommunen kan arbejde strategisk med urban farming og give mulighed etablering af flere dyrkningsmuligheder i byen, fx på byens tage. Derfor foreslås, at der på side 45 under "Recreation og Natur" tilføjes et nyt punkt som 3. sidste punkt: "At adgangen til at udnytte byens tage og andre arealer til urban farming fremmes" Byggematerialer Der bør sættes måltal for genanvendelse af byens byggematerialer. Forvaltningen har afvist, at materialevalg kan reguleres i kommuneplanen. Imidlertid indeholder planlovens §33a om Lokal Agenda 21 krav til kommuner om politiske målsætninger for bl.a. bæredygtig byudvikling og byomdannelse. Det er således oplagt, at kommuneplanen bør indeholde disse målsætninger. Derfor foreslås, at der på side 45 under "Energi og Miljø" tilføjes en række punkter, som fremlægger de politiske målsætninger for bl.a. bæredygtig byudvikling og byomdannelse. Alternativer til privatbilisme I takt med at byen fortættes bliver det stedse vigtigere at se på alternativer til privatbilisme. Flere indbyggere og flere biler medfører spildtid i bilkøer og længere transporttid på vejene i byen til skade for økonomi og beskæftigelse. Kommuneplanen har alene en målsætning om, at antallet af personture højst skal udgøre 1/3 med bil. Det eneste der står om handlinger er på side 23: "Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling, og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer." Men reelt arbejder kommunen alene for udbygning af metrosystemet og der nedlægges buslinjer, hvorved mange borgere får en mindre effektiv kollektiv trafik, og ifølge alle beregninger har det samlede metrosystem minimal effekt på bilkørslen. Derfor foreslås, at der på side 22 efter: "I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion samt CO2-neutral fjernvarme, og kollektiv trafik, men også tiltag, som kan reducere CO2-udledningen fra de øvrige sektorer." indsættes følgende sætning: "Vi har en særlig udfordring med bilkørslen og der er behov for en samlet plan for, hvorledes vi bedst muligt fremmer de alternativer, som bedst medvirker til at reducere bilkørslen i s

amt til og fra København.” Busnettet Det er problematisk, at det nye busnet i kommuneplanen beskrives som en øget sammenhæng i den kollektive transport. I Amager Øst er omlægningen af busserne en klar forringelse af den lokale kollektive transport og tværgående forbindelser. Det harmonerer ikke med den stadige befolkningstilvækst vi oplever i bydelen. Der er således stort behov for en tværgående forbindelse mellem Amager og Hvidovre Hospital. Forvaltningen modsvar hertil er, at det er en naturlig følge af metroudbygningen, da 30 mio. buspassagerer flyttes fra busser til metro. Vi mener, at kommuneplanen forholder sig alt for passivt til både målsætningen om at højst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal ske med bil, og at mindst 3/4 af trafikken skal være med cykel, gang eller kollektiv trafik i 2025. Det massive metrobyggeri som forvaltningen henviser til, medvirker stort set ikke at øge den samlede transport med cykel, gang og kollektiv trafik, da det er herfra passagerne til metroen kommer. En forbedring af den kollektive transport forudsætter, at der sker et samlet løft og her er bustransporten en vigtig brik, som bør udbygges frem for skæres ned, ligesom andre nye kollektive løsninger som letbaner og BRT-linjer sammen med S-togene kan overflytte bilister til den kollektive trafik. Der henvises til forslaget ovenfor. Små lokalplaner I dag er praksis i kommunen, at der ikke stilles krav om almene boliger når lokalplanen omfatter mindre end (vistnok) 3.000 etagemeter. Dette bør ændres så det altid undersøges, om et boligselskab er interesseret og i givet fald skal 25 % kravet 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 De stigende boligpriser er den største boligsociale udfordring for kommunen. Det er nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af billige ejendomme for at tjene store penge på en hurtig renovering, som presser beboerne ud med store huslejestigninger Forvaltningen mener ikke at dette reguleres via kommuneplanen til trods for at den indeholder målsætninger herom. Men henvisning til side 14, hvor der er et afsnit om ”En sammenhængende by med plads til alle” og side 16, hvor der i kommuneplanen står målsætningen: ”At der fortsat sikres adgang til små, billige boliger til boligsocial anvisning for byens mest udsatte” vil vi foreslå at ændre teksten på side 17, hvor der står: ”Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger eller tilføjer nye erhvervslokaler eller kommunale funktioner for at sikre blandede boligformer. På den måde bruges byens befolkningstilvækst til at skabe tættere, blandede boligområder med en større diversitet i ejerformer, boligtyper og beboergrupper.” Dette ændres til: ”Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger. Det er dog her nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af billige ejendomme for at tjene store penge på en hurtig renovering, som presser beboerne ud med store huslejestigninger. Endvidere kan tilføjes nye erhvervslokaler eller kommunale funktioner for at sikre blandede boligformer. På den måde bruges byens befolk

ningsvækst til at skabe tættere, blandede boligområder med en større diversitet i ejerformer, boligtyper og beboergrupper. ” Lokale forhold i Amager Øst Det grønne areal Prøvestenen Syd Prøvestenen Syd er i dag udlagt som O1, dvs. rent rekreativt område. Lokaludvalget i Amager Øst har siden januar måned 2019 gennem flere møder drøftet med By&Havn om åbning af området for offentligheden, da bydelen og København har stort behov for nye grønne områder – ikke mindst når eksisterende grønne områder inddrages til boligudbygning. I den fremlagte høringsudgave ”Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019” er i teksten et længere afsnit om de forurenende virksomheder på Prøvestenen. Således står på side 52: ”En byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risikovirksomheder beliggende i nærheden, på Prøvestenen. Kommuneplanen giver mulighed for at udarbejde en lokalplan for Prøvestenen med henblik på zonerings af virksomheder efter forurenings- og risikograd. Målet er at udarbejde en plan, der sikrer området for disse virksomheder med særlige beliggenhedskrav, men samtidig således at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken.” På kortet side 53 er da også anført et 9-tal på Prøvestenen, men det har ikke noget med ovenstående fornuftige ændring at gøre, men i stedet står der her, at en del af Prøvestenen Syd ”ændres fra institutioner og fritidsområder til blandet erhverv, så der kan placeres erhvervsfunktioner samt rekreative aktiviteter.” Og hvor kom det så lige fra...? Hvis man går ind i den detaljerede oversigt i Bilag 4 som ligger på hjemmesiden, er alene zoneringsomtalt – ikke et ord om ændringen af det rekreative areal til erhverv. Men finder man den hemmelige udgave af Bilag 4 frem (dvs. den der er forelagt BR som bilag 6 på mødet d. 22. august 2019, så indgår Prøvestenen Syd med følgende lange tekst, som totalt forbigår lokaludvalgets interesse for at åbne området og tilmed antyder, at en omdannelse til erhverv E1 nærmest er en forudsætning for en rekreativ udnyttelse af resten af området. Noget som på ingen måde har været fremført i den møderække, der har været mellem lokaludvalget og By&Havn: ”De opfyldte arealer på Prøvestenen Syd (beliggende syd for området til særligt forurenende erhverv og transporterhverv) har henligget i en lang årrække uden at der har været et bæredygtigt grundlag for at ibrugtage dem med de nuværende anvendelsesbestemmelser til offentlige formål. Der er alene opstillet vindmøller i området, der ellers er ubenyttet og utilgængeligt for offentligheden. For at åbne for en anvendelse af området foreslås en del af området ændret fra offentlige formål til blandet erhverv, så der kan placeres erhvervsfunktioner samt rekreative aktiviteter, under forudsætning af at omgivende områder til offentlige formål ikke belastes med støj eller anden forurening. Den sydlige del af området (anlagt som mulighed for lystbådehavn) foreslås ikke ændret, men opretholdes uændret. Området nord for kanalen ændres til E1\*- område med særlig bemærkning: ”Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVMredegørelsen og miljøvurderingen herfor. Området kan endvidere anvendes til virksomheder og rekreative aktiviteter, der ligger over miljøklasse 3,

hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilsvarende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet." Den resterende del af rammen bibeholdes som O1\* med særlig bemærkning: "Området kan opfyldes i overensstemmelse med VVM-redegørelsen for opfyldning af Prøvestenen og Ny Amager Strandpark." Vi kan kun tolke dette sagsforløb og dokumenterne således, at politikerne gennem en fejlagtig præsentation skulle nikke til at et stort rekreativt område skal omlægges til erhvervsområde med det gode formål at åbne området op, men at dette ikke skulle ud i den offentlige høring. Lokaludvalget har siden januar 2019 forhandlet med By&Havn om at åbne det rekreative område. Formuleringen "For at åbne for en anvendelse af området foreslås en del af området ændret fra offentlige formål til blandet erhverv," giver ikke mening. Der eksisterer ikke en sådan forudsætning. Hele området, som i dag er udlagt til rekreative formål, rummer et stort potentiale for at blive et nyt stort naturområde for københavnernes, og hvor der med tiden også vil kunne placeres foreningsaktiviteter. Hvis Kommuneplanen følges vil langt hovedparten blive ændret til erhvervsområde, hvilket vil være i direkte strid med ønsket om at åbne arealet for offentligheden. Vi skal kraftigt opfordre politikerne til at fjerne denne ændring af et stort rekreativt areal, som på få måneder kan åbnes for offentligheden. Vi var lokalt så langt fremme i processen, at der er stiftet en lokal forening, som efter aftale med By&Havn var klar til at vi kunne åbne arealet november måned i år. Lige indtil vi opdager, at By&Havn via et sidste sekund indspil til kommuneplanen åbenbart forsøger at ændre arealet til erhvervsformål. Infrastruktur Nordøstamager Der er behov for at der udvikles sammenhængende planer for infrastruktur (cykel, kollektiv transport og biler) i Nordøstamager, der tager højde for den trafikale udvikling der har præget trafikken på Amager Strandvej og Kløvermarksvej/Uplandsgade de senere år. Forvaltningen har henvist dette til arbejdet med Lynetteholmen, hvor der vil blive arbejdet med infrastruktur til og fra de nye byområder, men det er to vidt forskellige opgaver, idet der ikke vil komme nogen sammenhængende planer for infrastruktur i Nordøstamager ud af arbejdet med infrastruktur til og fra Lynetteholmen, som endvidere er et langsigtet projekt. Vi har aktuelt en kraftig udbygning af Nordøstamager og behovet for en sammenhængende plan er ret 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.". Særligt bør ses på letbane- eller BRT-løsninger, da en evt. metro vil ligge langt ude i fremtiden. Nordøstamager - Kollektiv trafik En forbedring af den kollektive trafikbetjening af området ved Amager Strandvej 3 bør være en forudsætning for udvikling af grunden. Forvaltningen afviser dette med henvisning til, at størstedelen af grunden ligger inden for det stationsnære område for Øresund St. Det er noget sludder, da gåafstanden er over 1 km. Måske skyldes forvaltningens fejlskøn at tegningen på side 53 er misvisende. Derfor foreslås på side

53 at punktet: "3. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord Som del af rækkefølgeplan en ændres anvendelsen fra industri til blandet boliger og serviceerhverv." tilføjes: "En udbygning kræver dog en forbedring af den kollektive trafikbetjening af området." Nordøstamager - Kløverparken Forvaltningen har afvist at udarbejde en helhedsplan for Kløverparken og de nærtliggende områder, fordi området alene fastholdes som perspektivområde. De vil alene se på helhedsplaner for områder som står overfor en snarlig udbygning og afviser, at grundejere vil bekoste/medvirke før muligheden for byudvikling nærmer sig. Der har lokalt været samarbejde med grundejerne i området, og derfor bør forvaltningens afvisning prøves af. Derfor foreslås, 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 nærtliggende områder såfremt grundejerne er interesseret heri." Nordøstamager – Vermlandsgade Der er fremsat ønske om at ændre området fra J2 til C3. Ønsket er ikke imødekommet i kommuneplanen, men i den områdeændringsversion, som BR har behandlet på sit møde 22. august (bilag 6) fremgår, at den eksisterende bemærkning til J2 ændres, så der åbnes for C3 på sigt. Det fremgår ikke af den version som ligger i høring. Vi vil anbefale, at bemærkningen til J2 ikke ændres, da vi lokalt ønsker at bevare de få J-områder vi har tilbage, for at give 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 hertil samt til ønsket om at bevare lokale arbejdspladser. Nordøstamager – Siljagade Området er i dag en kreativ zone E0, men med kommuneplanen skal det ændres til C2. Det er vi lodret imod. Vi ønsker en udvikling i den kreative zone med flere små og kreative virksomheder. Vi mener at omdannelse af kreative zoner går direkte imod de overordnede ønsker om en blandet by med plads til kreative miljøer. Som der står på side 32 i kommuneplanen er ønsket: "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 iværksætermiljøer 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 bl.a.: "At fremme en udvikling af områder til erhverv, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv." Vi mener derfor, det er en forfejlet politik, når man så lægger op til at lukke ned for eksisterende kreative byområder i jagten på at give plads til øget boligbyggeri. Vi foreslår at området bevares som E0. Strandlodsvej 48 Det handler om en hjørnegrund, hvor S3-rammen (serviceerhverv) nu erstattes med en C3-ramme med mulighed for en bolig andel på op til 75%. Bygningen rummer i dag hjemmeplejen og har endvidere en række af de funktioner som beskrives at være målet med omlægningen. Grunden udgør hjørnet af et større serviceområde langs den vestlige side af Strandlodsvej og der bør laves en samlet vurdering af fremtiden for denne strækning, frem for at der også

her laves lokalplaner for små områder ad gangen uden nogen overordnet sammenhæng. Vi ønsker lokalt at bevare lokale arbejdspladser og at sikre en blandet by, hvorfor området ikke ønskes omdannet til boliger. Så bevar området som S3 indtil der er lavet en samlet plan for hele strækningen langs Strandlodsvej. Krimsvvej Nu kommer der så igen et ønske om yderligere fortætning på Krimsvvej ved at øge bebyggelsesprocenten på et areal. Dette afvises i kommuneplanen, hvilket er fint nok. Men ønsket imødekommes delvist ved at det ændres på forholdet mellem bolig og erhverv. Vi støtter fastholdelsen af de 130 i bebyggelsesprocent, men er imod at der lempes i erhvervskravet da vi ønsker at have lokale arbejdspladser. Derfor ønsker vi den oprindelige formulering fastholdes: "B boligandelen skal udgøre mindst 50 % og erhvervsandelen mindst 25 % af etagearealet." Villaområderne i Amager Øst har vi store villaområder, og en række af disse foreslår kommuneplanen nu ændret fra B1 til B2, hvilket indebærer en generel accept af 50 % højere bebyggelsesprocent. Der angives som begrundelse at en række boliger i dag overskrider B1, hvorfor det giver administrative problemer. Men reelt dækker det over ønsket om fortætning, hvor etplansvillaer herefter kan erstattes af højere byggeri, med de værdistigninger dette kan give. En fortættet villaby vil alene være målrettet højindkomstgrupper, forøge biltrafikken og indskrænke det samlede areal af grønt og dermed samlet reducere biodiversiteten i byen. Vi ønsker at villaområderne bevarer det områdestatus B1, som de har i dag. Engvej Kommuneplanen vil nu ændre området fra B2 til B3. Engvej var det første nybyggeri i det gamle industrikvarter på Østamager, og er blevet et godt boligområde med plads og grønt. Som led i fortætningen ønskes det nu ændret til B3 hvilket vi mener, som al anden fortætning, forringer området, herunder udløser mere biltrafik. Vi mener området bør bevares som B2.



# Hørings svar fra Enhedslisten, Amager Øst

Kontakt: Karl Vogt-Nielsen, kvogtnielsen@gmail.com

*Hermed et høringssvar, som dels forholder sig til nogle overordnede elementer i kommuneplanforslaget, dels til enkelte lokale forhold i bydelen Amager Øst.*

## Generelle bemærkninger/forslag

### Uklart hvad der er i høring

På "Bliv Hørt" ligger den 88 sider lange "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og det fremgår, at "Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har sendt forslaget i offentlig høring, og vi vil gerne høre din mening." Men så står der også et sted "Læs kommuneplanen i dens helhed på [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk)", men ikke, om dette indgår i høringsprocessen. Fremstillingen vil formentlig af de fleste blive opfattet således, at det alene er den anviste pdf-fil der er i høring. Denne PDF-fil indfrier dog langt fra de formelle krav til en kommuneplan, og vi har efter forespørgsel hos kommunen fået oplyst, at det er ALT materiale på hjemmesiden [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk) er i høring. Det fremgår imidlertid ikke.

Det er herunder særlig problematisk, at populæruddraget som er sendt i høring langt fra indeholder alle de områdeændringer, som fremgår på hjemmesiden og de viste kort over, hvor der foretages ændringer er ikke ens.

Derfor vil vi antage, at rigtig mange høringssvar ikke forholder sig til de faktiske ændringer, som forslaget indeholder, hvilket bør give anledning til politiske overvejelser om hele høringsprocessen.

### Forkerte notater i høring

Endvidere vil vi påpege, at der i Amager Øst tilsyneladende gennemføres ændringer i områdebetegnelser, som ikke fremgår af det materiale, som er fremlagt i høring.

Det mener vi er en meget alvorlig fejl, og selvom kommunen er blevet gjort opmærksom herpå flere gange, er det ikke ændret i det fremlagte materiale. Derfor ligner det en bevidst manipulation i høringmaterialet, fordi man fra forvaltningens side åbenbart ikke ønsker, at der bliver sat fokus på konkrete ændringer.

Det handler konkret om fx Prøvestenen Syd, som i dag er udlagt til rekreativt område.

På "Bliv hørt" ligger den "populære" udgave af forslag kommuneplanen, og der henvises til yderligere materiale på hjemmesiden [www.kp19.kk.dk](http://www.kp19.kk.dk) hvor fx de specifikke rammeændringer er nærmere beskrevet og derfor dem, der er vigtige at forholde sig til.

Når man her klikker ind på "Overblik over ændringer i rammer og retningslinjer"<sup>1</sup> kan åbnes filen

"Ændringer for konkrete rammeområder". Men der er ikke overensstemmelse mellem kommuneplanforslaget, altså "Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og den detaljerede gennemgang i "Bilag 4 - Ændringer for konkrete rammeområder - Baggrundsnotat til forslag til Kommuneplan 2019". Fx. omtales ændringen af Prøvestenen Syd overhovedet ikke i den detaljerede gennemgang.

Hvad der gør tingene endnu mere mystisk er, at vi via lokaludvalget har fået et nyt internt "Bilag 4..." som afviger fra den der er fremlagt på hjemmesiden, men som åbenbart er den version som politikerne har fået forelagt. En hurtig gennemgang viser, at der i alle bydele er forskel på den

---

<sup>1</sup><https://kp19.kk.dk/artikel/overblik-over-aendringer-i-rammer-og-retningslinjer>

version, som politikerne fik forelagt på BR-mødet d. 22. august 2019, og den der er sendt i høring. Der foreligger således 3 forskellige versioner af, hvad der sker af områdeændringer i bydelen. Det er ikke acceptabelt og kan i bedste fald udlægges som ren sjusk, men tyder dog mere på manipulation.

### **Befolkningsudviklingen og byudviklingen**

Hele kommuneplanstrategien og dermed -planforslaget er baseret på argumentet om, at der er en stor søgning af nye beboere til København. Det præsenteres som en kendsgerning, at befolkningen vokser i stort set samme takt som hidtil og at hele byudviklingen de næste 12 år derfor skal sikre boliger nok hertil.

Derfor arbejder kommuneplanen med en fortsat øget fortætning i bydelene og med massiv inddragelse af grønne områder og erhvervsområder til nye boliger.

Dette fremstår som kommuneplanens altoverskyggende formål – og helt uden at gå bare lidt i dybden med denne befolkningsudvikling, herunder hvad der hidtil har udløst en befolkningsvækst og hvilke befolkningsgrupper der er tale om, ikke nogen overvejelser om fordele og ulemper herved og i hvilket omfang dette har en positiv eller negativ indflydelse på byens generelle udvikling eller hvorledes vi bedst imødekommer den faktuelle befolkningsudvikling.

Lige nogle fakta om befolkningsudviklingen baseret på Danmarks Statistik.

Der flytter ca. 50.000 borgere ind og ud af København årligt. Der er således helt uafhængigt at nye boliger en massiv tilflytning af nye borgere fra resten af kommunerne. Faktisk tager det på papiret kun 6-7 år før halvdelen af Københavns befolkning er udskiftet med nye beboere fra resten af landet. Dette fremhæves, fordi det ofte fejlagtigt fremføres, at vi lukker for indflytning, hvis ikke der bygges nyt.

I nogle enkelte år har indflytningen fra andre kommuner været en anelse større end udflytningen, men se sidste 5 år har der været balance i ind- og udflytning. Der er således en falsk begrundelse, at der skulle være behov for en masse nye familieboliger til familien Danmark, som ønsker at flytte til København.

Når befolkningen i en række år er vokset med ca. 10.000 indbyggere, skyldes det primært to årsager. Nemlig at der er et fødselsoverskud og en tilflytning af udlændinge (fra fx Sverige, England, USA og Tyskland) som får job i erhvervslivet i hovedstadsområdet.

Går man ned i fødselsoverskuddet afslører det, at godt nok fødes der flere børn, men en væsentlig forklaring på væksten er en længere levealder blandt de ældre i København. De dør senere og fødselsoverskuddet vokser dermed. Altså flere børn og flere ældre. Men kommuneplanen indeholder ingen overvejelser om, hvad dette betyder for byudviklingen, hvilket ellers peger på at det væsentligste boligbehov er ungdomsboliger og seniorboliger, og ikke familieboliger.

Endelig har vi så den udenlandske medarbejderkreds som udgør næsten halvdelen af befolkningsvæksten i en lang årrække. Er det rimeligt, at København skal fortættes og nybygges for at de skal bo centralt i i København, eller kunne der overvejes et samarbejde med omegnskommuner om primær bosætning af denne befolkningsgruppe her?

Der savnes et afsnit, som beskriver disse aspekter og forholder sig hertil, så borgerne også har mulighed for at tage stilling til hvorledes den faktisk befolkningsudvikling skal påvirke byudviklingen.

I kommuneplanforslaget er endvidere angivet en forventet befolkningsvækst, som ikke stemmer med befolkningsfremskrivningen i Danmarks Statistik. Her fremgår, at befolkningen ikke stiger med 100.000 de kommende 12 år men med 86.000 og set over 10 år frem er det 75.000. I 2031 forventes en befolkning på 709.538.

#### Forslag 1:

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?

#### Forslag 2:

Det foreslås, at følgende formulering på side 9 ændres, fordi den jf. Danmarks Statistiks fremskrivning er notorisk forkeret:

*”Bare de sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og de næste 12 år forventes byen at vokse med ca. lige så mange. I 2031 forventes der at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen.”*

Ny formulering:

*”De sidste 10 år er byen vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og de næste 12 år forventes byen at vokse med ca. 86.000, altså knap så mange. I 2031 forventes der at bo ca. 710.000 indbyggere inden for kommunegrænsen.”*

### **Konflikt mellem overordnede målsætninger og områdeændringer**

Kommuneplanen er gennemsyret af byfortætning og omdannelse og der er ikke sammenhæng mellem de indledende overordnede målsætninger om fx vigtigheden af kreative erhvervsområder og så kommuneplanens faktiske indhold som vil omdanne kreative erhvervsområder til boligområder, bl.a. i Amager Øst.

Kommuneplanen fremstår useriøs når der på denne måde fremlægges målsætninger som de fleste nok synes lyder godt, men som ikke svarer til, hvad kommuneplanen gennemfører i praksis i områdeændringer.

### **Bevaringsværdige bygninger**

I Amager Øst har vi talrige eksempler på, at der i lokalplaner udpeges bevaringsværdige bygninger som så alligevel ender med at blive revet ned via dispensationer. Selv når kommunen afviser en dispensation er formuleringerne herom i lokalplanerne udformet, så bygherrer blot kan klage over afvisningen og derefter få medhold.

Rammevilkårene for kulturhistorisk bevaring (der fastlægges med kommuneplanen) trænger til at blive strammet op og dispensationsmuligheder gjort langt mere begrænset eller endnu bedre helt fjernes. Vi vil som led heri foreslå, at lokaludvalgene får et større rolle i sikringen af bevarelse af bygninger som har historisk værdi. Således kan udpegning af bevaringsværdige bygninger med fordel foregå i et samarbejde, når der skal udarbejdes lokalplaner, og lokalplaner kan fx indeholde et krav om, at lokaludvalgene skal godkende eventuelle dispensationsansøgninger, før de kan godkendes af kommunen.

### **CO2-mål**

Efter den interne høring er blevet indføjet lidt mere om målet om, at København skal være CO2-neutral i 2025. Der er kommet et procenttal med. Men et så vigtigt aspekt bør behandles mere seriøst i kommuneplanen.

Den bør således indeholde en egentlig status for arbejdet hermed i form af et selvstændigt afsnit, med gennemførte tiltag og kommende planer, og herunder en belysning af, hvilke reduktioner der skyldes kommunale tiltag og hvilke der skyldes national politik, som fx den generelle omstilling af energisektoren, som alle kommunale CO2 regnskaber nyder godt af.

### **Urban farming**

Kommuneplanen bør indeholde en beskrivelse af, hvordan kommunen kan arbejde strategisk med urban farming og give mulighed etablering af flere dyrkningsmuligheder i byen, fx på byens tage. Derfor foreslås, at der på side 45 under "Rekreation og Natur" tilføjes et nyt punkt som 3. sidste pind:

*"At adgangen til at udnytte byens tage og andre arealer til urban farming fremmes"*

### **Byggematerialer**

Der bør sættes måltal for genanvendelse af byens byggematerialer.

Forvaltningen har afvist, at materialevalg kan reguleres i kommuneplanen. Imidlertid indeholder planlovens §33a om Lokal Agenda 21 krav til kommuner om politiske målsætninger for bl.a. bæredygtig byudvikling og byomdannelse. Det er således oplagt, at kommuneplanen bør indeholde disse målsætninger.

Derfor foreslås, at der på side 45 under "Energi og Miljø" tilføjes en række punkter, som fremlægger de politiske målsætninger for bl.a. bæredygtig byudvikling og byomdannelse.

### **Alternativer til privatbilisme**

I takt med at byen fortættes bliver det stedse vigtigere at se på alternativer til privatbilisme. Flere indbyggere og flere biler medfører spildtid i bilkøer og længere transporttid på vejene i byen til skade for økonomi og beskæftigelse.

Kommuneplanen har alene en målsætning om, at antallet af personture højst skal udgøre 1/3 med bil. Det eneste der står om handlinger er på side 23:

*"Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling, og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer."*

Men reelt arbejder kommunen alene for udbygning af metrosystemet og der nedlægges buslinjer, hvorved mange borgere får en mindre effektiv kollektiv trafik, og ifølge alle beregninger har det samlede metrosystem minimal effekt på bilkørslen.

Derfor foreslås, at der på side 22 efter:

*"I de kommende år vil vi fortsat have fokus på energiproduktion samt CO2-neutral fjernvarme, og kollektiv trafik, men også tiltag, som kan reducere CO2-udledningen fra de øvrige sektorer."*

indsættes følgende sætning:

*"Vi har en særlig udfordring med bilkørslen og der er behov for en samlet plan for, hvorledes vi bedst muligt fremmer de alternativer, som bedst medvirker til at reducere bilkørslen i samt til og fra København."*

### **Busnettet**

Det er problematisk, at det nye busnet i kommuneplanen beskrives som en øget sammenhæng i den kollektive transport. I Amager Øst er omlægningen af busserne en klar forringelse af den lokale kollektive transport og tværgående forbindelser. Det harmonerer ikke med den stadige befolkningstilvækst vi oplever i bydelen.

Der er således stort behov for en tværgående forbindelse mellem Amager og Hvidovre Hospital. Forvaltningen modsvar hertil er, at det er en naturlig følge af metroudbygningen, da 30 mio. buspassagerer flyttes fra busser til metro.

Vi mener, at kommuneplanen forholder sig alt for passivt til både målsætningen om at højst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal ske med bil, og at mindst 3/4 af trafikken skal være med cykel, gang eller kollektiv trafik i 2025.

Det massive metrobyggeri som forvaltningen henviser til, medvirker stort set ikke at øge den samlede transport med cykel, gang og kollektiv trafik, da det er herfra passagerne til metroen kommer. En forbedring af den kollektive transport forudsætter, at der sker et samlet løft og her er

bustransporten en vigtig brik, som bør udbygges frem for skæres ned, ligesom andre nye kollektive løsninger som letbaner og BRT-linjer sammen med S-togene kan overflytte bilister til den kollektive trafik.

Der henvises til forslaget ovenfor.

### **Små lokalplaner**

I dag er praksis i kommunen, at der ikke stilles krav om almene boliger når lokalplanen omfatter mindre end (vistnok) 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**

De stigende boligpriser er den største boligsociale udfordring for kommunen. Det er nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af billige ejendomme for at tjene store penge på en hurtig renovering, som presser beboerne ud med store huslejestigninger

Forvaltningen mener ikke at dette reguleres via kommuneplanen til trods for at den indeholder målsætninger herom.

Men henvisning til side 14, hvor der er et afsnit om *”En sammenhængende by med plads til alle”* og side 16, hvor der i kommuneplanen står målsætningen: *”At der fortsat sikres adgang til små, billige boliger til boligsocial anvisning for byens mest udsatte”* vil vi foreslå at ændre teksten på side 17, hvor der står:

*”Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger eller tilføjer nye erhvervslokaler eller kommunale funktioner for at sikre blandede boligformer. På den måde bruges byens befolkningsvækst til at skabe tættere, blandede boligområder med en større diversitet i ejerformer, boligtyper og beboergrupper.”*

Dette ændres til:

*”Det sker fx ved, at der i nogle områder bygges nye private boliger, mens man andre steder omdanner eksisterende boliger. Det er dog her nødvendigt at modvirke spekulation i opkøb af billige ejendomme for at tjene store penge på en hurtig renovering, som presser beboerne ud med store huslejestigninger.*

*Endvidere kan tilføjes nye erhvervslokaler eller kommunale funktioner for at sikre blandede boligformer. På den måde bruges byens befolkningsvækst til at skabe tættere, blandede boligområder med en større diversitet i ejerformer, boligtyper og beboergrupper.”*

## **Lokale forhold i Amager Øst**

### **Det grønne areal Prøvestenen Syd**

Prøvestenen Syd er i dag udlagt som O1, dvs. rent rekreativt område.

Lokaludvalget i Amager Øst har siden januar måned 2019 gennem flere møder drøftet med By&Havn om åbning af området for offentligheden, da bydelen og København har stort behov for nye grønne områder – ikke mindst når eksisterende grønne områder inddrages til boligudbygning.

I den fremlagte høringsudgave ”Verdensby med ansvar - Forslag til Københavns Kommuneplan

2019” er i teksten et længere afsnit om de forurenende virksomheder på Prøvestenen.

Således står på side 52:

*”En byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risikovirksomheder beliggende i nærheden, på Prøvestenen. Kommuneplanen giver mulighed for at udarbejde en lokalplan for Prøvestenen med henblik på zonerings af virksomheder efter forurenings- og risikograd. Målet er at udarbejde en plan, der sikrer området for disse virksomheder med særlige beliggenhedskrav, men samtidig således at virksomheder med den største forureningsbelastning og/eller risiko fremadrettet placeres i størst mulig afstand fra Kløverparken.”*

På kortet side 53 er da også anført et 9-tal på Prøvestenen, men det har ikke noget med ovenstående fornuftige ændring at gøre, men i stedet står der her, at en del af Prøvestenen Syd ”ændres fra institutioner og fritidsområder til blandet erhverv, så der kan placeres erhvervsfunktioner samt rekreative aktiviteter.”

Og hvor kom det så lige fra...?

Hvis man går ind i den detaljerede oversigt i Bilag 4 som ligger på hjemmesiden, er alene zoneringsen omtalt – ikke et ord om ændringen af det rekreative areal til erhverv.

Men finder man den hemmelige udgave af Bilag 4 frem (dvs. den der er forelagt BR som bilag 6 på mødet d. 22. august 2019, så indgår Prøvestenen Syd med følgende lange tekst, som totalt forbigår lokaludvalgets interesse for at åbne området og tilmed antyder, at en omdannelse til erhverv E1 nærmest er en forudsætning for en rekreativ udnyttelse af resten af området. Noget som på ingen måde har været fremført i den møderække, der har været mellem lokaludvalget og By&Havn:

*”De opfyldte arealer på Prøvestenen Syd (beliggende syd for området til særligt forurenende erhverv og transporterhverv) har henligget i en lang årrække uden at der har været et bæredygtigt grundlag for at ibrugtage dem med de nuværende anvendelsesbestemmelser til offentlige formål. Der er alene opstillet vindmøller i området, der ellers er ubenyttet og utilgængeligt for offentligheden. For at åbne for en anvendelse af området foreslås en del af området ændret fra offentlige formål til blandet erhverv, så der kan placeres erhvervsfunktioner samt rekreative aktiviteter, under forudsætning af at omgivende områder til offentlige formål ikke belastes med støj eller anden forurening.*

*Den sydlige del af området (anlagt som mulighed for lystbådehavn) foreslås ikke ændret, men opretholdes uændret.*

*Området nord for kanalen ændres til E1\*- område med særlig bemærkning:*

*”Området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor.*

*Området kan endvidere anvendes til virksomheder og rekreative aktiviteter, der ligger over miljøklasse 3, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplan stilles krav til offentlig adgang langs vandet.”*

*Den resterende del af rammen bibeholdes som O1\* med særlig bemærkning:*

*”Området kan opfyldes i overensstemmelse med VVM-redegørelsen for opfyldning af Prøvestenen og Ny Amager Strandpark.”*

Vi kan kun tolke dette sagsforløb og dokumenterne således, at politikerne gennem en fejlagtig præsentation skulle nikke til at et stort rekreativt område skal omlægges til erhvervsområde med det gode formål at åbne området op, men at dette ikke skulle ud i den offentlige høring.

Lokaludvalget har siden januar 2019 forhandlet med By&Havn om at åbne det rekreative område. Formuleringen ”For at åbne for en anvendelse af området foreslås en del af området ændret fra

*offentlige formål til blandet erhverv,”* giver ikke mening. Der eksisterer ikke en sådan forudsætning. Hele området, som i dag er udlagt til rekreative formål, rummer et stort potentiale for at blive et nyt stort naturområde for københavnernes, og hvor der med tiden også vil kunne placeres foreningsaktiviteter. Hvis Kommuneplanen følges vil langt hovedparten blive ændret til erhvervsområde, hvilket vil være i direkte strid med ønsket om at åbne arealet for offentligheden.

Vi skal kraftigt opfordre politikerne til at fjerne denne ændring af en stort rekreativt areal, som på få måneder kan åbnes for offentligheden. Vi var lokalt så langt fremme i processen, at der er stiftet en lokal forening, som efter aftale med By&Havn var klar til at vi kunne åbne arealet november måned i år. Lige indtil vi opdager, at By&Havn via et sidste sekund indspil til kommuneplanen åbenbart forsøger at ændre arealet til erhvervsformål.

### **Infrastruktur Nordøstamager**

Der er behov for at der udvikles sammenhængende planer for infrastruktur (cykel, kollektiv transport og biler) i Nordøstamager, der tager højde for den trafikale udvikling der har præget trafikken på Amager Strandvej og Kløvermarksvej/Uplandsgade de senere år.

Forvaltningen har henvist dette til arbejdet med Lynetteholmen, hvor der vil blive arbejdet med infrastruktur til og fra de nye byområder, men det er to vidt forskellige opgaver, idet der ikke vil komme nogen sammenhængende planer for infrastruktur i Nordøstamager ud af arbejdet med infrastruktur til og fra Lynetteholmen, som endvidere er et langsigtet projekt.

Vi har aktuelt en kraftig udbygning af Nordøstamager og behovet for en sammenhængende plan er ret 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.”. Særligt bør ses på letbane- eller BRT-løsninger, da en evt. metro vil ligge langt ude i fremtiden.*

### **Nordøstamager - Kollektiv trafik**

En forbedring af den kollektive trafikbetjening af området ved Amager Strandvej 3 bør være en forudsætning for udvikling af grunden. Forvaltningen afviser dette med henvisning til, at størstedelen af grunden ligger inden for det stationsnære område for Øresund St.

Det er noget sludder, da gåafstanden er over 1 km. Måske skyldes forvaltningens fejlskøn at tegningen på side 53 er misvisende.

Derfor foreslås på side 53 at punktet:

*”3. Nordøstamager - Ved Amagerbanen Nord*

*Som del af rækkefølgeplanen ændres anvendelsen fra industri til blandet boliger og serviceerhverv.”*

tilføjes:

*”En udbygning kræver dog en forbedring af den kollektive trafikbetjening af området.”*

### **Nordøstamager - Kløverparken**

Forvaltningen har afvist at udarbejde en helhedsplan for Kløverparken og de nærliggende områder, fordi området alene fastholdes som perspektivområde.

De vil alene se på helhedsplaner for områder som står overfor en snarlig udbygning og afviser, at grundejere vil bekoste/medvirke før muligheden for byudvikling nærmer sig.

Der har lokalt været samarbejde med grundejerne i området, og derfor bør forvaltningens afvisning

prøves af. Derfor foreslås, 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 nærtliggende områder såfremt grundejerne er interesseret heri.”

### **Nordøstamager – Vermlandsgade**

Der er fremsat ønske om at ændre området fra J2 til C3.

Ønsket er ikke imødekommet i kommuneplanen, men i den områdeændringsversion, som BR har behandlet på sit møde 22. august (bilag 6) fremgår, at den eksisterende bemærkning til J2 ændres, så der åbnes for C3 på sigt. Det fremgår ikke af den version som ligger i høring.

Vi vil anbefale, at bemærkningen til J2 ikke ændres, da vi lokalt ønsker at bevare de få J-områder vi har tilbage, for at give 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 billige lokaler hertil samt til ønsket om at bevare lokale arbejdspladser.

### **Nordøstamager – Siljangade**

Området er i dag en kreativ zone E0, men med kommuneplanen skal det ændres til C2.

Det er vi lodret imod. Vi ønsker en udvikling i den kreative zone med flere små og kreative virksomheder.

Vi mener at omdannelse af kreative zoner går direkte imod de overordnede ønsker om en blandet by med plads til kreative miljøer. Som der står på side 32 i kommuneplanen er ønsket:

- ”En kulturel storby med kant skal udvikles sammen med københavnernes, kreative iværksættere og andre professionelle aktører.”
- ”I den eksisterende by er Købbyen og Nordvest gode eksempler på områder, hvor små erhvervsdrivende og kreative iværksættermiljøer 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 bl.a.:

- ”At fremme en udvikling af områder til erhverv, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv.”

Vi mener derfor, det er en forfejlet politik, når man så lægger op til at lukke ned for eksisterende kreative byområder i jagten på at give plads til øget boligbyggeri.

Vi foreslår at området bevares som E0.

### **Strandlodsvej 48**

Det handler om en hjørnegrund, hvor S3-rammen (serviceerhverv) nu erstattes med en C3-ramme med mulighed for en bolig andel på op til 75%.

Bygningen rummer i dag hjemmeplejen og har endvidere en række af de funktioner som beskrives at være målet med omlægningen.

Grunden udgør hjørnet af et større serviceområde langs den vestlige side af Strandlodsvej og der bør laves en samlet vurdering af fremtiden for denne strækning, frem for at der også her laves lokalplaner for små områder ad gangen uden nogen overordnet sammenhæng.

Vi ønsker lokalt at bevare lokale arbejdspladser og at sikre en blandet by, hvorfor området ikke ønskes omdannet til boliger.

Så bevar området som S3 indtil der er lavet en samlet plan for hele strækningen langs Strandlodsvej.



### **Krimsvej**

Nu kommer der så igen et ønske om yderligere fortætning på Krimsvej ved at øge bebyggelsesprocenten på et areal. Dette afvises i kommuneplanen, hvilket er fint nok. Men ønsket imødekommes delvist ved at det ændres på forholdet mellem bolig og erhverv.

Vi støtter fastholdelsen af de 130 i bebyggelsesprocent, men er imod at der lempes i erhvervskravet da vi ønsker at have lokale arbejdspladser. Derfor ønsker vi den oprindelige formulering fastholdes: ”Boligandelen skal udgøre mindst 50 % og erhvervsandelen mindst 25 % af etagearealet.”

### **Villaområderne**

I Amager Øst har vi store villaområder, og en række af disse foreslår kommuneplanen nu ændret fra B1 til B2, hvilket indebærer en generel accept af 50 % højere bebyggelsesprocent.

Der angives som begrundelse at en række boliger i dag overskrider B1, hvorfor det giver administrative problemer.

Men reelt dækker det over ønsket om fortætning, hvor etplansvillaer herefter kan erstattes af højere byggeri, med de værdistigninger dette kan give. En fortættet villaby vil alene være målrettet højindkomstgrupper, forøge biltrafikken og indskrænke det samlede areal af grønt og dermed samlet reducere biodiversiteten i byen.

Vi ønsker at villaområderne bevarer det områdestatus B1, som de har i dag.

### **Engvej**

Kommuneplanen vil nu ændre området fra B2 til B3.

Engvej var det første nybyggeri i det gamle industrikvarter på Østamager, og er blevet et godt boligområde med plads og grønt.

Som led i fortætningen ønskes det nu ændret til B3 hvilket vi mener, som al anden fortætning, forringer området, herunder udløser mere biltrafik.

Vi mener området bør bevares som B2.

## **Svar til: Høring 49038 af: Anders Rieper**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

200

INDSENDT AF

Anders Rieper

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Omkring friarealer: Ved fastlæggelse af friarealkrav anlægges alene en størrelsesmæssig betragtning ud fra etagearealet. Der savner en kvalitetsmæssig betragtning. Særligt forekommer det, at opholdsarealer i direkte tilknytning til enheden, er særligt attraktive og burde tælle mere i regnskabet end øvrige friarealer. Hvor en ejendom ligger i umiddelbar nærhed af grønne områder, parker osv., vil det også give mening at reducere friarealkravet, da brugen af friarealer på ejendommen så må antages at blive mindre.

## **Svar til: Høring 49038 af: Anders Rieper**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

201

INDSENDT AF

Anders Rieper

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Omkring bilparkering Der savnes en mulighed for at kunne etablere en bilfri ejendom, hvortil der ikke skal anlægges parkeringspladser, eller kun delebilspladser, og hvor beboere og brugere er fraskrevet muligheden for at søge parkeringslicens.

## Svar til: Høring 49038 af: Victor Vidal

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

202

INDSENDT AF

Victor Vidal

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker et bedre byrum omkring Kvægtorvet: - offentlige toiletter i Kødbyen - trykkeskabende indsats (opsyn og information) - skiltning - sociale aktiviteter - at pladserne i Kødbyen bliver til offentlige pladser (ikke udlejet til specifikke aktører som nu) - kommercielle events skal ikke præge byrummet - flere bottom up sociale events med diversitet - færre store byfester, ala distortion osv. (det kommer ikke an på store publikumstal, men det kommer an på kvaliteten af dag til dag byliv.) - flere grønne og bæredygtige sociale events i byrummet - ikke konsum, forretning og byfest. - Kulturstøtte og kunststøtte skal gå direkte til kunstnere og organisationer til konkrete projekter i byrummet. Ikke kun til kommunalt styrede top down initiativer og festivaler.

## Svar til: Høring 49038 af: Andrea Aagaard

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

203

INDSENDT AF

Andrea Aagaard

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Andrea Aagaard 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 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 Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Fiskerhavns Venner ser flere gode tanker 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 bynatur 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 s

amtidig 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 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 stiftforbindelse 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 Andrea Aagaard Sendt fra min iPad Den 20. okt. 2019 kl. 12.17 skrev Andrea Aagaard : Sendt fra min iPhone

## Svar til: Høring 49038 af: Nanna Mallan

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

204

INDSENDT AF

Nanna Mallan

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Nanna Mallan 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 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 Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur Fiskerhavns Venner ser flere gode tanker 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 bynatur 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 s

amtidig 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 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 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 Nanna Mallan



## Svar til: Høring 49038 af: Salomon Segers

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

205

INDSENDT AF

Salomon Segers

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Salomon Segers 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 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 • Bevaring af historie, miljø, grønne områder & mere natur • Fiskerhavnens Venner ser flere gode tanker 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 bynatur 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 s

amtidig 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 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 stiftforbindelse 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 Salomon Segers

## **Svar til: Høring 49038 af: Nikolaj Theill Frandsen**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

206

INDSENDT AF

Nikolaj Theill Frandsen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Forslag til at parkeringen i og omkring Hans Olriks Vej og Kongens Enghave generelt for bedres for beboere, da der ofte er problemer med at finde parkeringspladser for faste beboere. Forslaget er en beboer tilladelse til parkering på et mindre beløb, der skal gøre det muligt for beboere lettere at finde en parkeringsplads, hvorimod ander, der ikke bor i nærheden skal enten betale mere eller finde en anden løsning til deres parkering.

## **Svar til: Høring 49038 af: Kommunistisk Parti Amager**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

207

INDSENDT AF

Kommunistisk Parti Amager

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar

# Hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019

fra Kommunistisk Parti Amager

Der er mange fine visioner for byen i forslaget til kommuneplan. Vi er helt enige i, at København skal være en by for alle. "En by hvor der ikke kun er boliger til de rigeste, men en by hvor også folkeskolelæreren, politibetjenten og københavnere uden for arbejdsmarkedet har råd til at bo", som det beskrives i kommuneplanen.

Men i virkelighedens verden har København i høj grad udviklet sig til en by for højtloønnede mennesker med lange uddannelser, mens faglærte og ufaglærte arbejdere ligesom folk udenfor arbejdsmarkedet i stigende grad presses ud af byen.

I 1991 havde 26 procent af københavnere en erhvervsfaglig uddannelse som højeste uddannelse, mens 5 procent havde en lang videregående uddannelse.

I 2018 var antallet med en erhvervsfaglig uddannelse næsten halveret til kun 15 procent, mens antallet med en lang videregående uddannelse var firedoblet til 21 procent.

Til sammenligning kan oplyses, at antallet med en erhvervsfaglig uddannelse på landsplan var stort set uforandret i samme periode, mens antallet med en lang videregående uddannelse blev tredoblet fra 3 til 9,5 procent.

## Brug for langt flere billige boliger

Skal den her udvikling stoppes og vendes, skal der tages drastiske skridt i brug og sikres markant flere boliger til en billig husleje.

Her batter det ikke ret meget, at der i kommuneplanen åbnes for, at op mod 1500 af de i alt 60.000 boliger, der planlægges bygget over de næste 12 år, må have en husleje på max 3300 kroner om måneden. Specielt ikke når vi samtidig mister op mod 300 almene boliger til en rimelig husleje i Mjølnerparken. De skal sælges som en følge af ghettoloven.

Det er ikke de eneste billige boliger, der forsvinder. En opgørelse fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fra 2018 viser, at hver femte bolig til en husleje under 4000 kroner om måneden er forsvundet fra København siden 2015. Fra 33.000 boliger i 2015 til 26.600 boliger i 2018.

Der er brug for langt flere billige boliger i København. Men kendsgerningen er, at det ene område efter det andet plastres til med dyre ejer- og lejeboliger, som ikke kan betales af en faglært arbejders månedsløn.

### **Alt for tæt og højt**

Et centralt problem er, at Københavns jord i vid udstrækning er blevet privatiseret og nu sælges på markedsvilkår, en stor del af det gennem By & Havn. Det betyder, at det altid handler om at få den højeste pris og sælge de mest attraktive grunde. Indtjeningen går forud fra en helhedsvurdering af, hvad der vil give den bedste by for københavnernes at bo i.

De høje grundpriser er med til at presse priserne i vejret på nybyggerierne og fører til meget høje huspriser og huslejer.

Og det har samtidig som konsekvens, at der overalt bygges ekstremt tæt og ekstremt højt. Højhusbyggeriet ved Amager Strand er et skræmmende eksempel på det. Det ene højhus efter det andet, uden at der er taget det mindste hensyn til sammenhæng og fælles udtryk. Og ind imellem højhusene er der presset lavere byggerier ind, med stort set ingen mulighed for at få sol og lys ind i boligerne. Grønne områder og bymiljø mellem husene er totalt fraværende.

Det må forhindres, at den slags skandaler gentager sig, når nye områder som for eksempel området omkring Prags Boulevard og Kløverparken skal bebygges.

Det skal være klare regler, som sikrer tilstrækkeligt med grønne og rekreative områder ved nybyggeri. Og det skal have konsekvens for bygherrer og boligejere, hvis de ikke overholder reglerne.

Skal København virkelig være en by for alle, må de københavnske politikere være parat til at tage et opgør med den totale markedsgørelse af boligmarkedet og også arbejde for at ændre de regler og love, der spænder ben for bygning af billige boliger.

### **Bevar Amager Fælled**

Vi er enige i ønsket om, at København skal være en grøn by. Her er det vigtigt at værne om de unikke grønne områder, byen allerede har. Derfor er vi modstander af planerne om at bygge omkring 2500 boliger på Amager Fælled og godt 500 boliger på Stejlepladsen i Sydhavnen.

Vi mener, at Københavns Kommune skal omgøre sin beslutning fra budgetforliget for 2019 om at bebygge de to grønne områder, som man til og med har fået affredet med det formål for øje.

En stor del af Amager Fælled er allerede bebygget eller ændret fra vild natur til parklignende områder. Der er behov for at værne om den vilde natur, vi har tilbage i Københavns Kommune. Det er også helt i tråd med kommuneplanens egen fremhævelse af betydningen af en grøn by.

### **Debat om Lynetteholmen**

Kommuneplanen omfatter også beslutningen om etablering af øen Lynetteholmen med boliger til omkring 35.000 mennesker efter 2031. Salget af grunde skal finansiere metro til området og etablering af en østre ringvej med havnetunnel.

Det er helt uacceptabelt og totalt udemokratisk at en så vidtrækkende beslutning tages af en snæver kreds af politikere på Christiansborg og Københavns Rådhus og derefter lanceres som en kendsgerning uden nogen som helst form for offentlig debat.

Der rejser sig en række spørgsmål, som fortjener nærmere analyse og debat. For eksempel: Er der overhovedet brug for 35.000 flere boliger? Hvorfor skal vi lave et stort og dyrt projekt med at bygge en helt ny ø i stedet for at udvikle hovedstadsområdet mod vest, hvor pengene ville række meget længere? Hvorfor skal vi trække endnu mere trafik ind i København?

Med Lynetteholmen ser vi igen modellen, hvor byudvikling lægges over i et lukket selskab fjernet fra demokratisk kontrol og indsigt. Og der bruges samme model som med Ørestaden, hvor etablering af ny infrastruktur hænges op på salg af grunde så dyrt som muligt.

Vi efterlyser saglig orientering om hele Lynetteholm-projektet og en grundig offentlig debat i forhold til, om det er den vej, København skal gå.

## Svar til: Høring 49038 af: Jens Lauridsen

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

208

INDSENDT AF

Jens Lauridsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat

POSTNR.

2450

BY

KBH SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Jens Lauridsen 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 mine skattekrone, ikke mindre, og ikke erstatning snatur • 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 Bådsmanns Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Se min yderligere dokumentation i det vedlagte materiale. 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 kvalitet



erne 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 rekreative karakter

## Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Jens Lauridsen.

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 mine 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
- Jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads 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 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 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 københavnerne, 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. 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 området 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.

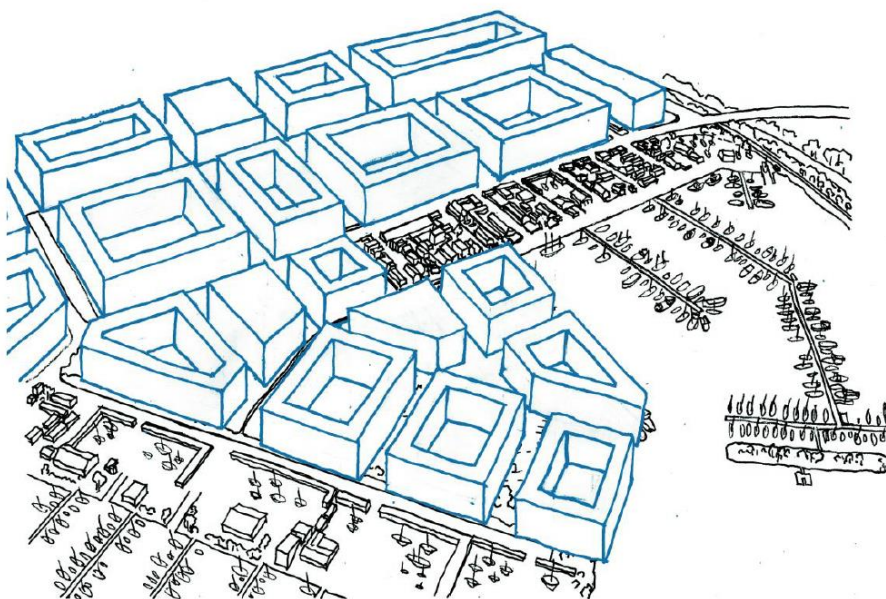
Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter.

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.

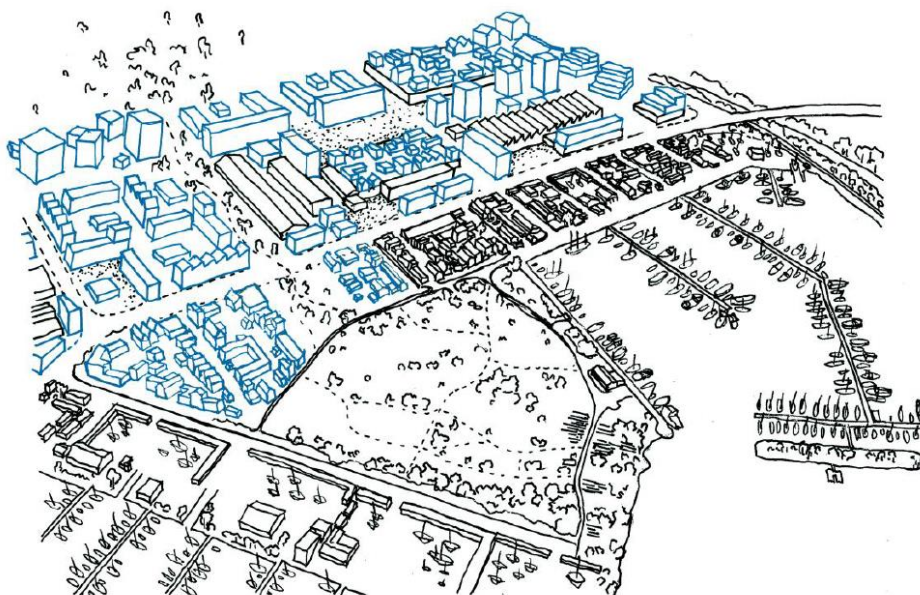
### Rekreative værdier og stiforbindelser

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 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.

## 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.  
Støjlepladsen, 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 49038 af: Heidi Kristiansen

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

209

INDSENDT AF

Heidi Kristiansen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Heidi Kristiansen. 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 har en negativ indvirkning på miljøet og 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 Bådsmads Gade • Jeg ønsker at de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces. Se vedhæftede fulde høringssvar.

## Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Heidi Kristiansen.

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 mine 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
- Jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmads 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 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 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 københavnerne, 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. 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 området 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.

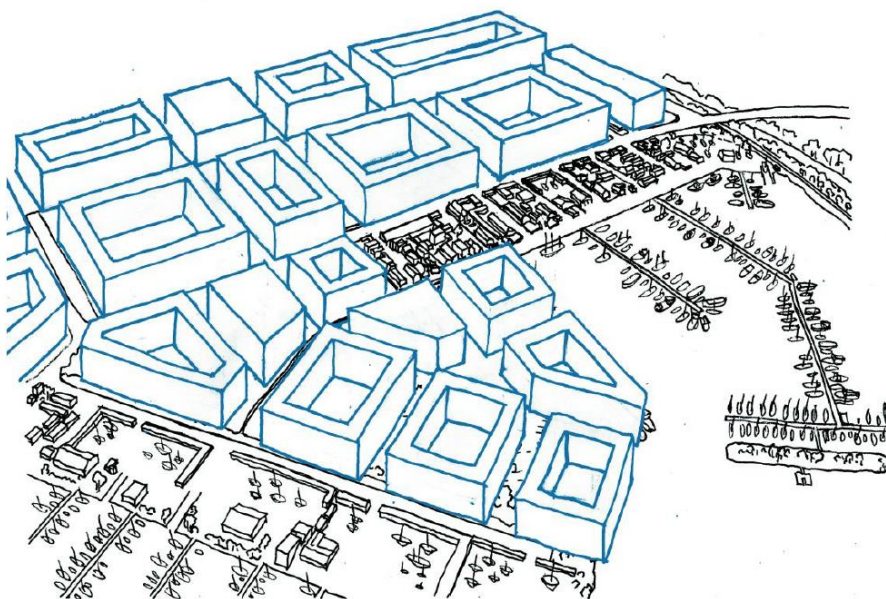
Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter.

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.

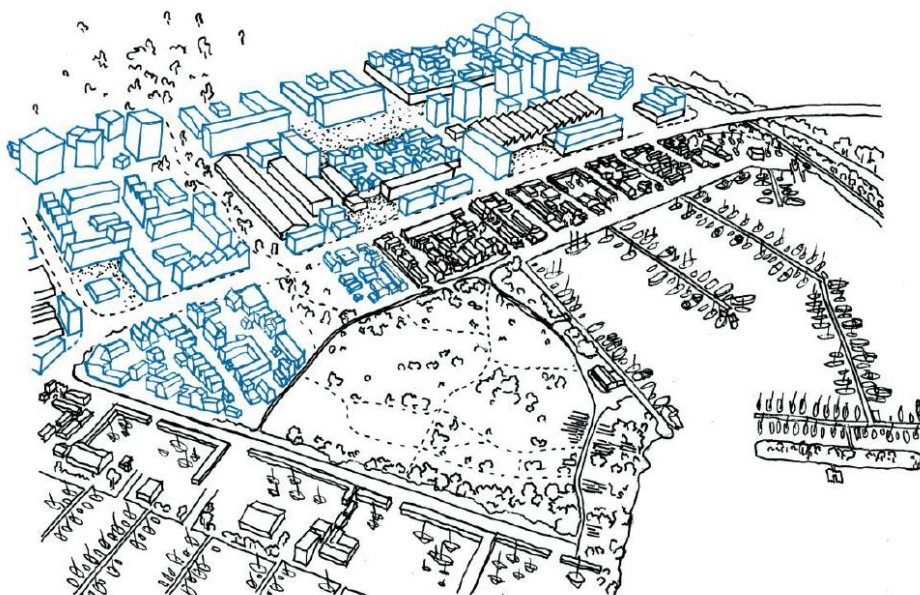
### Rekreative værdier og stiforbindelser

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 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.

## 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.  
Støjlepladsen, 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 49038 af: Susse Stuhr**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

210

INDSENDT AF

Susse Stuhr

POSTNR.

2300

BY

KBH S

HØRINGSSVAR

Ser man på matrikel 64 i Havneparken på Islands Brygge, så tillades det, at Hofor får mulighed for at opføre yderligere tekniske installationer på matriklen. Formuleringen giver vide rammer for Hofor. Kommuneplanens formuleringer bør sikre, at intensionerne om det grønne frirum og Havneparkens herlighedsværdi bevares også ved evt. ændringer i lokalplanen. Det må fastholdes og tydeliggøres, at der ikke kan etableres tekniske installationer over jorden. Derfor indstilles, at rammerne for mat.nr. 64 præciseres, den nuværende formulering af rammebestemmelserne er ikke gennemskuelige for os som borgere med hensyn til Hofors tilladelser til at etablere tekniske anlæg.

## **Svar til: Høring 49038 af: Marianne Balsløw/Jørgen Bisgaard**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

211

INDSENDT AF

Marianne Balsløw/Jørgen Bisgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

AAB, Afdeling 36, Emdrup Huse

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Vedr. containere Emdrupvej 99/se PDF fil

20. oktober 2019

## HØRINGSSVAR

Københavns Kommune har påtænkt at etablere containerboliger til psykisk syge, aktive misbrugere og hjemløse på Emdrupvej 99 og Strødamvej 10.

Afdeling 36 i Emdrup Huse har følgende indsigelser mod etablering af containerboliger i området:

**Det omkringliggende boligområde**, som ligger op til de påtænkte containere, består af fire almennyttige boligafdelinger under AAB med i alt 1399 almennyttige boliger. Københavns Kommune har anvisningsret til boligerne. Københavns Kommune har indgået aftale med Danmarks Almene Boliger med henblik på forebyggelse af parallel samfund (ghettopakken). På listen over udsatte boligområder (gul liste) figurerer tre af de fire boligafdelinger i Emdrup; afdeling 32 i Emdrup Vænge, afdeling 34 i Emdrup Banke og afdeling 36 i Emdrup Huse. For at få tildelt en bolig i disse tre afdelinger skal tilflyttere være i beskæftigelse eller under uddannelse. Det er paradoksalt, at Københavns Kommune påtænker at belaste et i forvejen udsat boligområde med boligplacering af psykisk syge, misbrugere og hjemløse.

I de senere år er konfliktniveauet i lokalområdet øget som følge af for mange beboere med sociale problemer og manglende beskæftigelse. Afdeling 36 stiller sig fuldstændigt uforstående overfor på den ene side at være på listen over "udsatte boligområder", og på den anden side påtænker Københavns Kommune at boligplacere sårbare og marginaliserede borgere klods op af afdeling 36. Afdeling 36 mener, at det vil medføre yderligere sociale problemer og øget konfliktniveau i vores lokalområde.

**Lundehusskolen ligger 200 meter fra Emdrupvej 99.** Lundehusskolen er under skærpet tilsyn økonomisk og fagligt. Skolen er estimeret til 750 elever, men der er kun cirka 450 elever indskrevet på skolen. Skolens karaktergennemsnit ligger langt under lands- og Københavns Kommunes karaktergennemsnit. Det har medført, at ressourcestærke forældre fravælger skolen. Københavns Kommune påtænker at boligplacere sårbare og marginaliserede borgere meget tæt på Lundehusskolen. En skole som i forvejen kæmper med at højne det faglige miljø samt tiltrække ressourcestærke familier.

Beboere i boligområdet har solgt hash til elever på Lundehusskolen. Med boligplacering af psykisk syge, misbrugere og hjemløse 200 meter fra Lundehusskolen, vil København Kommune markant øge risikoen for salg af stoffer til børn og unge. Afdeling 36 mener, at det er paradoksalt, at Københavns Kommune på den ene side fører skærpet tilsyn med Lundehusskolen, som er beliggende i et udsat boligområde, samtidig med at Københavns Kommune påtænker at indsætte marginaliserede borgere 200 meter fra selvsamme folkeskole.

**Lindetræerne på Emdrupvej 99 er kategoriseret som "ikoniske træer i København"** (<https://www.magasinetkbh.dk/foto/ikoniske-traeer>). Afdeling 36 mener, at det er paradoksalt og absurd, at Københavns Kommune indkøber og planter nye lindetræer på Kongens Nytorv samtidig med, at Københavns Kommune påtænker, at fælde gamle og smukke lindetræer på Emdrupvej 99.

**Emdrupvej 99 er et rekreativt grønt område**, som flittigt benyttes af skoleelever, børn og unge og gamle, hundeluffere, solbadere og boldspillere osv. Emdrup-Bispebjerg er et tæt bebygget alment boligområde med hyppig forekomst af sociale problemer; så der er stærkt behov for at bevare det grønne område til glæde for børn og voksne. Desuden er det grønne område hjemsted for fugle, egern og andre smådyr. Når Københavns Kommune påtænker, at fjerne et rekreativt grønt område og fælde gamle lindetræer for i stedet at opstille containerboliger til marginaliserede borgere, mener afdeling 36, at det er fuldstændig paradoksalt og uden hold i virkeligheden, når Købehavns Kommune markedsfører sig som en grøn og klimabevist kommune.

**Afdeling 36 i Emdrup Huse er stærkt imod** etablering af containere på Emdrupvej 99 og Strødamvej 10.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen i Emdrup Huse, afdeling 36



## Svar til: Høring 49038 af: Tine Fredsted

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

212

INDSENDT AF

Tine Fredsted

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Valby Vænge

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Saxtorphsvej er absolut ikke den rette placering for en ny børneinstitution. Trafikken er kaotisk allerede, når børneaflevering til de eksisterende to institutioner - i bil for mange s vedkommende - kolliderer med udflytterbus, beboeres børn på vej til skole osv., på en lille villavej, hvor to biler knapt kan passere hinanden. Vi har i flere år forsøgt at få tilstrækkelig opmærksomhed om dette, så vi kan få en holdbar trafiksituation på Saxtorphsvej og i området omkring. Den grønne plet, der med det kommende budget planlægges bebygget, bruges af skoler, institutioner og kvarterets børn, og det er tidligere, i forbindelse med tidligere byggeri, blevet lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret. Læg i stedet den nye institution i Grønttorvet eller Kulbanekvarteret, hvor mange af de børn, der skal gå i institutionen, formentlig kommer til at bo.

## **Svar til: Høring 49038 af: Marianne Gitte Gregersen**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

213

INDSENDT AF

Marianne Gitte Gregersen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Med fokus på miljø og at bevare grønne områder, synes jeg at det er en meget dårlig ide at bygge boliger lige op til Ramløsevej, Emdrup Vænge og Børnehuset Emdrup Søgård . Og desuden er der lige plantet flere træer på det omhandlede område, så i den forstand er de vel plantet for at øge det grønne område. Og dermed spild af penge, hvis træerne skal fjernes igen!

## **Svar til: Høring 49038 af: John Christian Svane**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

214

INDSENDT AF

John Christian Svane

VIRKSOMHED / ORGANISATION

431 borgere, Foreningen for Kollektivernes Fremme, Bofællesskab.dk, BoSammen, Landsforeningen for Økosamfund og Kollektivfonden

POSTNR.

2900

BY

Hellerup

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedhæftet som bilag.

## Hørings svar vedr. Københavns Kommuneplan 2019

Dette høringssvar er indsendt på vegne af:

1. 431 personer repræsenteret ved 56 kollektiver og bofællesskaber (se bilag 1)
2. Foreningen Kollektivernes Fremme
3. Foreningen Bofællesskab.dk v. Forperson Louisa Bisgaard
4. Virksomheden BoSammen v. Marie Chimwemwe Degnbøl
5. Landsforeningen for Økosamfund v. Forperson Alan Bjerre
6. Kollektivfonden

---

# En mangfoldig og inkluderende by er en by med gode muligheder for at etablere fællesskabsbaserede boformer

---

Mulighederne for at etablere fællesskabsbaserede boformer i København i dag er ikke gode. Derfor takker afsender for muligheden for at bidrage til kommuneplanen med dette høringssvar, som lægger vægt på, at der i København burde være væsentligt bedre muligheder for at etablere fællesskabsbaserede boformer.

Kommuneplanen har mange gode takter og lægger en god, overordnet retning for Københavns udvikling. Det er herunder positivt, at der lægges op til, at rammerne for “*bofællesskaber og alternative boformer*” skal sikres (side 13). Afsender vil i dette høringssvar fokusere på bofællesskaber og kollektiver under den samlede betegnelse: “*fællesskabsbaserede boformer*”, som indeholder forskellige grader af fællesskab og forpligtelser. Fælles for de fællesskabsbaserede boformer er, at mennesker lever tæt sammen, deles om hverdagen og opnår sociale, økonomiske og miljømæssige gevinster ved boformen. Gevinster, som giver igen til byen.

Afsender savner dog både en større anerkendelse af, at fællesskabsbaserede boformer imødekommer en mangfoldighed af de udfordringer, København og københavnernes står over for. Derudover savnes konkrete mål for sikringen af fællesskabsbaserede boformer. Afsender kommer derfor i nærværende

høringssvar med konkrete bud på, hvordan Københavns Kommune kan forbedre vilkårene for de eksisterende og kommende fællesskabsbaserede boformer.

### **Fællesskabsbaserede boformer i dag**

Der er enormt stor efterspørgsel på at bo kollektivt, men udbuddet modsvarer ikke tilnærmelsesvist efterspørgslen. Der er en lang række forskellige barrierer for at etablere nye fællesskabsbaserede boformer, som Københavns Kommune bør spille en aktiv rolle for at overkomme.

### **Ved at deles opnår vi også større tilgængelighed**

Afsender er enig i, at der skal skabes "*blandede og mangfoldige boligområder med boliger til alle københavnere.*" Vi ser dog i øjeblikket yderst modsatrettede tendenser: at boligområder bliver homogene, fordi boligpriserne er skudt i vejret, samt at især de nye boligområder ikke tilbyder boliger til alle københavnere. Ved at bo fælles bliver en større del af byen også tilgængelig for dem, for hvem byen i dag fremstår utilgængelig. At sikre bedre vilkår for fællesskabsbaserede boformer er derfor også et demokratisk værktøj til at gøre byen tilgængelig for flere.

### **En mangfoldig by er også en mangfoldighed i boformer**

Afsender er enig i, at der skal sikres "*mangfoldighed og kvalitet i byudviklingen ved at anlægge en helhedsbetragtning, der bl.a. omfatter byrum, aktiviteter, institutioner, kultur- og fritidsfaciliteter, kollektiv transport m.v.*". Mangfoldighed i byudviklingen indbefatter også en mangfoldighed i forskellige boformer. Her bør de fællesskabsbaserede boformer indtænkes som et vigtigt element i den mangfoldige by ved at få mere vægt i kommuneplanen. Ved at deles om de huslige pligter skabes der mere tid, som ofte bruges på at styrke lokalmiljøet. De fællesskabsbaserede boformer spiller derfor ofte en positiv rolle i nærmiljøet, hvor de ofte har en rolle som lokale "fælles-skabere" og engagerer sig i at bruge og udvikle de fælles byrum.

### **Københavnere, der vil bo fælles, bør indtænkes som en målgruppe**

Afsender er enig i, at der skal "*opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn og enlige, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.*" Af de netop oplistede årsager bør københavnere, der vil bo fælles, også indtænkes som en målgruppe, der tages hensyn til fx ved at øremærke større boliger til fællesskabsbaserede boformer, samt udforme dem, så de nemt kan deles af flere. Målgruppen af københavnere, som vil bo fælles er yderligere ikke kun forbeholdt unge.

### **Fællesskabsbaserede boformer bidrager til bæredygtig omstilling**

Ved at deles om boligerne deles vi også om den energi, der bl.a. skal bruges til at opvarme boligerne, og de materielle anskaffelser, som er nødvendige i ethvert hjem. Det er indlysende, at de

fællesskabsbaserede boformer er en essentiel del af den bæredygtige omstilling og derfor bør de også få mere vægt i kommuneplanen.

### **Øremærk store boliger til fællesskabsbaserede boformer**

Det er et positivt træk, at der i planen lægges op til at revidere boligstørrelsesbestemmelserne, da vi må vænne os til at bo på mindre plads i byerne. Det er en oplagt tilføjelse hertil at øremærke større boliger til fællesskabsbaserede boformer. Ved at bo mange sammen i store boliger vil antallet af kvadratmeter pr. person være mindre, end når personer bor alene i små lejligheder. At etablere flere fællesskabsbaserede boformer er altså en mere effektiv måde at udnytte de sparsomme kvadratmeter i byen.

### **Fællesskabsbaserede boformer styrker mangfoldigheden**

At bo i fællesskabsbaserede boformer styrker den gensidige forståelse, konstruktive kommunikation og fredelige sameksistens. Det er egenskaber, som også kommer samfundet til gode. Derudover bidrager fællesskabsbaserede boformer til diversiteten i vores by ved at tiltrække og rumme mange forskellige mennesker og aldersgrupper.

### **Fællesskabsbaserede boformer sikrer en økonomisk bæredygtig byudvikling for de mange**

Det er positivt, at Kommuneplanen indtænker bestemmelser om kollegieboliger, men det er vigtigt, at kommunen hjælper til med, at alle har mulighed for at bo fælles uanset alder og beskæftigelse. I dag repræsenterer de fællesskabsbaserede boformer for mange mennesker i forskellige aldre en mulighed for et på alle måder mere bæredygtigt liv, både økonomisk, socialt og miljømæssigt. Mange ældre ønsker desuden at flytte i fællesskabsbaserede boformer, hvilket er dokumenteret vil spare kommunen for udgifter til bl.a. hjemmepleje, behandling af sygdom og plejehjem.

## **Konkret foreslår vi følgende ændringer i det foreliggende udkast:**

1. At ordlyden i tekstboksen på side 13 pkt. 3 omskrives fra *“Sikre rammerne for bofællesskaber og alternative boformer”* til *“Sikre rammerne for fællesskabsbaserede boformer og alternative boformer”*, da *“fællesskabsbaserede boformer”* er et videre begreb, som også dækker de borgere, der ønsker et tættere fællesskab, end hvad bofællesskabet kan tilbyde.
2. At der på side 43, pkt 4 *“BOLIGER OG BYLIV”* tilføjes *“fællesskabsbaserede boformer”* så punktet hedder: *“At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn, enlige og fællesskabsbaserede boformer, og at der sikres en variation i boligstørrelserne og -type i de enkelte byrområder.”*

3. I kapitlet "En social og mangfoldig by" skrives der et afsnit ind om byens og borgernes sociale, økonomiske og bæredygtige gevinster ved fællesskabsbaserede boformer. Der kan med fordel findes inspiration i nærværende høringsvar.

Som skrevet indledningsvist har vi brug for konkrete målsætninger frem for uforpligtende snak. Afsender har følgende bud på, hvordan målsætningen om at sikre rammerne for fællesskabsbaserede boformer imødekommes:

1. Mindst 1% af alle de 60.000 nye boliger bliver øremærket fællesskabsbaserede boformer.
2. At mindst 5% af alle de 12.000 nye ungdomsboliger bliver øremærket til fællesskabsbaserede boformer.
3. Københavns Kommune indgår forpligtende samarbejder med byens boligforeninger om etableringen af fællesskabsbaserede boformer.
4. Det skal være muligt at få boligstøtte som beboer i et kollektiv eller bofællesskab.
5. At der i løbet af de næste 12 år bliver etableret mindst 24 kommunale boliger til fællesskabsbaserede boformer med varierende regler for alderssammensætning, så der både er mulighed for at bo med jævnaldrende og på tværs af alder.
6. Kommunen hjælper andelsforeninger med at tilbagekøbe lejligheder i foreninger og øremærker dem til fællesskabsbaserede boformer.
7. Københavns Kommune tilbyder juridisk og økonomisk rådgivning til nyopstartede fællesskabsbaserede boformer.
8. Det skal være ulovligt at fravælge fællesskabsbaserede boformer som lejere alene i kraft af deres egenskab som fællesskab.
9. Københavns Kommune skal stille krav til boligselskaber og private entreprenører om at gøre plads til fællesskabsbaserede boformer i alle nye byggerier.

## Bilag 1

Høringssvaret er medunderskrevet af 431 personer, som repræsenterer 56 fællesskabsbaserede boformer. Samtlige ses herunder:

### Københavnske kollektiver og bofællesskaber

Navn	Adresse i København	Antal personer
Amar Halshug	Skipper Clements Allé 5	8
Bakkehuset	Bratskovvej 34	9
Big Rock Candy Mountain	Tranevej 1a	5
Carlskvisten	Ny Carlsberg Vej 38	4
De Hurtige Fugle	Vanløse Allé 100, 2 sal	5
Den Gule Fasan	Nørrebrogade 34 1. tv	8
Disco regimet	Willemoesgade 54, 4th.	12
Hyggestuen på Amalievej	Amalievej 7	8
Kollektivet Adelante	Stubbevangen 15	8
Kollektivet Ahle no. 16	Ahlefeldtsgade 16, st th	8
Kollektivet Akvariet	Willemoesgade 54, 3. tv	7
Kollektivet Apokafet	Dortheavej 54	9
Kollektivet Baywatch	Lagesminde allé 1A	10
Kollektivet Bifrost	Ådalsvej 21b	8
Kollektivet big rock candy mountain	Tranevej 1a, 4.tv	6
Kollektivet Borgerskabet	Nørre Farimagsgade 69	7
Kollektivet De Vilde Kaniner	Willemoesgade 54, 4 TV	9
Kollektivet Fanadiq	Engsvinget 1	10
Kollektivet Firstlovers	Gyldenløvesgade 12, 1. sal	8
Kollektivet Gejst	Nebbegårdsbakken 52	9
Kollektivet Haderslevgade	Haderslevgade 9 st	11
Kollektivet Kaptajn Hej Hej	Valdemarsgade 26	7
Kollektivet Kridthuset	Gyldenløvesgade 12, 2.sal	9
Kollektivet Kul&Staal	Nørrebrogade 20, 3.sal	6
Kollektivet Kulborgen	Frederiksborggade 4.1	5
Kollektivet kutteren	Lergravsvej 68, st. th	5
Kollektivet kvisten	Gyldenløvesgade 12, 5. Sal	6
Kollektivet Lulitta Invest	Valdemarsgade 26	9
Kollektivet Mango Lassie	Gyldenløvesgade 12, 3.sal	12



Kollektivet Maos Lyst	Svanemøllevej 88	14
Kollektivet På Bjerget	Bispebjerg Torv 8, 2	7
Kollektivet På Toppen	Søllerødgade 25	8
Kollektivet Placebo	Willemoesgade 56, 4+5	9
Kollektivet Plan B	Vester Voldgade 86 4tv	7
Kollektivet Poco Loco	Willemoesgade 54, 1.th	10
Kollektivet Reservatet	Willemoesgade 54 2. Tv.	7
Kollektivet Sannyas	Ryesgade 112E 1.sal, 2.sal & 3.sal	18
Kollektivet Smørhullet	Rovsingsgade 47, 2	5
Kollektivet Svanavåg	Refshalevej 169G	14
Kollektivet Tæt Ved Havet	Gyldenløvesgade 12	8
Kollektivet Valdemarslyst	Valdemarsgade 26	5
Kollektivet Vildnæs	Højstrupvej 6	7
Kollektiviet Røde Bjarne	Vejlands alle 10	10
Kolleriget	Cort Adellers Gade 12 1.tv	6
Kollifatet	søllerødgade 25, 2	4
Komplekset	fredrikssundsvej 37	9
Molovitten	Vølundsgade 14b, 2200	6
Prismepaladset	Nørrebrogade 26, 4th	4
Rabarberpaladset	Herlufsholmvej 13A	12
Rentemestervej 9F	Rentemestervej 9F	4
Rotterne på fjerde	Nørrebrogade 20, 4	6
Triers Terrasse	Herman Triers Plads 3, 6.tv	5

### Øvrige medunderskrivere

Bøgskabet	kochsvej 22, Frederiksberg	8
Det Lille Slot	Frederiksberg Allé 23, Frederiksberg	5
Kollektivet Damokles	Sydkærsvej 94, 2650 Hvidovre	7
Kollektivet Radix	Holmevej 19, 2860 Søborg	6

## Svar til: Høring 49038 af: Søren Krogh

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

215

INDSENDT AF

Søren Krogh

POSTNR.

2300

BY

Kbh S

HØRINGSSVAR

Jeg foreslår at bebyggelsesprocenten på området "Englandsvej 51" nedsættes fra 185% til 150%. Jeg synes det vil være hensigtsmæssigt at der ikke bliver for tung bebyggelse lige mellem park og villakvarter. I det nuværende lokalplansforslag for "Englandsvej 51" (<https://blivhoert.kk.dk/hoering/englandsvej-51-lokalplanforslag>) foreslåes 150% bebyggelsesprocent, og derfor synes jeg kommunal plan skal flugte med dette og dermed ændre kommunalplanens forslag fra 185% til stedet 150%. Jeg håber et kommende byggeri på Englandsvej 51 vil øge antallet af cyklister, og i den forbindelse synes jeg at krydset mellem Englandsvej og Peder Lykkes vej skal forbedres for cyklister. I dag virker det ikke trygt. Trafikken kommer hurtig på Englandsvej, og trafikken er ikke så overskuelig grund et bugtet vejforløb og tætliggende kryds (Peder Lykkes Vej, Irlandsvej, Englandsvej). Jeg tror cykeltrafikken vil stige da mange gerne vil benytte cykelvejen og Amager Fælled.

## **Svar til: Høring 49038 af: Camilla Bisp Christensen**

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

216

INDSENDT AF

Camilla Bisp Christensen

POSTNR.

2300

BY

Kbh s

HØRINGSSVAR

Se vedlagte

## Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune

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 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 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 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 københavnerne, 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 eksister. 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. 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 området 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.

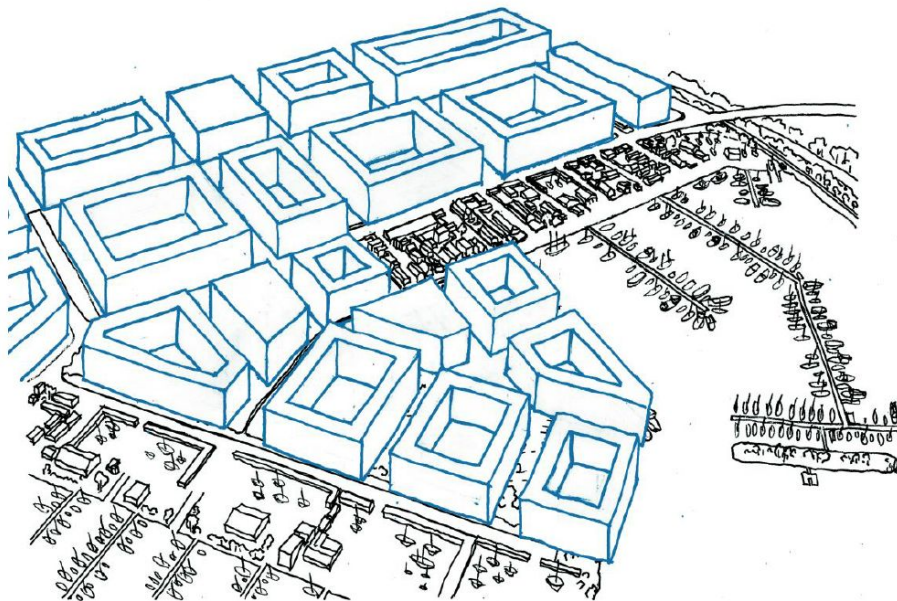
En samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter.

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.

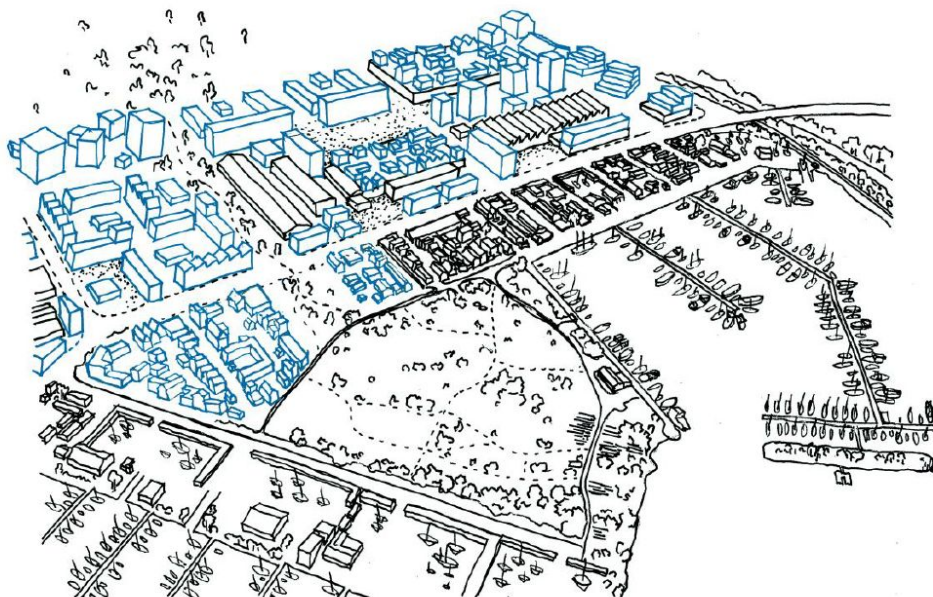
### Rekreative værdier og stiforbindelser

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 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.

## 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 kvalitetene 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 49038 af: Nis Falck Christensen

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

217

INDSENDT AF

Nis Falck Christensen

POSTNR.

3450

BY

Allerød

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. Hovedpunkterne 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 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
- 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 fremme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Samtidig lægger ko

mmuneplanen 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 natu rarealer, får københavnernes ikke mere natur for skattekrone – de får bare noget an det 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 græse nde 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 mangfol dig 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 k varterers 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. Sammenhæ ngende grønne forbindelser Det er afgørende, at nuværende grønne områder bevares. Grønne områder er for os ikke primært ”grønne pletter”, men i høj grad grønne samme nhængende områder. De har betydning for de grønne områders rekreative værdi for kø behavnerne, men også for biodiversiteten, idet spredning og opretholdelse af arter va nskeliggøres, 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 Fing erplanen 2018. Da Jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavngade, Fiskerha vnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere os om disse områder. Det e r områderne fra Sydhavnstippen, Kalveboderne og ind til Søndermarken ved Frederiksberg Kommune. Disse sammenhængende områder omfatter: 1. Valbyparken 2. Den fre dede 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 bevaring sværdigt kulturhus 6. Den grønne akse med start fra Sjælør Boulevard gennem kompon istkvarteret op mod Valby beplantet med store træer og med mulighed for en styrket bi odiversitet i forbindelse med skybrudsikringen 7. Fortsættelsen over Vestre Kirkegård o g videre til Carlsberg-området med forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Hav e 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 sam menhæng mellem dem skal bevares og så vidt muligt videreudvikles. Én samlet og sam menhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg St ation og Amager Dette område er kendetegnet ved; • Et mindre afgrænset område ra mmet ind af jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet • Store sammenh ængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet og rekreative værdier, ik ke bare for området 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 henviser 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 stiftforbindelser 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 sådanne. 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 stiftforbin

delser mellem holmene og Bådehavnsgade 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 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 kvalitetene 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 nyttehave ) 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 Bådehavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning 6. Område vest for Bådehavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning 7. Tippen, en del af det sammenhængende naturområde med stor biodiversitet og rekreativ karakter

## Hørings svar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune

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 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 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 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 københavnerne, 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 eksister. 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. 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 området 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.

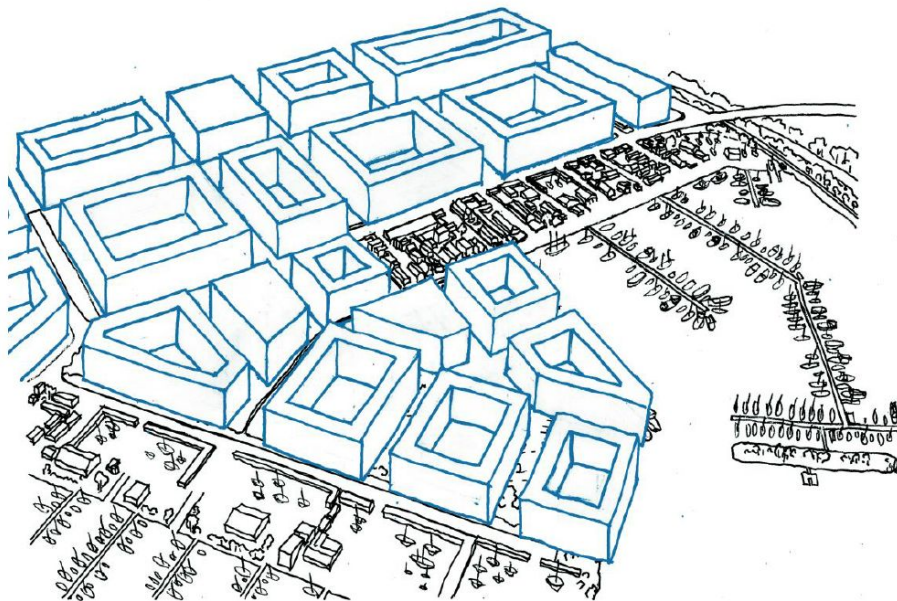
En samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter.

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.

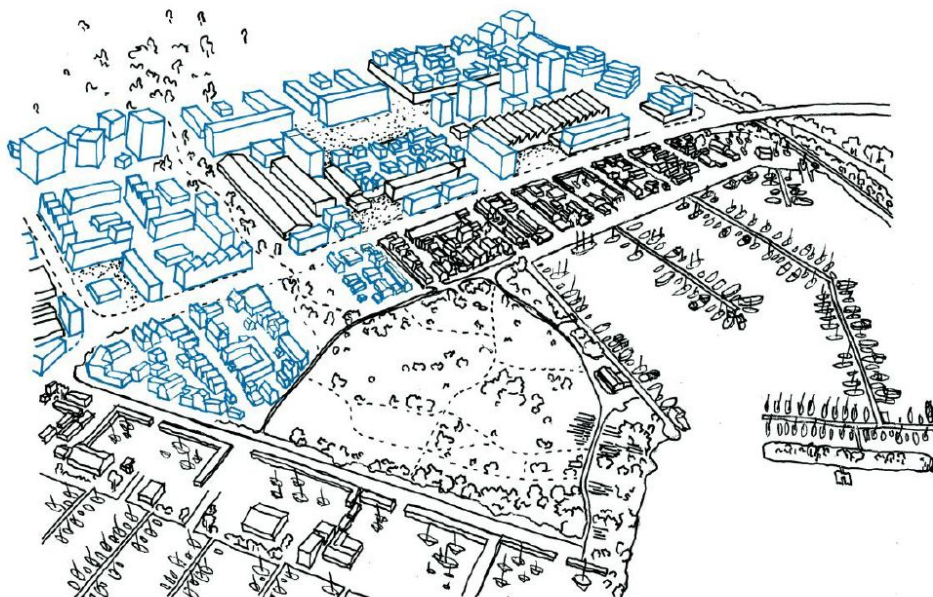
### Rekreative værdier og stiforbindelser

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 Bådehavnsgade 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 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 49038 af: Boaz Barkan

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

218

INDSENDT AF

Boaz Barkan

POSTNR.

1720

BY

København

HØRINGSSVAR

Dear Københavns Kommune, I have been a happy resident of Copenhagen for the past 15 years. I moved to Copenhagen after living in Los Angeles, London and New York City for another 15 years. I have always enjoyed living in big metropolises as they are filled with diverse sub-cultures and are a vibrant reflection of society. To be a metropole is to be a diverse, multi-layered, a living and changing community of people. One important place for me in Copenhagen has been Warehouse 9, which has continuously kept a unique degree of independence within the Danish cultural scene. It has been a vital home for the LGBTQ+ community as well as the emerging performance and live art communities. One of the factors for its unique success is the fact that it is fundamentally community-driven and rooted with a dedicated leadership that is community-focused. Each metropole has but only a few alternative cultural spaces that are truly open, safe and community-driven. These are important and sensitive spaces that are vital for a healthy and authentic city. Over the past 2 years or so, the environment surrounding W9 has become more hostile and unsettling because of the conditions around the Fixerum. Having a Fixerum is important and I am very proud of its existence as a resident of Vesterbro! But in the past 2 years coming and going late at night from W9 feels unsafe and dangerous. I fear the situation in Kvægtorvet is becoming more hostile and abandoned. Making it a space that is unavailable and inaccessible to me as perhaps a non-normative person. Kvægtorvet has provided an essential alternative to the normative 'high-life', profit-driven area of Kødbyen, and it is under real threat. And since the alternative subculture environments are usually less profit-driven, there are less loud advocates protecting these essential cultural spaces. The alternative and experimental cultural-centers need protection

and thoughtful support, less they disappear and leave the Metropole a superficial façade of well-designed restaurants, shopping streets and profit based culture. It is the responsibility of KK to ensure the diversity of safe-spaces. I hope you will take this into consideration while planning the next period in Copenhagen's future. Sincerely Boaz Barkan

## Svar til: Høring 49038 af: Ebbe Lauridsen

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

219

INDSENDT AF

Ebbe Lauridsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Lundehus kulturforsyning. Foreningens formål er bl a at styrke sammenhængskraften i lokalområdet.

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

I følge kommuneplanen skal "København være en by med plads til alle". Det er fint, Vi vil også gerne være med til at huse svage medborgere, men vores kvarter har totalt ændret befolkningssammensætning takket være kommunens ret til at placere netop svage borgere i de almennyttige boliger, Det har medført, at vores kvarter er et af de fattigste i byen og over halvdelen er af anden etnisk oprindelse. "Et andet vigtigt budskab er, at vi skal passe på byens kvaliteter. Når vi udvikler byen, skal vi huske at passe på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder". Kommentar: Det har kommunen forbrudt sig imod ved at lægge en motorvej (Nordhavsvejen) tværs over vores boldbaner, og den agter nu at fortsætte med kommuneplanens forslag til bebyggelser i vore meget benyttede parker. Det er et indgreb i det mest karakteristiske ved vores kvarter, skabt af den berømte havearkitekt, C Th Sørensen. "Sidst, men ikke mindst, så ønsker københavnernes, at København og så fremover skal være en mangfoldig by med diversitet og tolerance. En by, hvor man kan omgås hinanden uanset baggrund". Kommentar: Vi savner mødesteder, som man fx ser det på Østerbro, i Nordvest, Valby, Vanløse Sydhavnen og på Nørrebro Kommentar til kommuneplanen s. 55: På Strødamvej 10 vil man placere 12 skæve boliger på et grønt areal beplantet med store flotte gamle træer. Området ligger mellem mange almene boliger, hvis beboere bruger det grønne areal til rekreative formål. Området burde i ste

det fredes som park. Kommunen agter også at opføre op til 16 containerboliger i parken over for 'Emdrup Sø (Emdrupvej 99). Det ligger klods op ad Lundehussskolen 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. Også dette flotte område burde være fredet som den park, det jo er. Kommunen agter at genhuse 61 sindslidende med evt. misbrugsproblemer midt i Ryparken (nr. 75-81). Det giver ingen mening. Ryparken opfylder allerede nu kriterierne for at være et udsat boligområde, og en placering af 61 nye beboere med udfordringer af forskellig art vil ikke bidrage til, at få boligområdet til at udvikle sig i en positiv retning. Der ligger 4 privatskoler i Ryparken i umiddelbar nærhed af nr. 75-81 - en af skolerne ligger på en matrikel, der støder direkte op til nr. 81. Derudover ligger der mange daginstitutioner i området. Der skal være plads til at huse skæve eksistenser i Bispebjerg Bydel. Men det bør ikke ske ved at inddrage grønne arealer, der benyttes rekreativt af de nuværende beboere, eller ved at placere udsatte borgere blandt borgerne, der allerede er udfordret på anden vis.

## Svar til: Høring 49038 af: Øivind Holtermann

OPRETTET

20. oktober 2019

SVARNUMMER

220

INDSENDT AF

Øivind Holtermann

POSTNR.

1650

BY

København V

HØRINGSSVAR

Barcelonas borgmester, Ada Coldau, udtrykte noget meget fint og visionært til det nylig t afsluttede C40: "We need to rethink cities - we need to be able to play in the streets"! På vegne af petanquefolket på bl.a. Vesterbro: Vi er en bred kreds af bl.a. mange vester broere som for nu mange år siden har lært hinanden at kende 100% gennem spillet pet anque. Vi mangler i udpræget grad et indendørssted, hvor vi gennem hele vinteren kan fortsætte vores fælles lidenskab. Det er simpelthen for koldt i Danmark til at spille petanque året rundt på Enghave Plads og Bopa Plads, i Kongens Have og på Islands Brygge o sv. Jernbanebyen på Vesterbro er en fantastisk mulighed for at etablere en petanqueha l i de allerede eksisterende industrielle rammer. Vi håber, at os mere uorganiserede idr ætsgrene også kan blive tilgodeset i udviklingen af den nye bydel... PS: Mange tror at pe tanque det er noget man spiller med plastikkugler i en sommerhus have et eller andet st ed. Nej!, petanque er en vidt udbredt sportsgren og der spilles søreme ikke kun for hyg gens skyld! Her er til inspiration en lille video fra Nordens største petanqueevent, Køben havn Åben på Islands Brygge, der arrangeres af Københavns Petanque Klub hver den sid ste weekend i august: [https://youtu.be/KZkXtWP\\_nAg](https://youtu.be/KZkXtWP_nAg)

## Svar til: Høring 49038 af: Lene Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

221

INDSENDT AF

lene hansen

POSTNR.

2450

BY

Kbh SV

HØRINGSSVAR

Indsigelse til Københavns Kommuneplan 2019, specifikt afsnit Kongens Enghave; Bådehavnsgade Syd/Øst - Stejlepladsen, samt Selinevej Nord. I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019, har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune. 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 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. Vælger kommunen ikke at følge vores indsigelse, er der grundlag for 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." Om lille og stor skallesluger skriver Rambøll: "... er mere sky fugle, der hovedsageligt raster i selve Kalveboderne og i havet syd for Skråderholm. 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 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 froset 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.)." 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.." 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 base



ret 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. Københavns Kommune bedes snarest meddele indsiger, hvornår en afgørelse om udarbejdelse af en konsekvensvurdering tages. Det skal i øvrigt bemærkes, at det planlagte byggeri omkring Bådehavnsgade Syd/Øst - Stejlepladsen har en så høj bebyggelsesprocent, at det vil ødelægge områdets særlige præg hvad angår natur og kultur. Et eventuelt byggeri i dette område bør have en væsentlig lavere bebyggelsesprocent og det bør udvikles med udgangspunkt i den særlige kultur, der er i Fiskerhavnen og områderne omkring. Med denne begrundelse gør jeg yderligere indsigelse mod det planlagte byggeri omkring Bådehavnsgade Syd/Øst - Stejlepladsen generelt.

## Svar til: Høring 49038 af: Jesper Andersen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

222

INDSENDT AF

Jesper Andersen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Flere steder i Ørestad holder bilerne parkeret på græs arealer. Biler holder her på græs et ved Vestamager Station. Området bliver ødelagt. Der er forslag om store sten, men det kunne blive endnu bedre. Området kunne gøres mere kuperet. Der kan tilføjes store sten og plantes bi venlige træer og buske, som ikke genere Metroen.



## **Svar til: Høring 49038 af: Jakob Lange**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

223

INDSENDT AF

Jakob Lange

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Hovedstadens Forskønnelse

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Foreningen Hovedstadens Forskønnelsen (FHF)s om Vestre Remissepark, Naturpark i N ordhavn, Nyholm, flere kolonihaver, bevaring af kulturarv og sikring af og etablering af åndehuller. Se vedlagte.



Forskønnelsen

FORENINGEN HOVEDSTADENS FORSKØNNELSE · SIDEN 1885

København d. 21. oktober 2019

## Foreningen Hovedstandens Forskønnelses (FHF) bemærkninger til Kommuneplan 2019.

FHF finder, at Kommuneplan 2019 skal sikre, at idéerne om/planerne for en Vestre Remissepark/Jernbanebyen og en stor naturpark i Nordhavn kan realiseres. Begge forslag er udarbejdet med en solid lokal forankring i bl.a. lokaludvalgene.

Vestre Remisseparkplanen vil sikre, at ikke mindst det tæt bebyggede Vesterbro får et meget tiltrængt åndehul af substantiel størrelse.

En stor naturpark i Nordhavn vil skabe balance i den nye bydel, så det relativt tætte boligbyggeri, både i Århusgadekvarteret og i det nybyggede og planlagte byggeri i Nordhavn, modsvares af et naturområde, svarende til Amager Fælled i tilknytning til Ørestaden.

Kommuneplan 2019 bør endvidere sikre, at der i overensstemmelse med den overordnede planlovgivning sikres, at der udlægges arealer til **kolonihaver** i takt med det øgede etageboligbyggeri. Beboerne i nyopførte lejligheder efterspørger også kolonihaver som frirum. København er i forvejen underforsynet med kolonihaver.

FHF bakker op om Københavns Museums høringssvar ønske om, som det fremgår af museets høringssvar, at Kommuneplan 2019 sikrer, at der tages meget bedre hånd om sikring af byens bevaringsværdige kulturarv. Det kræver en konkret kortlægning og oplistning. Det er ikke nok med flotte hensigtserklæringer.

Endelig skal FHF slå til lyd for, at Kommuneplan 2019 har øje for, at der overalt i byen sikres "åndehuller", både helt tæt på og i tilknytning til de enkelte områder.

Det vil også give god mening hvis Nyholm allerede i Kommuneplan 2019 bevares, som en helt unik perle.

**Jakob Lange**  
**Formand**

## Svar til: Høring 49038 af: Jacob Kusk

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

224

INDSENDT AF

Jacob Kusk

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Problem: Partikelforurening fra brændeovne. Løsning: Tilføjelse af en tekstlinje. --- Mange brændeovne i drift står på en grund udlejet af kommunen og derfor kan embedsmændene justere lejevilkårene og udfase brændeovne de steder. Men embedsmændene skal have politisk opbakning og skal kunne henvise til en tekst i kommuneplanen, der imødekommer udfasning af brændeovne i form af en ændring af lejekontrakten/aftalevilkår/vedtægter. ---- I et eksempel i et nyt kvarter på Sluseholmen (se foto) ser vi en restaurant der i 12 timer dagligt sender røg og partikelforurening fra en brændeovn op og ind ad vinduerne og gennem ventilationsåbninger til de 6 etagers bygninger lige foran. Beboerne klager over røgen, kan ikke have åbne vinduer og er generelt utrygge for deres og deres børns helbred. Teknik- og Miljøforvaltningen vil ikke ændre på forholdene, trods beboernes mange klager om hensyn og helbred. Udlejeren er By og Havn under Københavns Kommune. Restauranten er tilbudt tilslutning til fjernvarme. ---- Tilføjes der af en tekstlinje på side 26 i 'Forslag til kommuneplanen' samt side 36 i 'Miljøvurdering' kan mange brændeovne udfases og luftkvaliteten forbedres i hele København. Et eksempel på en tilføjet tekst kunne være: Kommunen vil udfase brændeovne, hvor kommunen er udlejer, via justering af lejekontrakter/vedtægter/aftalevilkår. Kommunen henstiller til andre udlejere som boligforeninger, andelsboliger og erhvervsudlejere at gøre det samme.

21.01  



## Svar til: Høring 49038 af: Jennie Petersson

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

225

INDSENDT AF

Jennie Petersson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Valby Vænge

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Saxtorpsvej er absolut ikke den rette placering for en ny børneinstitution. Trafikforholdene er allerede kaotiske, med biler som parkerer ulovligt og foran indkørsler og cykler som skal helt ud i vejbanen for, at komme frem, fordi der ikke er nok plads på den smalle villavej. Saxtorpsvej og de omkringliggende villaveje er allerede meget belastet og generet af trafikken til og fra de to allerede eksisterende institutioner. Grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har i flere år forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring dette, og har bedt om, at få en samlet, holdbar løsning for Saxtorpsvej og de omkringliggende veje. Derfor er yderligere en institution på vejen ikke en løsning på manglen på institutionspladser i Valby. Et forslag vil være, at lægge den nye institution ved Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret på den anden side Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner i området og ikke mindst af kvarterets og resten af Valbys børn. Kommunen har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret.

## Svar til: Høring 49038 af: Thomas Hartmann

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

226

INDSENDT AF

Thomas Hartmann

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Petanque Klub

POSTNR.

1728

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringsvar til Københavns kommunes kommune Plan 20.10.2019 Jernbanebyen på Vesterbrogade er et perfekt område til at skabe en bæredygtig, social og kulturel bydel, til konkret gavn for byens borgere. Vi mener, en hovedstad som København i udpræget grad mangler en petanque-hal med tilhørende udendørsbaner. Et petanquecenter vil i høj grad kunne bidrage til at skabe liv og lokal forankring i en bydel som Jernbanebyen. Arkitektonisk kan en hal både let og intuitivt indpasses i bybilledet i en by som Jernbanebyen med både beboelse, erhverv og fritidsaktiviteter. Kravene til ovenstående er forbløffende begrænsede, og kan i sin essens skrues ned til flg.: Et groft spilunderlag (fx skærver direkte ovenpå beton eller asfaltdæk), mulighed for opvarmning til mindst 18 grader, elektrisk ovenlys samt toiletter. Derudover har petanquemiljøerne i Enghave Parken (før omlægningen), på Enghave Plads og Krappes Plads glimrende påvist, hvordan spillet helt nede på jorden skaber integration mellem folk med forskellig baggrund og på tværs af alle aldre. Vi håber, at I vil reservere plads til rekreative aktiviteter i Jernbanebyen. Med venlig hilsen På vegne af Københavns Petanque Klub Thomas Hartmann



## Svar til: Høring 49038 af: Mikkel Krogh

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

227

INDSENDT AF

Mikkel Krogh

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

I det lille kvarter Valby Vænge ligger i forvejen tre store børneinstitutioner, de to på Saxtorphsvej og den sidste på Fengersvej. Siden institutionen på Fengersvej åbnede har vi oplevet en kraftig forværring af trafik i kvarteret. Stressede forældre kører hurtigt og parkerer ulovligt og til gene for beboerne. Det er et spørgsmål om tid før nogen bliver kørt ned, da det er små smalle veje, hvor mindre børn også leger. Kvarteret er simpelthen ikke indrettet til så meget trafik. Kommunen har på intet tidspunkt tilbudt fx at lave stille vejsbump eller andre ting, der kunne lette på farten. Kommer der en fjerde institution i kvarteret vil trafikken blive rent kaos. Det er i forvejen helt overtrafikeret og kommunen har på ingen måde taget hensyn til beboere. På Fengersvej er det evigt trafikkaos, da kommunen kun har lavet meget få parkeringsmuligheder for forældre og personale. Det betyder, at der er en konstant flaskehals på Fengersvej og medfører, at forældre og øvrige trafikanter kører igennem kvarterets små veje hver dag. Hertil kommer de to institutioner på Saxtorphsvej, hvor forældre også bruger kvarteret til gennemkørsel og parkerer over det hele. Det er verdens dårligste ide at bygge endnu en institution i et kvarter, der allerede er overbebyrdet med trafik fra de eksisterende tre institutioner. Der er en kæmpe Kulbanepark, hvor der kunne ligge adskillige institutioner, virker som en helt uigenomtænkt beslutning at smide endnu en institution på et allerede overfyldt sted når der er masser af andre mulige placeringer.

## **Svar til: Høring 49038 af: Anders Brøndberg**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

228

INDSENDT AF

Anders Brøndberg

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Saxtorphsvej og lokalområdet kan ikke bære endnu en børneinstitution. Trafikken er kaotisk allerede, når børneaflevering til de eksisterende to institutioner - i bil for manges vedkommende - kolliderer med udflytterbus, beboeres børn på vej til skole osv., på en lille villavej, hvor to biler knapt kan passere hinanden. Vi har i flere år forsøgt at få tilstrækkelig opmærksomhed om dette, så vi kan få en holdbar trafiksituation på Saxtorphsvej og i området omkring. Den grønne plet, der med det kommende budget planlægges bygget, bruges af skoler, institutioner og kvarterets børn, og det er tidligere, i forbindelse med tidligere byggeri, blevet lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret. Læg i stedet den nye institution i Grønttorvet eller Kulbanekvarteret, hvor mange af de børn, der skal gå i institutionen, formentlig kommer til at bo.

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

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

229

INDSENDT AF

Grethe Mørk

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune planlægger endnu en børneinstitution på Saxtorphsvej i Valby. Der er i forvejen 2 med en ca. 2700 kvm grøn plet mellem. Yderligere er der i en radius af ca. 500 meter 2 andre dagsinstitutioner samt en folkeskole. Kvarteret har i flere år været plaget af heftig trafik på Saxtorphsvej, Ole Borchsvej samt de omkringliggende små villaveje. Helt galt går der, når "udflytterbussen" skraldebilen og den fra Hørkram kører slalom på de smalle veje. Den påtænkte nye dagsinstitution skal formentlig betjene borgerne fra det nye byggeri på Grønttorvet, hvorfor det vil være mere relevant at bygge ved Kulbaneparken, således at brugerne ikke skal krydse den voldsomt trafikeret Vigrrs lev Alle. På den måde kunne "Den Grønne Plet" bevares som rekreativt område for kvarterets børn, skolerne og de eksisterende daginstitutioner.

## Svar til: Høring 49038 af: Jimmy Therkelsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

230

INDSENDT AF

Jimmy Therkelsen

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

3 institutioner op og ned af hinanden ved Valby Vænge, nej vel? At placere 2 institutioner klods op af hinanden, uden at indtænke trafikken i området på forsvarlig vis, samt at ødelægge et grønt område var helt skørt. Heldigvis blev det lovet, at en lille del af det grønne område vil blive bevaret. Desværre mærkede vi det ekstra tryk i trafikken, hvor vi flere gange har holdt vejret når travle forældre om morgenen og om eftermiddagen susede gennem vores veje. Ofte over den tilladte fart, mens vores børn har krydset vejen for at besøge venner eller været ude at lege. Det vigtige men nu meget lille grønne område, er et åndehul midt i bebyggelses og institutions kvarter, er desværre ikke helt som det har været, men stadig brugt af områdets børn og hundeluftere. At man nu vil løbe fra garanti for bevarelse af det grønne område, samt at øge det trafikale tryk er jo helt helt skørt. At placere 3 store institutioner klods op af hinanden i sådan et kvarter kan simpelthen ikke være rigtigt. Der er andre muligheder for at imødekomme institutionsbehovet tættere på de børn, der faktisk skal bruge institutionen. Både for vores miljø og vores børns skyld. Et kæmpe nej tak!

## Svar til: Høring 49038 af: Peter Andreassen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

231

INDSENDT AF

Peter Andreassen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vibena Aps

POSTNR.

1127

BY

København K

HØRINGSSVAR

På vegne af ejer af Vibevej 20, matr nr 151 fremsendes hermed høringssvar til KP2019. Anvendelsesrammen på matriklen ønskes ændret fra E0 til C3. Matriklen ligger i et område der er præget af en blanding af boliger og erhverv. På matriklens vestside grænser matriklen op til et C område og mod nord grænser matriklen op til et B område. Ejer har et ønske om at skabe en ejendom med en blandet bolig og erhvervsanvendelse. Dette var i KP2015 en mulighed i E0 områder. Da muligheden for at etablere boligfunktion i E0 områder udgår i KP2019 ønsker ejer at matriklen overgår til et C3 område for at fastholde muligheden for en ejendom med blandet bolig og erhverv. Ejer ønsker at skabe en bygning hvor synergierne mellem erhverv og bolig, fx co-living boliger, jf kommunens tanker om samme i KP2019, udnyttes. Dette kommer konkret til udtryk ved et væsentligt omfang af programmerede fællesarealer, der vil kunne deles mellem erhverv og bolig/"co-living". Nuværende erhverv ønskes således fastholdt, men udviklet ved en bedre aktivering af stueplan som i dag fremstår uden liv. Kantzoner ønskes samtænkt med stueplan og derved bedre aktiveret. Gårdrum bliver i dag ikke benyttet, dette ønskes ændret ved at placere relevante aktiviteter for husets brugere såsom væksthuse/værksted. Aktivering af stueplan/kantzone vil ligeledes spille godt ind i det planlagte klimaprojekt for området (Fuglekvarteret). Den nuværende bygning afsluttes på en ikke hensigtsmæssig måde, som blandt andet medfører at en del af matriklen bruges til parkering på terræn. Det ønskes at gøre bygningsvolumen mere komplet ved at placere en tilbygning mod Vi

bevej/Tranevej/Ørnevej og flytte nuværende parkeringspladser i terræn til konstruktion (kælder). Der vil i projektet være fokus på bæredygtighed blandt andet ved energioptimering af eksisterende erhvervsejendom og ved et ambitiøst certificeret nybyggeri.

## Svar til: Høring 49038 af: Thomas Christensen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

232

INDSENDT AF

Thomas Christensen

POSTNR.

2450

BY

København

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, afgivet af Thomas Christensen 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 rastområder 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 væsentlighed

svurdering udarbejdet af Rambøll konkluderer blandt andet: "at der ikke vil forekomme forstyrrelser af rastende trækfugle i Natura 2000-området som følge af ændret bygningssmasse 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." 2 Lille og stor skallesluger, skriver Rambøll, "er mere skyfugle, 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.)." 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 isfrie område i Kalvebodløbet." 4 Denne dokumentation er i direkte modstrid med Rambølls væsentlighedsvurdering, hvorved rapportens konklusion er fejlagtig og bortfalder. Ram



bøll 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 referencelisten. 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 Bådehavnsvej 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 Grafiker Thomas Christensen Haveforeningen Kalvebod 94 2450 København SV Email: thomaskalvebod@gmail.com

1 Natura 2000 – væsentlighedsvurdering, Selinevej Nord og Bådehavnsvej 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 tilslingsmønstret således: "Tilslingen 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 tilslingen 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: Ulla Larsen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

233

INDSENDT AF

Ulla Larsen

POSTNR.

2500

BY

Valbt

HØRINGSSVAR

Planer om yderligere daginstitutioner på Saxtorphsvej i Valby bør tages af bordet. De smalle veje i kvarteret er allerede stærkt belastet af hente-bringe trafik, udflytter-bus m v. Nye institutioner kunne med fordel placeres på nogle af de tomme grunde i kulbanekvarteret, hvor man kunne anlægge tilkørsel til institutioner uden at smadre et eksisterende kvarter.

## **Svar til: Høring 49038 af: ØENS Advokatfirma**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

234

INDSENDT AF

ØENS Advokatfirma

VIRKSOMHED / ORGANISATION

ØENS Advokatfirma

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Se venligst vedlagte høringssvar samt bilag.



Rådgivning i øjenhøjde

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen,  
Center for Byudvikling

København d. 21. oktober 2019

J. nr. 19360

Sek. BG  
bg@oadv.dk

### Vedr.: Høringssvar til Kommuneplan 19 - Bydelscenter Strandlodsvej

På vegne af ejeren af ejendommen matr.nr. 16ae, Sundbyøster, København, beliggende Strandlodsvej 6-10, 2300 København S, Ejendomsselskabet Strandlodsvej 6-10 A/S, skal vi hermed komme med nedenstående ændringsforslag til den fremlagte kommuneplan.

Vi ønsker, at der gives mulighed for at etablere en mellemstor dagligvarebutik i ejendommen på hjørnet af Strandlodsvej og Holmbladsgade i en eksisterende erhvervsbygning.

#### Det konkrete forslag

Det maksimale butiksareal for bydelscenter Strandlodsvej, plannr. D19.2.25 udvides fra 17.000 til 18.000 m<sup>2</sup>, hvorved rammen for nye butiksarealer øges fra 600 m<sup>2</sup> til 1.600 m<sup>2</sup>. Det konkrete ændringsforslag er markeret med gult i bilag 1.

#### Baggrunden

Bydelscenter Strandlodsvej er beliggende i et område af Amager, der siden årtusindeskiftet er undergået en rivende udvikling fra nedslidt industri til blomstrende boligområde, midt mellem Kløvermarken, Amager Strandpark, de ældre boliger i Sundbyøster og den resterende industri mod nord.

Øst for Strandlodsvej er og bliver der opført nye boliger, efterhånden som de gamle erhvervsbygninger rives ned. Også området nord for Prags Boulevard må forventes snart at undergå samme forandring.

I bydelscenter Strandlodsvej er der i kommuneplan 19 lagt op til at bevare den nuværende ramme for detailhandel fra forrige kommuneplan.

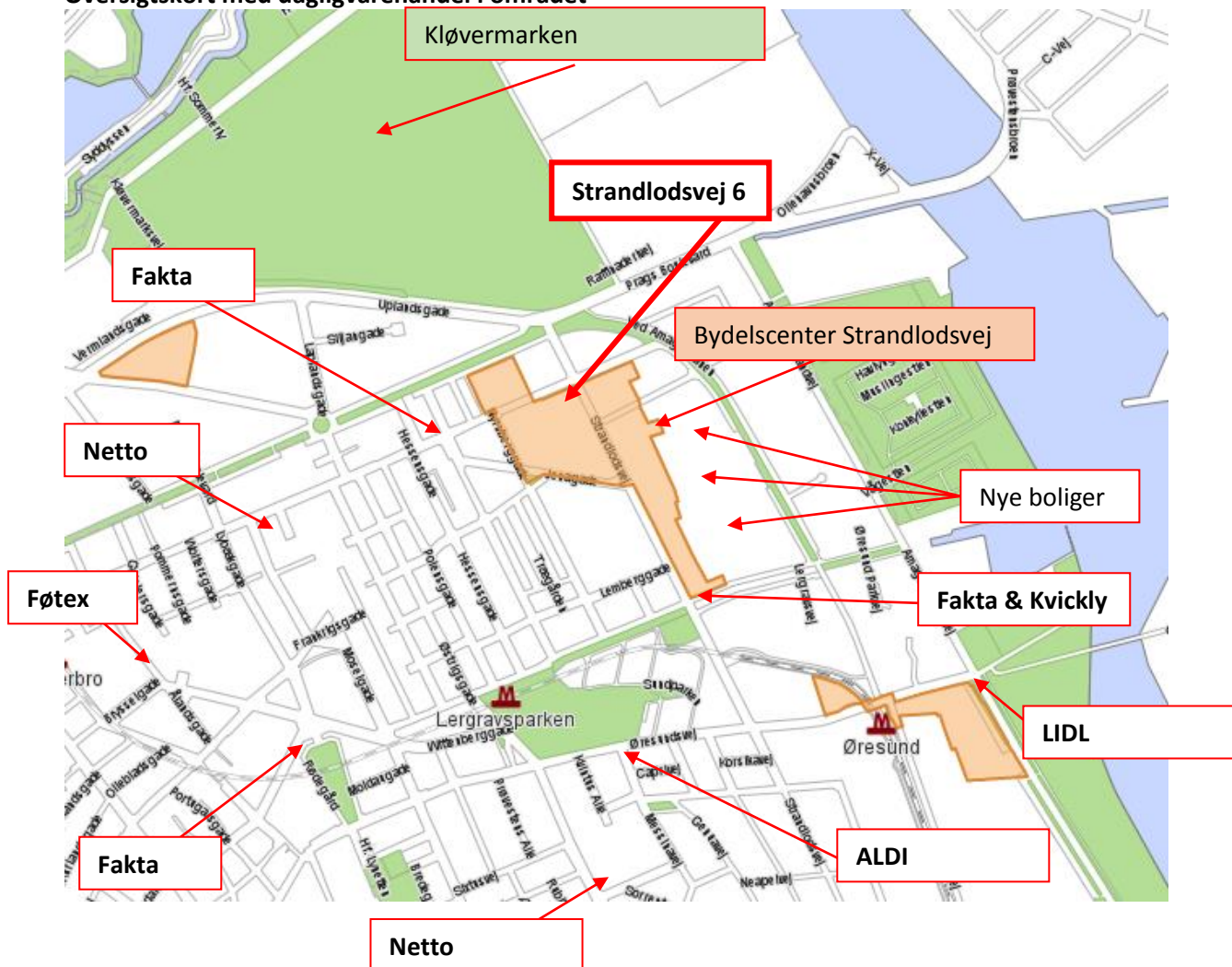
#### Formålet

Med dette ændringsforslag er at give mulighed for at etablere en mellemstor dagligvarebutik på hjørnet af Strandlodsvej og Holmbladsgade på 1.300 m<sup>2</sup> i en bestående erhvervsbygning.

Detailhandelsrammen ønskes således udvidet, at der kan etableres mere, end de nuværende 600 m<sup>2</sup> nye butikskvadratmeter i bydelscenter.

I dag er der kun i bydelscenteret sydlige del mulighed for dagligvarehandel. Der er med den store befolkningstilvækst øst for området også et behov for dagligvarehandel i den nordlige del af bydelscenteret. Der findes ikke i dag dagligvarehandel øst for bydelscenter Strandlodsvej.

### Oversigtskort med dagligvarehandel i området



### Konsekvenser for Amagerbrogade Bymidte

Da formålet med at tildele detailhandelsrammen er at etablere en mellemstor dagligvarebutik, vurderes det ikke at have negativ betydning for Amagerbrogade Bymidte.

### Kommuneplan 15 planramme

I henhold til kommuneplan 15 er ejendommen udlagt i områdetype S2 for serviceerhverv.

### Gældende lokalplan

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 479 Jenagade. Ejendommens facade skal i henhold til lokalplanen overvejende anvendes til publikumsorienterede butikker/serviceerhverv.



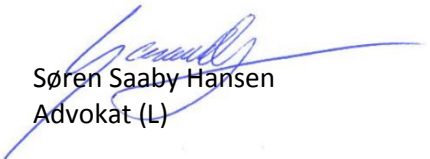
*Rådgivning i øjenhøjde*

Vedlagt dette høringssvar findes

bilag 1. Konkret ændringsforslag til Københavns Kommuneplan 2019

Med venlig hilsen

ØENS ADVOKATFIRMA

  
Søren Saaby Hansen  
Advokat (L)

**BILAG 1 – ÆNDRING AF KOMMUNEPLAN**

	<b>Bydel</b>	<b>Maksimalt bruttoetageareal til butiksførmål i kvm*</b>	<b>Heraf ramme til nyt butiksførmål i kvm*</b>	<b>Maksimal størrelse for dagligvarebutikker i kvm</b>	<b>Maksimal størrelse for udsalgsvarebutikker i kvm</b>
Øster Farimagsgade	Indre By/ Christianshavn	4.000	1.400	1.500	500
Torvegade	Indre By/ Christianshavn	10.000	2.500	2.500	1.500
Lyngbyvej	Østerbro	20.000	5.300	5.000	2.000
Ryesgade	Østerbro	6.000	3.000	1.000	500
Søndre Frihavn	Østerbro	5.000	2.000	1.000	1.000
Århusgadekvarteret	Østerbro	20.000	20.000	2.000	1.000
Rantzausgade	Nørrebro	10.000	4.500	2.000	1.500
Tagensvej	Nørrebro	9.500	2.200	2.000	1.000
Rosenørns Allé	Nørrebro	4.500	1.900	1.000	1.000
Carlsberg	Vesterbro/ Kongens Enghave	22.000	20.500	3.500	2.000
Borbjergvej/ Mozartvej	Vesterbro/ Kongens Enghave	10.000	3.600	2.500	1.500
Teglholmen	Vesterbro/ Kongens Enghave	5.000	2.100	1.500	500
Kødbyen	Vesterbro/ Kongens Enghave	7.400	3.400	1.500	500
Roskildevej	Valby	10.500	4.300	2.000	1.000
Vigerslev Midtpunkt	Valby	6.000	1.300	3.500	500
Gl. Køge Landevej	Valby	4.900	3.200	1.200	500
Godthåbsvej	Vanløse	8.500	3.500	2.000	1.000

Jyllingevej	Vanløse	4.500	2.400	1.000	500
Ålekistevej	Vanløse	6.100	1.500	2.000	1.000
Ruten	Brønshøj- Husum	5.600	2.000	2.500	500
Frederiksborgvej	Bispebjerg	13.000	6.100	2.000	1.000
Emdrupvej	Bispebjerg	4.600	1.500	1.500	2.000
Vermlandsgade	Amager Øst	5.900	0	2.000	1.000
Strandlodsvej	Amager Øst	<b>18.000</b>	<b>1.600</b>	3.500	1.000
Øresund Station	Amager Øst	6.000	4.600	2.000	1.000
Njalsgade	Amager Vest	8.500	3.100	2.000	1.000
DR Byen	Amager Vest	5.000	5.000	2.500	1.000
Vestamager Station	Amager Vest	6.000	5.900	3.000	1.000
Ørestads Boulevard	Amager Vest	5.000	3.300	1.000	1.000

\* Det maksimale bruttoetageareal til butikksformål er fastsat på baggrund af en registrering af områdernes eksisterende butikksareal, som er behæftet med usikkerhed. Planlægning og tilladelser til nye butikker vil derfor tage udgangspunkt i den nye ramme til butikksformål samt eventuel ny rummelighed som følge af nedlæggelse af butikker i områderne.



**Svar til: Høring 49038 af: Kongens Enghave Lokaludvalg**

OPRETTET 22. oktober 2019

SVARNUMMER

235

INDSENDT AF

Kongens Enghave Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kongens Enghave Lokaludvalg

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedlagt.



Københavns Kommune, Center for Byudvikling

## Forslag til KP-19 - hørings svar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

Dette hørings svar er blevet til på baggrund af en bred, borgerinddragende proces, hvor lokaludvalget har været til stede på Sydhavnens Folkemøde i midten af september, og der talt med op imod 100 borgere, om deres holdning til forslaget til kommuneplanen. Lokaludvalget har også spurgt medlemmerne af bydelens borgerpanel om deres holdning til adskillige punkter i forslaget til KP19 og fået 515 besvarelser. Hovedresultaterne fra borgerpanelet er vedlagt som bilag.

Størstedelen af borgerpanelet mener, at Sydhavnen kan bidrage til yderligere boligbyggeri ved at bygge på ikke-grønne områder og industriområder. Men der bør ikke bygges på de grønne områder. Hele 35% mener, at der ikke skal bygges yderligere i Sydhavnen. Borgerpanelet giver klart udtryk for, at grønne områder er den vigtigste facilitet i Sydhavnen (77%). Derudover er byrum (48%), offentlig transport (46%) samt kultur- og fritidsaktiviteter (39%) vigtige faciliteter ved udbygning af byen.

Kongens Enghave Lokaludvalg er positiv overfor en kommuneplan, som prioriterer en større andel af mindre boliger samt mulighed for flere almene boliger. Dette støttes af borgerpanelet, som støtter en blandet by med mulighed for mindre boliger og almene boliger.

Dog savner lokaludvalget visioner for bevaring af de nuværende grønne områder, både i Kgs. Enghave og i resten af kommunen. Borgerpanelet peger særligt på Tippen som selvgroet grønt område - men også på Valbyparken.

Vi er meget glade for målsætningen om at København skal være CO2neutral i 2025. I en bydel som vores med stor belastning fra trafikårer som Sydhavnsgade og P. Knudsens Gade er en forbedring af luftkvaliteten vigtig, og vi tilslutter os derfor også målsætningen om at styrke cykel-, gang, og kollektiv trafik og at begrænse trafik med benzin og diesel-drift. Vi mener at man også skal fremme disse mål gennem en trængselsafgift (Forslag til KP19, s. 18f). Cykel- og gangtrafikken kan fremmes ved at blive bedre til at lave sammenhængende lokale stisystemer, i nye og eksisterende boligområder. I Sydhavnen oplever vi særligt problemer med at krydse de store veje - og ønsker derfor fortsat en

25. oktober 2019

Sagsnummer  
2019-0274362

Dokumentnummer  
2019-0274362-1

Sekretariatet for Vesterbro og  
Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN-nummer  
5798009800275

[www.kk.dk/lokaludvalg](http://www.kk.dk/lokaludvalg)

stibro over Sydhavns­gade, som kan forbinde det gamle og nye Sydhavnen.

### **Byudviklingen i Sydhavnen, nye boligområder på Stejlepladsen, Bådehavns­gade Vest samt Trekantgrunden**

Lokaludvalget er fortsat imod den beslutning, der blev truffet i forbindelse med Budgetforliget for Budget 2019 om at affrede 3 store grønne arealer i København med det formål at afhjælpe By og Havns økonomi. Dette gælder både generelt og i forhold til Stejlepladsen. Denne modstand kom også tydeligt frem på Folkemødet. Lokaludvalget efterlyser, at Københavns Kommune i forbindelse med Kommuneplanen for 2019 forholder sig mere konkret til en bevarelse af de tilbageværende grønne områder i byen og udarbejder en strategi for områdenes bevarelse. Det er af meget stor vigtighed, at Sydhavnstippen fortsat kan fungere som grønt, rekreativt areal når man ser på den hastighed, de ledige arealer i Sydhavnen er blevet bebygget med.

Lokaludvalget mener, at en byudvikling på Bådehavns­gade Vest bør være med lav bebyggelsesprocent og en bebyggelsestype der passer til de grønne områder og det gamle Sydhavnen med havebyer. Det vil sige, at det høje og tætte byggeri ikke bør sprede sig syd for godsbanen – som er en naturlig overgang fra en type område til et andet. Det rekreative område på Tippen bør i al fremtid bevares uden bebyggelse.

Der er også i vores bydel et klart ønske om muligheder for eksperimenterende boligbyggeri og for nye boligformer med plads til fællesskaber, hvor beboerne er med til skabe byggeriet – og dele af området kan være selvbyggeri, som der har været tradition for i haveforeninger og Fiskerhavnen (forslag til KP19, s. 15). Dette kom bl.a. frem på Folkemødet i Sydhavnen.

Ved fremtidigt boligbyggeri både den resterende udbygning på holmene og Bådehavns­gade Nordvest er det også vigtigt, at der indtænkes små lommeparker lokalt – det savnes i dag på Sluseholmen og Tegllholmen.

Lokaludvalget ønsker flere bofællesskaber til seniorer, unge og familier. Der mangler også bofællesskaber for handicappede og psykisk syge.

Lokaludvalget foreslår, at fællesarealer skal tælle med i mindstestørrelser, så der bliver plads til flere beboerne.

Vi ønsker flere særlige boligmiljøer for socialt udsatte, som kan støtte op om boligsocialt arbejde. Fx med hjælp fra sociale viceværter. Der bør være flere platforme der sikrer integration af udsatte. Fx sociale folkekøkkener og væresteder.

Lokaludvalget ønsker, at der gives mulighed for fleksible udvidelser inde i boligen, så den kan tilpasses efterhånden som behovet opstår hos fx en familie, der vokser.

Vi er imod reglen om, at hvis der er mere end 40% almene boliger i område (skoledistrikt?), så indstilles det, at man ikke kræver 25% almene

boliger i nye lokalplaner. Vi ønsker en blandet by, også i de nye byområder, med forskellige ejerformer, herunder også almene boliger. Anvisningsret skal dog ikke følge med, men formindskes (fx fra hver fjerde til hver sjette bolig), og den fleksible udlejning skal efter vores opfattelse øges for at ændre beboersammensætningen.

Det har i de seneste år været vanskeligt for Københavns Kommune at leve op til lovmæssige krav i forbindelse med den stadige byudvikling i Sydhavnen. Der er en udpræget mangel på institutionspladser, skoler og kulturtilbud til de nye beboere i vores bydel. Lokaludvalget er opmærksom på, at der arbejdes på en løsning af de eksisterende udfordringer med manglende daginstitutions- og skolepladser, men vi gør opmærksom på, at der vil opstå et nyt efterslæb, når Bådehavnsgade og Trekantgrunden tilføjer flere tusinde nye boliger til Sydhavnen.

#### **Skolestruktur:**

I KP19 er der skitseret et behov for tre nye skolespor i området og dermed et behov for en ny skole. Vi mener, at man i den forbindelse bør overveje at beholde det nuværende skoledistrikt, som tilhører Ellebjerg Skole. I dag er der en god sammenhængskraft i distriktet, hvor børn fra Bådehavnsgade og Haveforeningerne går på Ellebjerg Skole sammen med børn fra de mange mindre almene boliger omkring Borgbjergsvej og Stubmøllevej.

Den sammenhæng vil vi gerne understøtte ved at beholde distriktets nuværende udformning. Vi synes derfor, man bør overveje den løsning, at børn fra Bådehavnsgade fortsat skal starte på Ellebjerg Skole i indskoling. Vi forestiller os så at gøre den nye skole til udskolingsskole for hele distriktets børn. Det vil også give mulighed for, at en ny udskolingsskole vil kunne bygges med de ældste elever og unge som målgruppe således, at der i forbindelse med skolen skabes et fritids- og klubmiljø for hele bydelens unge. Også dem, som bor på holmene. I KP19 skitseres også behovet for en svømmehal. Denne forestiller vi os også placeres i sammenhæng med skolen, fritids- og klubfaciliteter.

Vi har hørt om planer om at skolen skal bygges i Bådehavnsgade Vest. Vi synes, at man i forbindelse med en skolestruktur med ét distrikt bør overveje nøje, om den nye skolebygning kan placeres tættere på den nuværende Ellebjerg Skole for at gøre den daglige forbindelse mellem de to matrikler nemmere.

#### **Manglende kultur- og Fritidsfaciliteter:**

De nye borgere i Sydhavnen vil samtidig efterspørge både kultur- og idrætsfaciliteter, som der i forvejen er stor mangel på både i Sydhavnen og i resten af kommunen. Lokaludvalget anbefaler, at der i kommuneplanen kommer mere fokus på at dække efterspørgslen på Kultur- og Idrætsfaciliteter i Sydhavnen, herunder at skabe mulighederne for at Pladehallen på Teglnholmen omdannes til kulturhus som besluttet i lokalplanen for området. Vi ser gerne at vores del af havnen skal bidrage til målsætningen om at udvikle flere muligheder for aktiviteter og rekreation ved vandet (Forslag til KP19, s. 26). Idrætsanlægget på Bavnehøj

bliver udnyttet til bristepunktet, da det grænser direkte op til Vesterbro, og beboere fra begge bydele bruger det heldigvis flittigt. Med beboerne i det nye Sydhavnen er der kommet endnu større behov for flere boldbaner, omklædningsrum og en hal til indendørs sportsaktiviteter. På det nærliggende DSB-baneterræn er der plads til at skabe faciliteterne så ovenstående behov bliver opfyldt, hvilket Kongens Enghave Lokaludvalg støtter, da det vil kunne komme rigtig mange af vores beboere til gode.

### **Forslag om permanent festivalplads i Sydhavnen (s. 26)**

En placering af en permanent festivalplads i vores bydel vil være til skade for vores grønne områders kvalitet, for biodiversiteten, og for mulighederne for at fremme mental sundhed. Lokaludvalget er imod dette forslag.

### **Butikker**

I Sydhavnen er der i perioder et skrantende butiksliv – og der er forsvundet lokaler til butikker. Det er derfor vigtigt, at der stilles krav om arealer til butikker og serviceerhverv i nuværende og nye boligområder. Dette gælder også lidt større butikker, når der bygges nyt. Dette for at sikre et stort nok butiks- og cafeliv til, at der er et attraktivt lokalt butiksliv.

Butikker i gadeplan bør overvejende være publikumsorienteret erhverv.

### **Turisme**

Lokaludvalget kan støtte forslaget om at turisme fordeler sig i hele byen og tager hensyn til lokalmiljøet (KP19, s. 34). Men det bør også ske på en måde, så det bliver til gavn for lokalområderne. I Sydhavnen kan vi tilbyde turister forskellige oplevelser, netop fordi bydelen i dag er forskelligartet og har kant. Særligt kan vi pege på havnen og kanalerne i det nye område på holmene, naturen på Tippen og de nærliggende områder, selvbyggerstemningen i Fiskerhavnen og haveforeningerne, Vestre Kirkegård og aktiviteterne omkring Karens Minde Kulturhus. En øget turisme kan være med til at styrke handelslivet og det lokale cafeliv. For at fremme udbredelsen af turismen bør kommunen fx via sin deltagelse i Wonderful Copenhagen fremme, at der udvikles turistguider, med kort, forslag til ture, arkitekturguider osv., for områder udenfor det centrale København.

Venlig hilsen

Jan Fønss

Næstformand, Kgs. Enghave Lokaludvalg



## **Svar til: Høring 49038 af: EL Indre By**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

236

INDSENDT AF

EL Indre By

POSTNR.

1455

BY

KBH K

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede

# Hørings svar fra Enhedslisten Indre By til Forslag Til Københavns Kommuneplan 2019

## Generelt

Arbejdsudvalget i Enhedslisten Indre By (i det følgende ØIB) har drøftet Kommuneplan19 (i det følgende K19) med det ambitiøse navn Verdensby med Ansvar. ØIB gætter, at der bag verdensby gemmer sig noget med større, flere og mere, og bag ansvar gemmer sig noget med klima.

Desværre finder ØIB K19 noget mindre ambitiøs end titlen. Vi finder, at større, flere og mere har trumfet klimaet. Alene de mange anlægsprojekter - udvidelse af Lufthavnen, Lynetteholmen, havnetunnelen, krydstogstterminal 4 og banebyen for at nævne nogle få - vil generere så stort et CO2-forbrug på anlæg og drift, så ambitionen om reduktion af CO2 er illusorisk.

Kommunen har svært ved at finde sine ben mellem serviceorgan og myndighed dvs mellem på den ene side servicering af københavnernes, spekulanter og investorer og på den anden side håndhævelse af allerede vedtagne regler og love. ØIB ser ingen erkendelse af eller forholden sig til problematikken.

De fire centrale budskaber, overborgmesteren nævner i indledningen har vi svært ved at genfinde i K19. Snarere finder vi planen står i grel modsætning til disse budskaber, hvilket giver et demokratisk problem, idet københavnernes ofte spørger "hvad nytter det" om høringer, konferencer og borgerpaneler. Vi noterer os, at alle ændringer af bebyggelsesprocenterne er forhøjelser.

Ligeledes finder ØIB, at arealanvendelseskategorierne bør være mere detaljerede og styrende. Bag f. eks. "erhverv" kan der gemme sig en slagterforretning, en frisør, et stormagasin, en natklub, en café, et kontor, et hotel og meget mere. De forskellige arealanvendelser har stor indflydelse på københavnernes hverdag på flere måder f. eks. husleje, lugt, støj, trafik, men byen bliver også trist, hvis en vej/gade/et område domineres af ganske få erhverv. Kommunen bør derfor arbejde for mere differentierede og styrende arealanvendelseskategorier.

Byggetilladelser har formelt ikke noget med kommuneplan eller lokalplaner at gøre i det omfang, de sidste overholdes. Men byggesager går fra at være kvantitative til at være kvalitative, når tilstrækkeligt mange af dem samlet forandrer byen, idet byen eller bydele hermed ændrer karakter og funktion, uden dette overhovedet har været til drøftelse endsige er vedtaget. Byggetilladelser, som også mest handler om mere, flere og højere, bliver derfor også en spiller i byens udtryk. Derfor skal der meget mere fokus på byggesagerne. Byggesagsbehandling er delegeret til forvaltningen, hvilket betyder, at TMU/politikerne først opdager en byggesag, når løbet er kørt og der ingen vej tilbage er, og værre får de ingen fornemmelse af, hvilke beslutningsprocesser, der fører til, hvorvidt en byggesag anses for at være en lokalplansag, eller på anden vis er så indgribende, at den burde politisk behandles. Det er ikke ØIBs hensigt, at udvalget skal sagsbehandle, men blot få en fornemmelse af, hvad det senere kan blive stillet til regnskab for og således kunne vurdere, om delegationen bør ændres for visse sager. Vores forslag vil være, at man beder om at se bestemte byggesager. Det kunne dreje sig om omfang, en følsom lokalisering, generering af trafik, ændret anvendelse, æstetisk mv. Det kan man allerede i dag, men det kræver, at man ved, at de er der.



Historien om den store tilvækst af beboere lever stadig. Det er udviklingen, skriver man. Vi synes, at der i planen skjuler sig en apolitisk, opgivende tilgang til planspørgsmålet kendetegnet ved, at man fremskriver eksisterende tendenser og kalder det "udviklingen". Men politik og planlægning handler om at styre ikke om at overlade udviklingen til hverken Vorherre, bygherrer, udviklere eller kapitalfonde.

### Specifikt

I det følgende vil ØIB forholde sig specifikt til vores lokalområde, Indre By. Bydelen er forskellig fra andre bydele i og med, at beboerne bor i fire/fem beboelseskvarterer (Nyboder, Nansensgade, Gl.Holm, Frederiksstaden og Glyptoteket). Det sidste er sammen med middelalderbyen under affolkning, når erhverv og turister (hoteller) presser beboerne ud. ØIB er uforstående over for, at kommunen tilsyneladende uden planmæssige overvejelser lader en så stor mængde hoteller opføre. De fortrænger vælgere og skatteydere og pisker priserne i vejret. Hvis de skal overleve, skal antallet af turister stige i et omfang, som vil smadre dagliglivet i Indre By og brokvartererne, hvor det handelsliv, som retter sig mod københavnernes, ikke kan betale butikslejen.

Middelalderbyen, som skulle være et unikt trækplaster for udenbys gæster lader man forfalde med tomme butikslokaler, tarvelige discountbutikker, ringe spisesteder og enorme plankeværker/stilladser til de langvarige ombygninger, der åbner med huslejer, som kun de store kædeforretninger har råd til at holde kørende/tabe på med signaturbutikker. Det er ikke særlig unikt. En tilsvarende ødelæggende laden stå til tvang Amsterdam i knæ år tilbage, og man behøver jo ikke at gentage andre byers dumheder. Nu kender vi godt svaret om, at det ikke har noget med kommuneplanen at gøre, men hvis der var vilje til planlægning, kan man som sagt styre meget med fornuftig forvaltning. Men det fordrer kvalitative og ikke kvantitative visioner.

Konkret vil vi foreslå:

- at kommuneplanen arbejder med plads og mulighed for, at middelalderbyen og Nansensgadekvarteret får **en folkeskole**, så der ikke skal mases flere spor ind på de allerede overfyldte folkeskoler, hvoraf de 3 ligger klumpet sammen i det nordøstlige hjørne og den 4. i det sydvestlige. Hvis de lokale børn, der går i en af de 8 privatskoler, valgte folkeskolen, ville kommunen ikke kunne imødekomme ønsket.
- at **Stokhusbroen** genetableres, så Nyboderkvarteret med dets mange plejehjem, daginstitutioner og alment byggeri, blev inviteret inden for i Østre Anlæg, som i dag på grund af banelinien vender ryggen til kvarteret.
- at kommuneplanen arbejder med at begrænse den ensidige anvendelse af Indre Bys arealer, så antallet af **hoteller** med dertil hørende trafik begrænses
- at kommuneplanen arbejder med at udpege områder, hvor man forestiller sig at vedtage **bevarende lokalplaner**. Dette ville bl. a. betyde, at byggetilladelser i det pågældende område altid udløste en lokalplan
- at kommunen tilbageleverer det offentlige rum til københavnernes og deres gæster ved en meget mere restriktiv politik over for tilladelser til **udeservering**, og ved at genindføre betaling for råden over gadeareal. Det er konkurrenceforvridende og urimeligt, at bilister og butikker skal betale, mens restauranter og cafeer gratis kan få udvidet deres serveringsareal, så ganske få m<sup>2</sup> herefter kan lejes ud til 50.-60.000 om måneden. Hertil kommer ringe tilgængelighed på de smalle ofte skæve fortove.
- at den megen snak om trafik omsættes til begrænsninger i HELE København. ØIB nærer intet ønske om via en **havnetunnel** at eksportere trafikken til vores nabobydele
- at Middelalderbyen reelt lukkes for al **gennemkørende** trafik.



## **Svar til: Høring 49038 af: Nathalie Ostrynski**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

237

INDSENDT AF

Nathalie Ostrynski

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

København kommunes planer om at oprette nye daginstitutionsgrupper/daginstitution på Saxtorphsvej i Valby bør skrottes. Den mindre, smalle villavej er i forvejen alt for belastet af daglig trafik fra de to eksisterende daginstitutioner og situationen er i forvejen frustrerende for naboer/brugere af daginstitutionerne, fordi der simpelthen ikke er plads til de mange biler. Derudover bliver den grønne plet på vejen brugt af områdets børn, daginstitutionerne og skoleelever til fodbold, rundbold og andre udendørs aktiviteter. Det undrer, hvorfor kommunen absolut skal klemme en daginstitution ind lige der.

## Svar til: Høring 49038 af: Pil Rasmussen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

238

INDSENDT AF

Pil Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

A/B Sønder Boulevard 37 - Sommerstedgade 1-3

POSTNR.

1718

BY

København V

HØRINGSSVAR

Andelsboligforeningen A/B Sønder Boulevard 37 / Sommerstedgade 1-3 ønsker hermed at give sit høringssvar til forslag om Københavns Kommuneplan 2019 ift. den del, der omhandler Skelbækgade 2-4. Andelsforeningen er overordnet bekymret for den status, som karréen i den nordlige del af Skelbækgades vestlige side har. Som det eneste område langs Sønder Boulevard har det ikke fået status af områdetype 'Boliger – B4', men i stedet samme status som dele af Kødbyen, uagtet at der er beboelse langs Sønder Boulevard og Sommerstedgade. Det betyder, at kommunen i sin kommuneplan med titlen 'Verdensby med ansvar' desværre forfordeler boligerne i karréen til fordel for erhverv. Vi er bevidste om, at karréen i øjeblikket er rammesat af reguleringsplan for Skelbækgade af 27. februar 1947. Bekymring for støjgener ønsket om at benytte bygningen Skelbækgade 2-4 til serviceerhverv frem for boliger, rekreative faciliteter, børneinstitutioner eller andre offentlige formål er ikke hensigtsmæssigt. Bygningen ligger omgivet af boligkarréer og deler derfor også gårdrum med privat beboelse. Vi er, som naboer, selvsagt meget bekymrede for de støjgener, dette kan medføre. Henset til interessekonflikten mellem erhverv/turisme og privatbolig, og det faktum at gården vil skulle deles imellem disse parter, kun adskilt af en 2 meter høj mur, anser vi det som en nødvendighed, at der udarbejdes en lokalplan for bygningen, de tilstødende matrikler 1425, 1426 og 1206 samt tilhørende gårdrum, til regulering af hensyn til det fremtidige naboskab og vores livskvalitet. Skæve tidspunkter i lokalplanen er andelsforeningen derfor af den opfattelse, at det

bør fastsættes, at udeservering, ophold og lignende i gårdrummet skal tage hensyn til naboer og ikke kan ske uden for tidsrum, der kan accepteres af beboere i de omkringliggende boligkarréer. Det bør i lokalplanen endvidere indskræpes, at varelevering og anden støjgenerende transport i gårdrummet, eksempelvis afhentning af affald, ligeledes kun skal ske med hensyn til beboere i bygningerne. Det skal understreges, at vi i andelsforeningen er bevidste om, at erhvervsdrivende er underlagt kravet om overholdelse af støjgrænser for erhverv i boligområder. Vi er dog bekymrede for impulsstøj fra glade hot el- eller cafégæster på skæve tidspunkter af døgnet. Derfor vil vi anbefale, at der i lokalplanen stilles krav om, at vinduerne ud mod gårdrummet ikke kan åbnes. Ovenstående anbefalinger til ny lokalplan ser vi også komme eventuelle brugere/erhvervsdrivende til gode, således er dette i alle parter interesse. Særstatus for karréen i Skelbækgade Ifølge kort over rammeområder for KP19 vil denne karré være den eneste i hele området langs Sønder Boulevard, der ikke har områdetype 'Boliger – B4'. Idet B4 ikke udelukker brug til serviceerhverv, er det - henset til de øvrige, ovennævnte forhold – u hensigtsmæssigt, at karréen skulle have samme områdetype 'Serviceerhverv S3' som dele af Kødbyen, der med sin lavere bebyggelsestype ligger naturligt afgrænset af Skelbækgade/Halmtorvet/Kvægtorvsgade/Ingerslevsgade - eller for den sags skyld 'Boliger og Serviceerhverv C3'. På vegne af A/B Sønder Boulevard 37 / Sommerstedgade 1-3, Pil Rasmussen, medlem af bestyrelsen.

21. oktober 2019

Andelsboligforeningen A/B Sønder Boulevard 37 / Sommerstedgade 1-3 ønsker hermed at give sit høringssvar til forslag om Københavns Kommuneplan 2019 ift. den del, der omhandler Skelbækgade 2-4.

Andelsforeningen er overordnet bekymret for den status, som karréen i den nordlige del af Skelbækgades vestlige side har. Som det eneste område langs Sønder Boulevard har det **ikke** fået status af områdetype 'Boliger – B4', men i stedet samme status som dele af Kødbyen, uagtet at der er beboelse langs Sønder Boulevard og Sommerstedgade. Det betyder, at kommunen i sin kommuneplan med titlen 'Verdensby med ansvar' desværre forfordeler boligerne i karréen til fordel for erhverv. Vi er bevidste om, at karréen i øjeblikket er rammesat af reguleringsplan for Skelbækgade af 27. februar 1947.

### **Bekymring for støjgener**

Ønsket om at benytte bygningen Skelbækgade 2-4 til serviceerhverv frem for boliger, rekreative faciliteter, børneinstitutioner eller andre offentlige formål er ikke hensigtsmæssigt. Bygningen ligger omgivet af boligkarréer og deler derfor også gårdrum med privat beboelse. Vi er, som naboer, selvsagt meget bekymrede for de støjgener, dette kan medføre. Henset til interessekonflikten mellem erhverv/turisme og privatbolig, og det faktum at gården vil skulle deles imellem disse parter, kun adskilt af en 2 meter høj mur, anser vi det som en nødvendighed, at der udarbejdes en lokalplan for bygningen, de tilstødende matrikler 1425, 1426 og 1206 samt tilhørende gårdrum, til regulering af hensyn til det fremtidige naboskab og vores livskvalitet.

### **Skæve tidspunkter**

I lokalplanen er andelsforeningen derfor af den opfattelse, at det bør fastsættes, at udeservering, ophold og lignende i gårdrummet skal tage hensyn til naboer og ikke kan ske uden for tidsrum, der kan accepteres af beboere i de omkringliggende boligkarréer. Det bør i lokalplanen endvidere indskærpes, at varelevering og anden støjgenerende transport i gårdrummet, eksempelvis afhentning af affald, ligeledes kun skal ske med hensyn til beboere i bygningerne. Det skal understreges, at vi i andelsforeningen er bevidste om, at erhvervsdrivende er underlagt kravet om overholdelse af støjgrænser for erhverv i boligområder. Vi er dog bekymrede for impulsstøj fra glade hotel- eller cafégæster på skæve tidspunkter af døgnet. Derfor vil vi anbefale, at der i lokalplanen stilles krav om, at vinduerne ud mod gårdrummet ikke kan åbnes. Ovenstående anbefalinger til ny lokalplan ser vi også komme eventuelle brugere/erhvervsdrivende til gode, således er dette er i alle parter interesse.

### **Særstatus for karréen i Skelbækgade**

Ifølge kort over rammeområder for KP19 vil denne karré være den eneste i hele området langs Sønder Boulevard, der ikke har områdetype 'Boliger – B4'. Idet B4 ikke udelukker brug til serviceerhverv, er det - henset til de øvrige, ovennævnte forhold – uhensigtsmæssigt, at karréen skulle have samme områdetype 'Serviceerhverv S3' som dele af Kødbyen, der med sin lavere bebyggelsestype ligger naturligt afgrænset af Skelbækgade/Halmtorvet/Kvægtorvsgade/Ingerslevsgade - eller for den sags skyld 'Boliger og Serviceerhverv C3'.

På vegne af A/B Sønder Boulevard 37 / Sommerstedgade 1-3,  
Pil Rasmussen, medlem af bestyrelsen.

## Svar til: Høring 49038 af: Tine Stausholm

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

239

INDSENDT AF

Tine Stausholm

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

"Skæve boliger" I disse klimaer tider kommer der en Kommuneplan, som går ud på at fjerne grønt areal ! For at bygge "Skæve boliger". Det kan jeg som borger undre mig over. Hvorfor skal en del af "det grønne Østerbro" fjernes? Planen vil placere 12 fritliggende huse på det grønne areal Ramløsevej/Emdrupvænge og ydemere 16 containerboliger i parken ved Bolandsvej/Emdrupvej/Tuborgvej. Kære politiker find et sted, hvor I ikke fjerne grønne friarealer.



## **Svar til: Høring 49038 af: Dorte Bloch Olsen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

240

INDSENDT AF

Dorte Bloch Olsen

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Plan om ny daginstitution i Valby Vænge på Saxtorphsvej. Som borger beboende på Mansvej i Valby Vænge, må jeg anbefale, at I finder en alternativ placering til den nye institution, I vil bygge i området. Allerede i dag er trafiksituationen meget bekymrende i morgen- og eftermiddagstimerne, når forældre, udflytterbus, cyklende skolebørn og beboere, der skal til og fra arbejde, alle skal benytte de samme små villaveje til at komme frem på. Samtidig er der allerede i dag alt for få P pladser til forældre og ansatte i de eksisterende institutioner.

## Svar til: Høring 49038 af: Merete Ganshorn Nielsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

241

INDSENDT AF

Merete Ganshorn Nielsen

POSTNR.

2450

BY

København

HØRINGSSVAR

21. oktober 2019 Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune. Stejle pladsen er et grønt område i Bådehavns Gade, 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 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. • Jeg ønsker én samlet og sammenhængende plan for områderne syd for jernbanestrækningen ved Bådsmanns 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 direkte i modsætning til de fremme, grønne ønsker. Grøn og bynær natur bør bevares. Sam

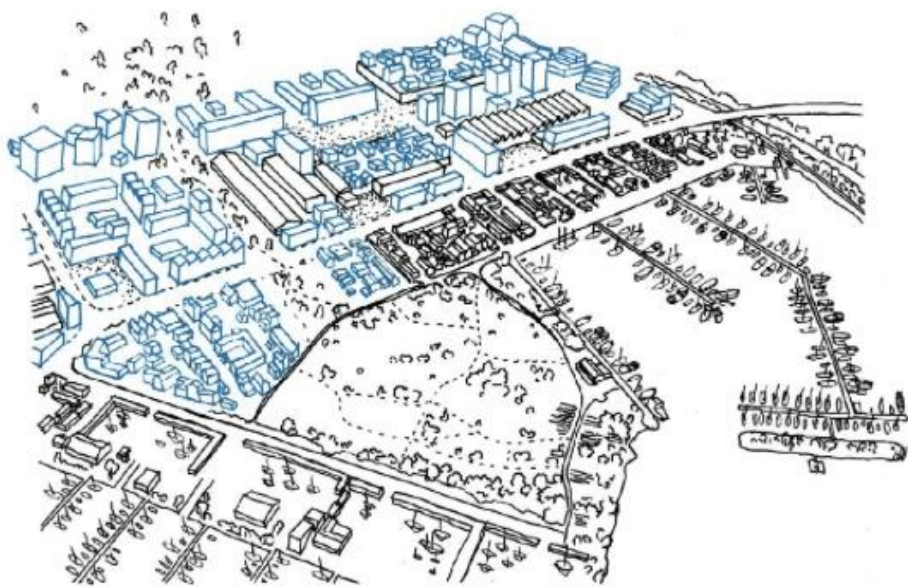
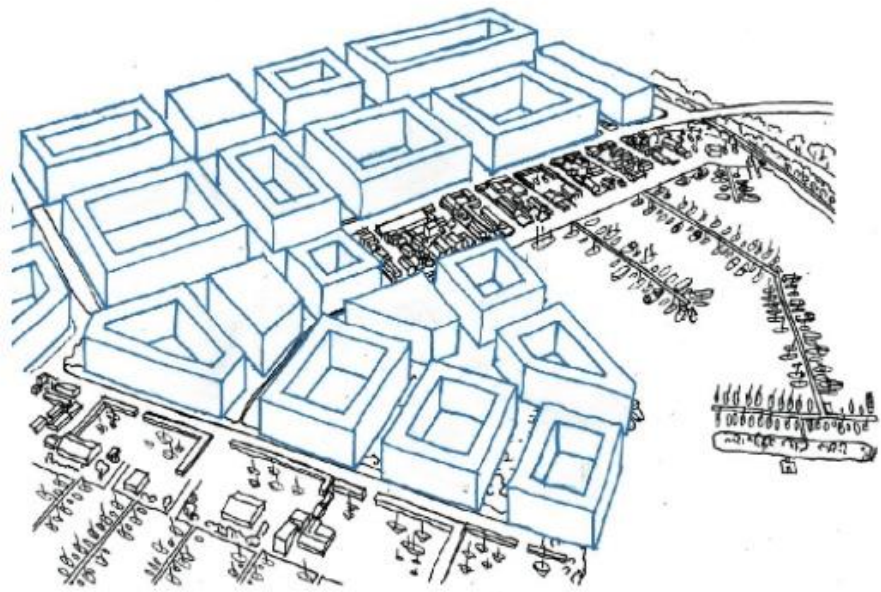
tidig lægger kommuneplanen op til, at der skal etableres store og mellemstore grønne områder andre steder – for skatteborgernes penge vel at mærke. Jeg synes, det er en glimrende idé at etablere nye, grønne områder, men når man samtidig vil bebygge de eksisterende naturarealer, får københavnernes ikke 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 naturpløjede 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 de sammenhængende grønne områder, som allerede eksisterer. - Jeg skal her henviser til Fingerplanen 2018. Da jeg har særlig interesse i området omkring Bådehavnsgade, Fiskerhavnen og nærliggende grønne arealer vil jeg her koncentrere mig 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 jeg, at sammenhængen 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 området 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 det 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 Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmene

s beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem det "nye" og "gamle" Sydhavn. BYUDVIKLINGEN OMKRING FISKERHAVNEN BØR TAGE AFSÆT I STEDETS KVALITETER. Se billede 1. IMG\_5434 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. Se billede 2. IMG\_5435 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. Se billede 3. IMG\_5436 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 Bådehavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning. 6. Område vest for Bådehavnsgade som kan omfattes af en samlet byplanlægning. 7. Tippet, en del af det sammenhængende naturområde med stor biodiversitet og rekreativ karakter. Mvh. Merete Ganshorn Nielsen



## **Svar til: Høring 49038 af: Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID)**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

242

INDSENDT AF

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID)

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Interesseorganisation for 273 lystbådehavne

POSTNR.

2605

BY

Brøndby

HØRINGSSVAR

Fjerner man lystbådehavnes mulighed for opbevaring af både om vinteren, skaber man en grundlæggende usikkerhed for havnen, klubberne og de fremtidige udviklingsmuligheder. Blandt de mange store projekter, som de tre foreninger bag Svanemøllehavnen er udfordret af, skaber Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 særlige udfordringer for de arealer til opbevaring af både om vinteren (Vinterpladsen og Kulpladsen), som Øresunds Sejlklub Frem lejer af kommunen. Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) opfordrer Københavns Kommune til at gå i en konstruktiv dialog med havnebestyrelsen med det formål at skabe størst mulig gennemsigtighed om planerne for området. Særlig fokus bør i første omgang være på at sikre medlemmerne af Øresunds Sejlklub Frem og Kjøbenhavns Amatør Sejlklub fortsatte muligheder for at kunne opbevare bådene nær klubhuset på Vinterpladsen og Kulpladsen. Det bør i den forbindelse undersøges, om et eventuelt spidsbelastningsanlæg kan placeres et sted, der ikke berører arealerne til vinteropbevaring. Indtil der ligger en afklaring af alternative udviklingsmuligheder og lokaliseringer, bør rammerne for Svanemøllen, 897, ikke ændre status fra Rekreative Formål til Forsyningsformål.

10. oktober 2019  
Ref. Tom Elmer Christensen  
M: 21208889  
E-mail: [tom@flidhavne.dk](mailto:tom@flidhavne.dk)

## **Foreningen af Lystbådehavne I Danmark ønsker forholdene for Svanemøllehavnen afklaret inden KP2019 vedtages**

Fjerner man lystbådehavnes mulighed for opbevaring af både om vinteren, skaber man en grundlæggende usikkerhed for havnen, klubberne og de fremtidige udviklingsmuligheder.

Blandt de mange store projekter, som de tre foreninger bag Svanemøllehavnen er udfordret af, skaber Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 særlige udfordringer for de arealer til opbevaring af både om vinteren (Vinterpladsen og Kulpladsen), som Øresunds Sejlklub Frem lejer af kommunen.

Efterspørgslen på bådpladser er meget stor, og også mulighed for landplads til både i vinterhalvåret er meget vigtig. En aktuel optælling viser, at Sejlklubben Sundet har ca. 250 både på Vinterpladsen og ca. 10 både på venteliste. Frem har 176 på Vinterpladsen, 25 på Kulpladsen og 6 på venteliste og Københavns Amatør Sejlklub har 159 både på Vinterpladsen, 34 på Kulpladsen og lige nu 9 både på venteliste til landplads. Ventelisterne ventes at vokse i oktober og november. Så By og Havns planlagte aktiviteter på Vinterpladsen og på Kulpladsen har mærkbare konsekvenser for klubbernes medlemmer og for klublivet de kommende år. Se illustration på kort side 2.

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID) opfordrer Københavns Kommune til at gå i en konstruktiv dialog med havnebestyrelsen med det formål at skabe størst mulig gennemsigtighed om planerne for området. Særlig fokus bør i første omgang være på at sikre medlemmerne af Øresunds Sejlklub Frem og Københavns Amatør Sejlklub fortsatte muligheder for at kunne opbevare bådene nær klubhuset på Vinterpladsen og Kulpladsen. Det bør i den forbindelse undersøges, om et eventuelt spidsbelastningsanlæg kan placeres et sted, der ikke berører arealerne til vinteropbevaring.

***Indtil der ligger en afklaring af alternative udviklingsmuligheder og lokaliseringer, bør rammerne for Svanemøllen, 897, ikke ændre status fra Rekreative Formål til Forsyningsformål.***

Svanemøllehavnen er med 7.000 brugere Danmarks største lystbådehavn, og et af kommunens største aktiver, når det gælder søsport og fritidssejlads. Klubberne er især stærke på deres indsats for breddeidrætten og på ungdomsarbejde. Den indsats kalder på større respekt og inddragelse i beslutningsprocessen langt tidligere i de mange planer, der nu lægges for området.



FLID ønsker, at Københavns Kommune selv deltager i forhandlinger med havn og klubber, så planer, der på afgørende vis truer Svanemøllehavnen og klubbernes fremtid, ikke kun skal forhandles med By og Havn.

FLID stiller sig til rådighed for forhandlinger om den fremtidige planlægning og udvikling af området ved Svanemøllehavnen.

Venlig hilsen

Jesper Højenvang

Direktør

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

[jesper@flidhavne.dk](mailto:jesper@flidhavne.dk)

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

### OM Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

FLID er lystbådehavnenes brancheforening med 272 medlemshavne og repræsenterer 45.000 bådpladser og 1 mio. gæsteovernatninger.

#### Kulpladsen:

Kulpladsen er det på skitsen gult markeret firkant.

Frem's landplads er gul trekant på skitsen.

Kulpladsen blev for en del år siden givet som kompensation for at K.A.S mistede en del af deres landplads til "gaspumpestation".

K.A.S og Frem benytter i fællesskab kulpladsen til at have både på land om vinteren og p-plads om sommeren.

Sejlkлубberne har fået oplyst at By & Havn ønsker kulpladsen inddraget til beboelse, for finansiering af ændringerne ved Svanemølleværket. Dette er dog ikke med i KP19. Men hvis dette bliver aktuelt, ser det ud til at Frem mister begge de to landpladser som de har rådighed over i dag og derved deres eksistensgrundlag. Udlejning af landpladser udgør 50% af indtægterne i klubberne.



## Svar til: Høring 49038 af: Sarah Brandt Talreja

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

243

INDSENDT AF

Sarah Brandt Talreja

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune, Jeg er blevet gjort bekendt med at I planlægger at bygge endnu en daginstitution på Saxtorpsvej mellem Arken og Nabohuset og vil i den forbindelse anbefalde jer at stryge den plan. 1. Jeg har to børn der går i Arkens udflytterbørnehaven Ønske Øen og bussen har fast holdeplads foran den grønne plet. Grundet trafik fra både Arken og Nabohuset, har vi flere gange oplevet at vores børn er blevet sat af ude midt på vejen, fordi bussens holdeplads er optaget af forældre der henter børn. Det skaber kaos for ALLE. Bilerne kan hverken komme frem eller tilbage når bussen holder ude midt på vejen og blokerer for alle. Mine og andres børn bliver udsat for at blive jorder af en cyklist, som ikke gider vente og derfor kører igennem mængden af børn. 2. Brønnum's buselskab har flere gange de sidste mange år, gjort jer opmærksom på dette problem og udover det, så tror jeg ikke at I er klar over hvor mange fortov og kantsten busserne dagligt kører på for at komme frem og tilbage og a. trafikken. Hvad med sikkerheden når bussen er oppe og kører på fortovet og hvad med alle de reparationsudgifter der venter KBH kommunen på sigt? Det er jo ikke kun ved Arken at bussen er oppe på fortovet. Det er hele vejen nede ved Ole Borchs vej, rundt i svinget og frem til destinationen. Her efter forsætter den videre ud på Vigerslev Alle men ikke før at den har været oppe på fortovet igen, grundet for mange biler på vejen. 3. Da Nabohuset blev bygget, lovede I også at den grønne plet ikke ville blive rørt og I går jo netop på at København skal være en grøn by hvor vi bl.a. også skal bevare samt plante flere træer, vi skal skabe flere grønne arealer og nu vil I så fjerne et fantastisk grønt areal som er det sidste vi har tilbage og som bliver brugt dagligt. Det giver overhovedet ikke mening. Jeg håber inderligt at I vil lytte og hvis det er fordi I mangler et andet sted at opføre en daginstitution, hva

d med at kigge på Retortvej? Der er så meget nybyggeri på den vej, at der må da være plads til at opføre en daginstitution der. Derudover vil det også give fin mening i forhold til de mange familier der bor der. Jeg håber inderligt at I vil tænke over dette igen med "sikkerheden" som første prioritet og herefter som anden prioritet at I fjerner vores sidste grønne areal som vi bruger dagligt og sidst men ikke mindst, at der venter endnu flere reparationsudgifter til vejene i vores område som jeg vil mene, er bedre brugt et andet sted i kommunen. Pft. tak for jeres tid og opmærksomhed. Bh, Sarah









## **Svar til: Høring 49038 af: Henning Svendsen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

244

INDSENDT AF

Henning Svendsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Arkitema A/S

POSTNR.

8000

BY

Aarhus

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplanforslag 2019. Nærværende høringssvar fremsendes på Vegne af boligorganisationen Bo-Vita. Fuldmagt til Arkitema A/S er vedhæftet som dokument. Der blev i forbindelse med høring af kommuneplanstrategi 2019 fremsendt høringssvar vedr. 8 af Bo - Vitas ejendomme. Det fremgår af Kommuneplanforslag 2019 at rammebestemmelser er justeret for fem af ejendommene, Fortvænget, Prags Boulevard, Kongelundsvej, Den grønne trekant og Vermundsgade. Det er fortsat Bo - Vitas ønske at kommuneplanrammer justeres for de tre øvrige ejendomme beskrevet i det fremsendte materiale. Det drejer sig om Bodenhofs Plads, Lukretiavej og Engholmen. Høringssvar er suppleret med ønsker om justering af rammebestemmelser for ejendommene, Kamhusene og Serbiensgade. Der er redegjort for baggrunden for ønsker om justeringer af rammebestemmelserne for ejendommene omfattet af høringssvar i det vedhæftede materiale.





# KAMHUSENE

SKITSEMAPPE // 5. MARTS 2019

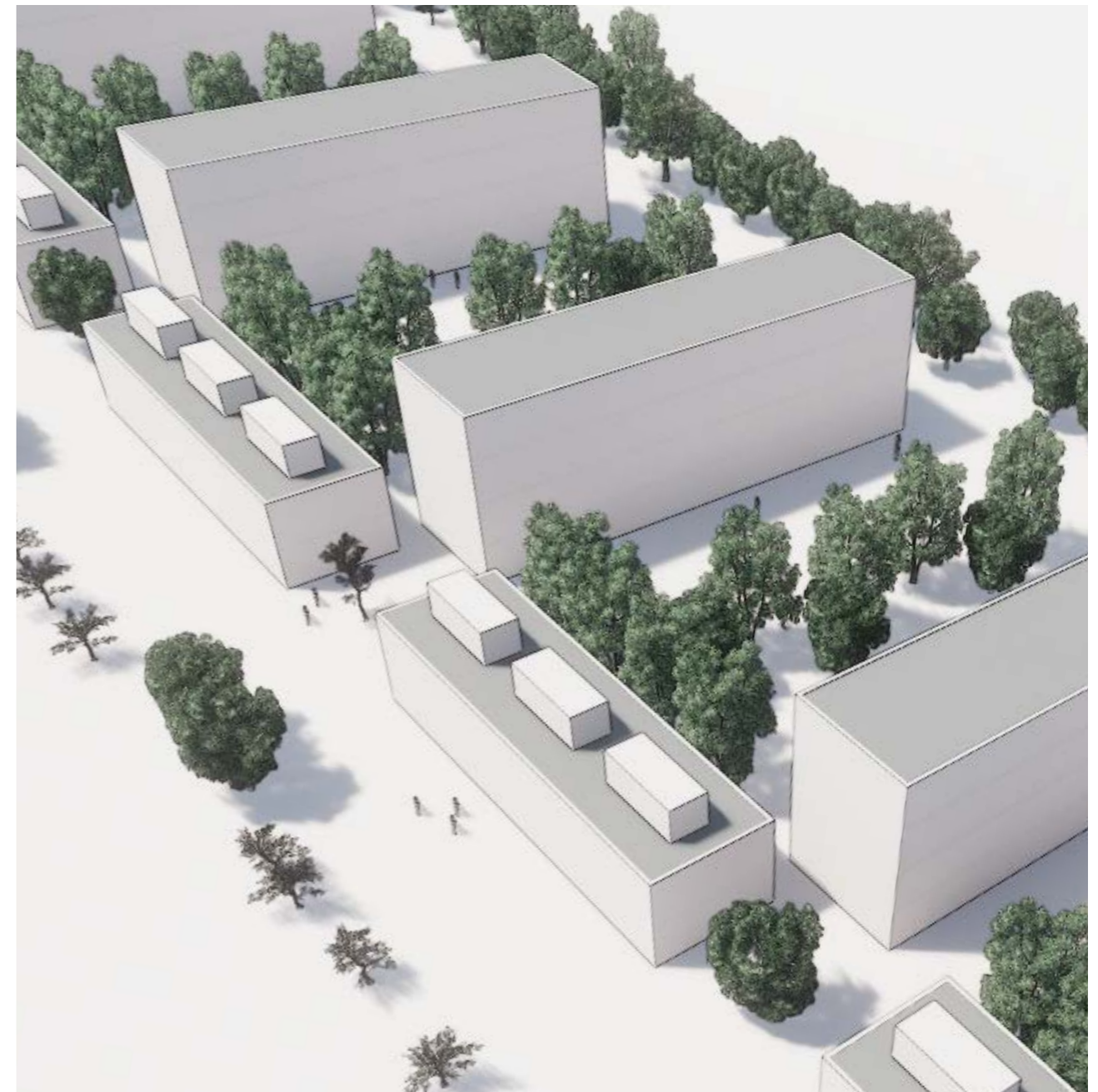
Grundejerønsker at indpasse en ny boligbebyggelse i eksisterende boligområde på matrikel 0138, Vigerslevvej, København.

Grunden er afgrænset mod nord af jernbanen og mod vest et grønt område med Harrestrup Å.

Mod syd ligger et større boligområde og mod øst, knyttes grunden via intern ankomstvej til Vigerslevvej.

Visionen er at integrere en ny boligbebyggelse, som tilpasses den eksisterende bebyggelses skala og udtryk.

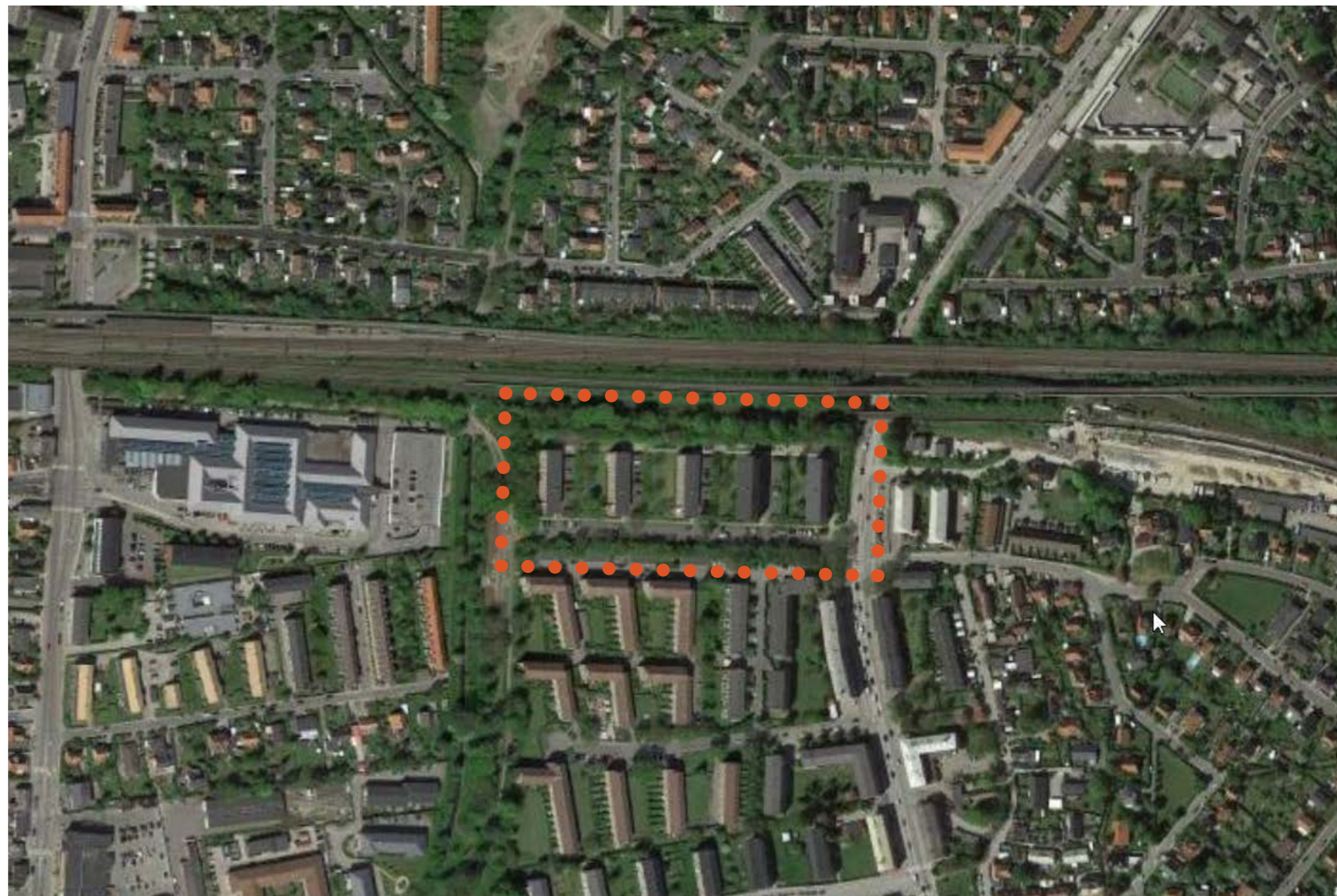
Med fokus på at fastholde områdets grønne karakter ved at respektere allerede udlagte grønne grådrum og etablere bygninger ved kantzoner og skabe aktive områder mellem vej og de grønne arealer.



# 01 OMRÅDET

Grundejerønsker at indpasse en ny boligbebyggelse i eksisterende boligområde på matrikel 0138, Vigerslevvej, København. Grunden er afgrænset mod nord af jernbanen og mod vest et grønt område med Harrestrup Å. Mod syd ligger et større boligområde og mod øst, knyttes grunden via intern ankomstvej til Vigerslevvej.

Visionen er at integrere en ny boligbebyggelse, som tilpasses den eksisterende bebyggelses skala og udtryk. Med fokus på at fastholde områdets grønne karakter ved at respektere allerede udlagte grønne grådrum og etablere bygninger ved kantzoner og skabe aktive områder mellem vej og de grønne arealer.



# 01

## OMRÅDET



VIEW FRA NORD ØST



VIEW FRA NORD VEST

# 01

## OMRÅDET



VIEW | ANKOMST MOD ØST



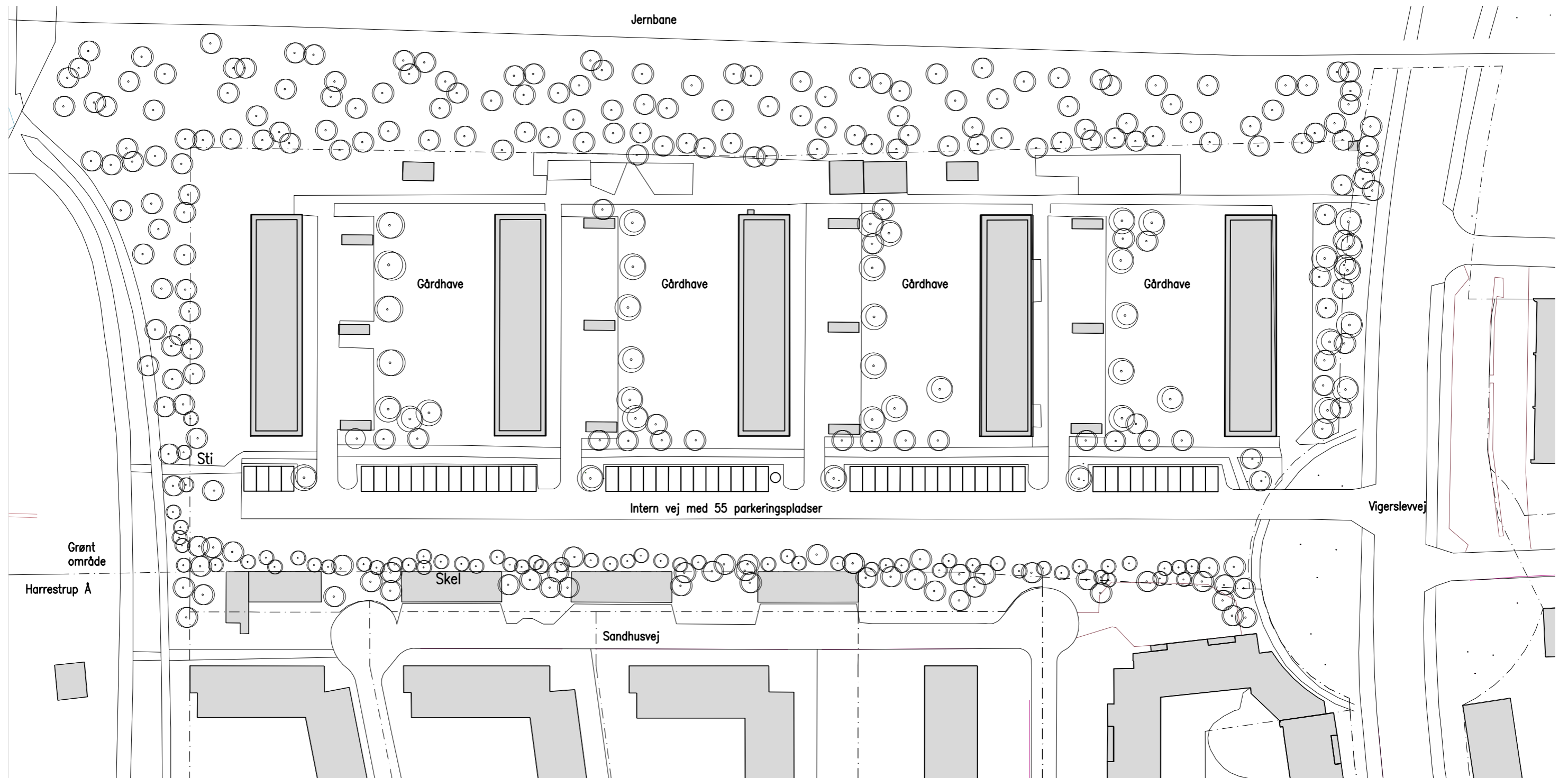
VIEW | GÅDRUM SET FRA INTERN VEJ

B



VIEW | GÅDRUM, SET FRA EKSISTERENDE BOLIGBLOK

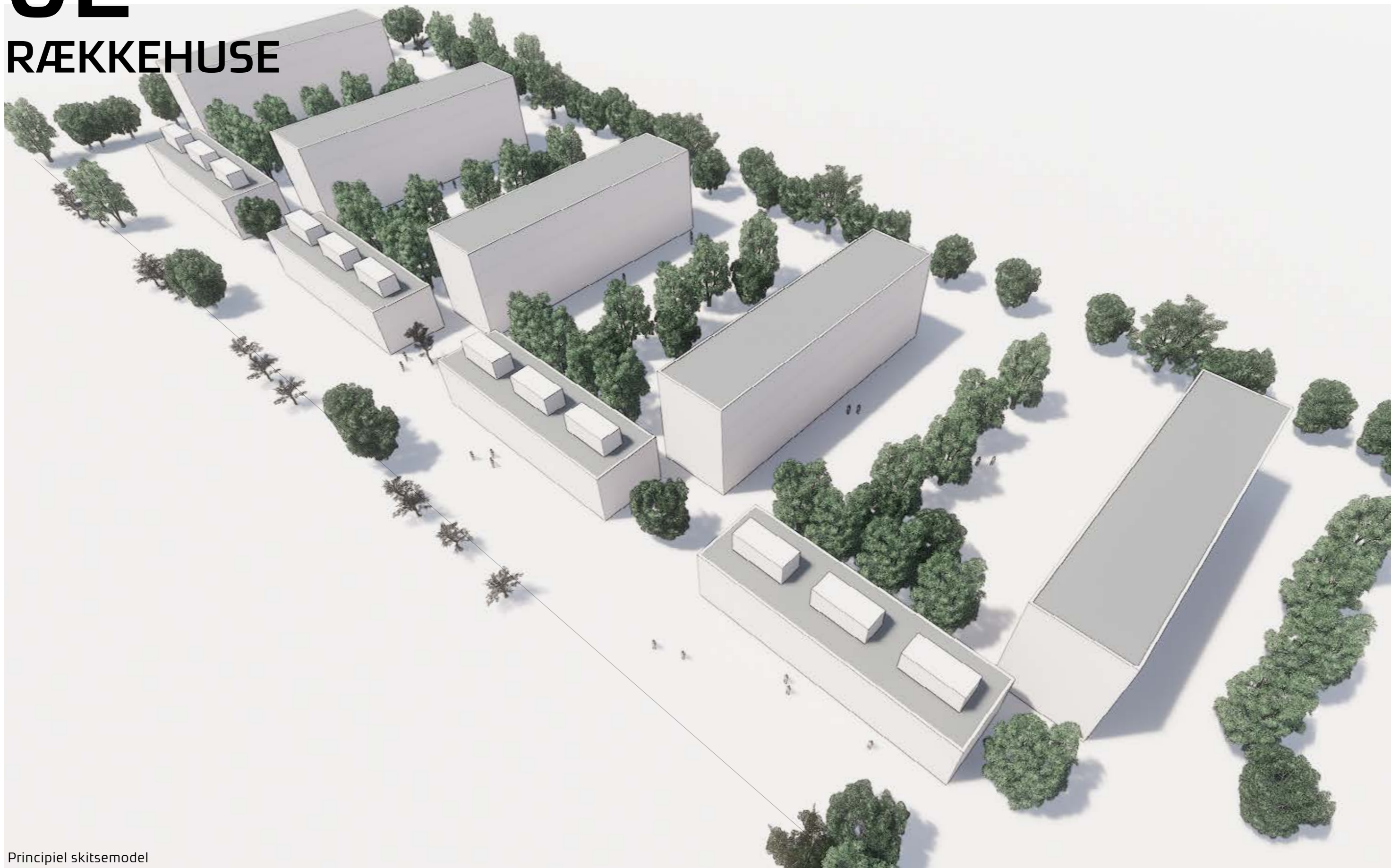
# 01 OMRÅDET



Situationsplan 1:800 // eksisterende forhold

# 02

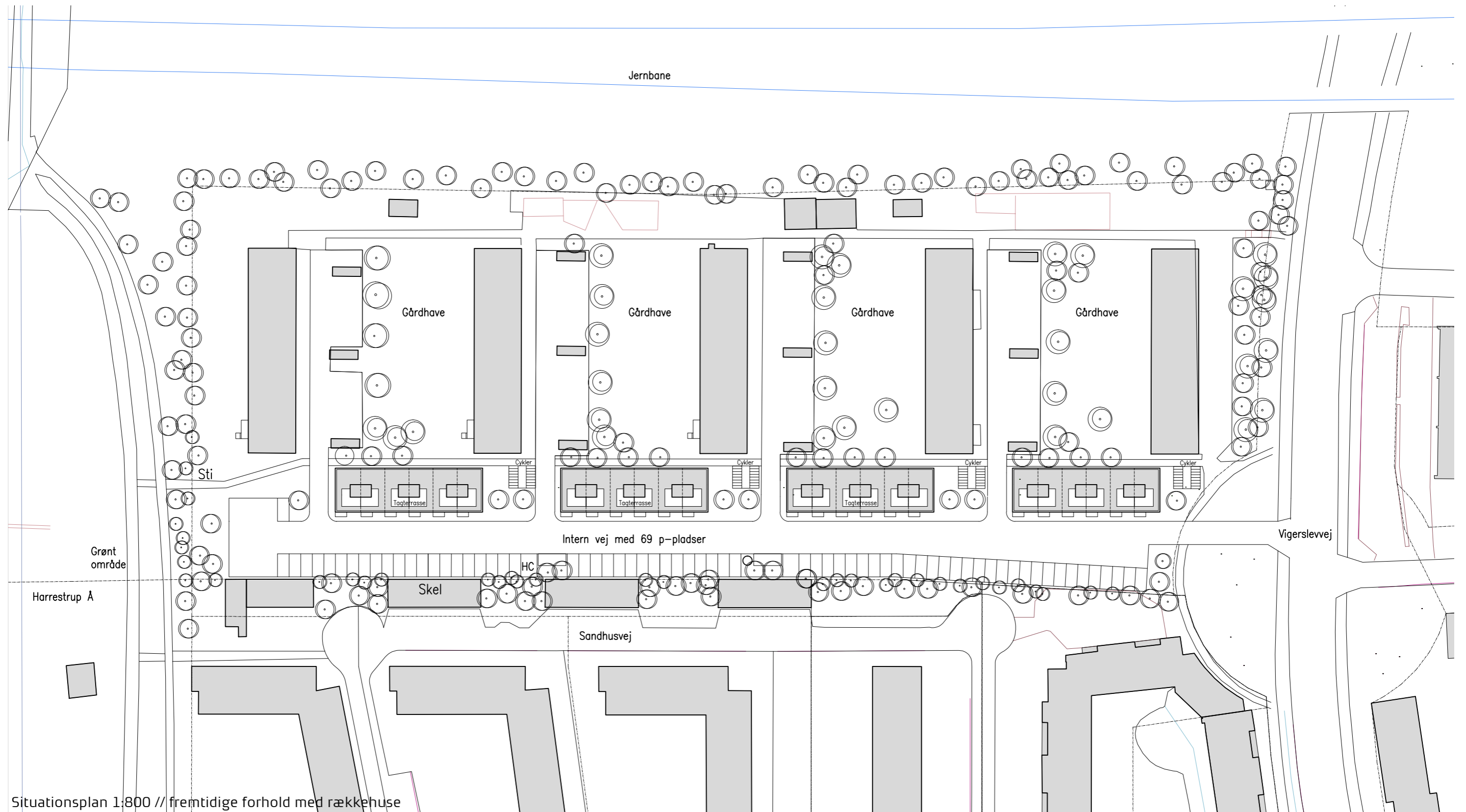
## RÆKKEHUSE



Principiel skitsemodel

# 02

## RÆKKEHUSE



Situationsplan 1:800 // fremtidige forhold med rækkehuse

# 02

## RÆKKEHUSE

Ekisterende boligblok

Ny rækkehusbebyggelse i 2 etager

Indre gade



View set fra indre gade/sydvest

Ekisterende boligblok

Ekisterende boligblok

Ny rækkehusbebyggelse i 2 etager



View set fra indre gårdrum/nordvest



# 02

## RÆKKEHUSE

### BEBYGGELSENS AREALER

Eksisterende forhold:

Grundareal: 19.204 m<sup>2</sup> (Heraf 4.783 m<sup>2</sup> vej)

Bebygget etageareal: 9.040 m<sup>2</sup>

Bebygget areal/footprint: 2.260 m<sup>2</sup>

Bebyggelsesprocent 47 %

Etager: 4 etager med høj kælder

Friareal: ca 10.456 m<sup>2</sup> / ca. 115%

### Kommuneplan/Lokalplan

Ingen lokalplan

Anvendelse/ramme: B2. Rammeområde 182

Bebyggelsesareal: 60%

Etagehøjde: max. 14 m

Friareal: 100% for bolig, 20% for erhverv.

### Nærværende projekt med rækkehuse i 2 etager:

Nyt bebyggelsesareal: 2.724 m<sup>2</sup>

Heraf udgør ca. 240 m<sup>2</sup> trappehus til tagterrasser.

Det samlede bebyggelsesareal:

(nyt og eksisterende): 11.764 m<sup>2</sup>

Bebyggelsesprocent 61%

Etager ny beb: 2 etager.

Friareal ialt: ca. 8.598 m<sup>2</sup> / ca. 73%

Herudover ca. 250 m<sup>2</sup> på tagterrasser (75%). (

### PARKERING

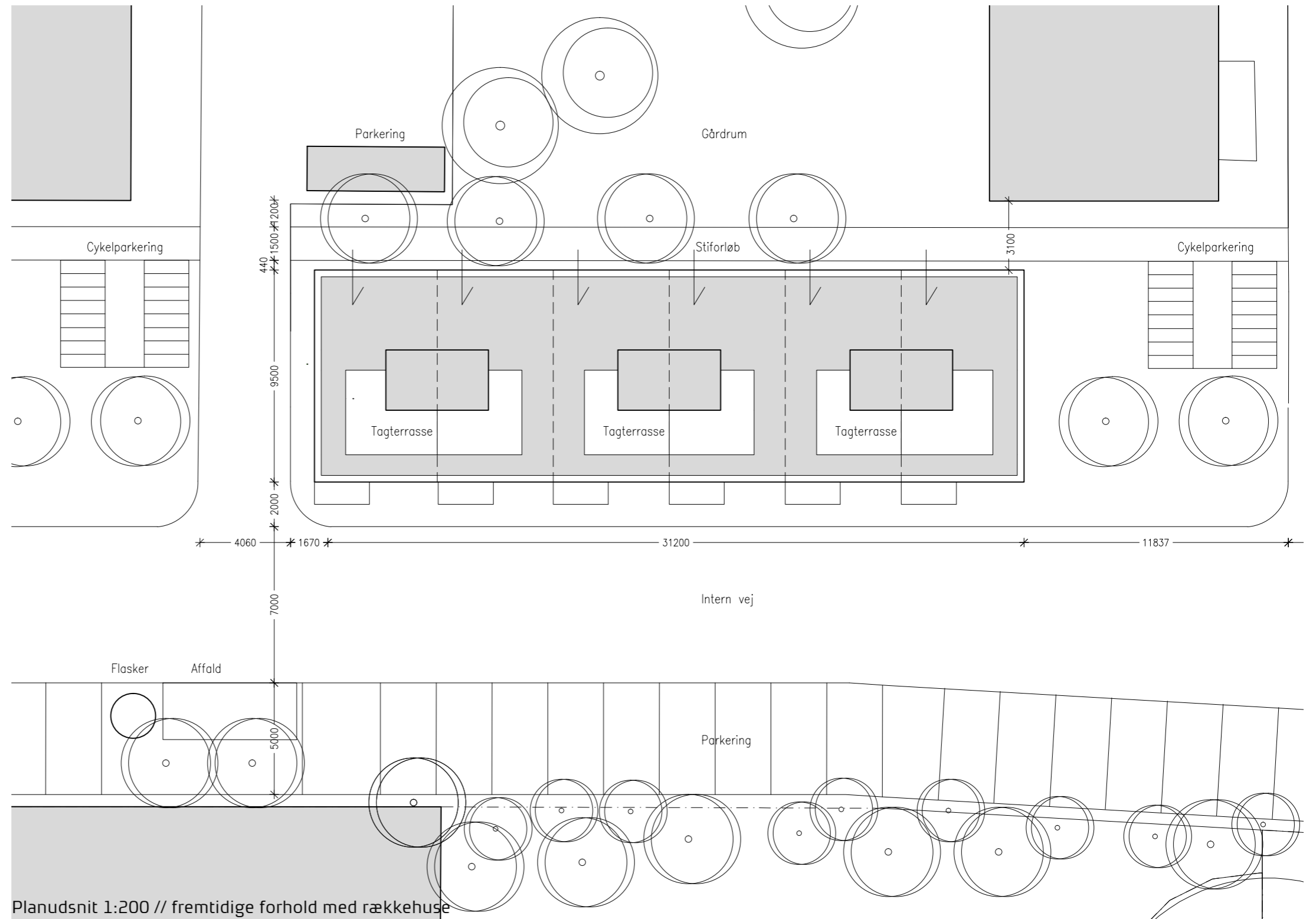
Krav til parkering fra Københavns Kommune

"Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>."

Dvs. nybyggeriet udløser 14 nye parkeringspladser.

Nedlæggelse af eks. pladser 55pladser

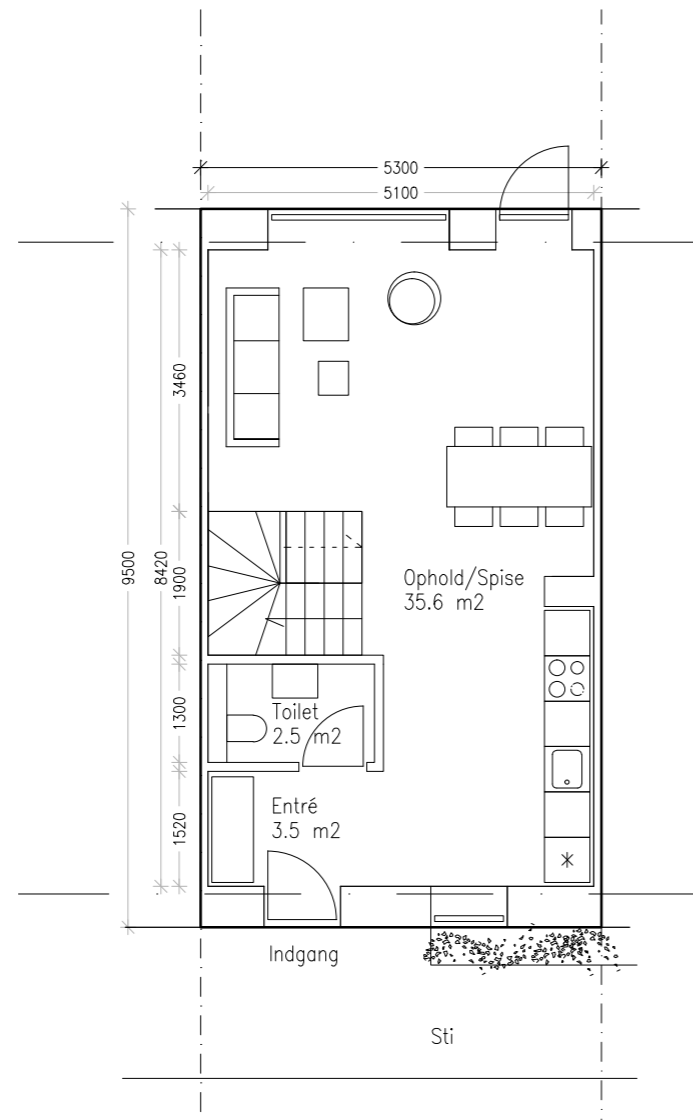
Nye parkeringspladser i alt 69 pladser



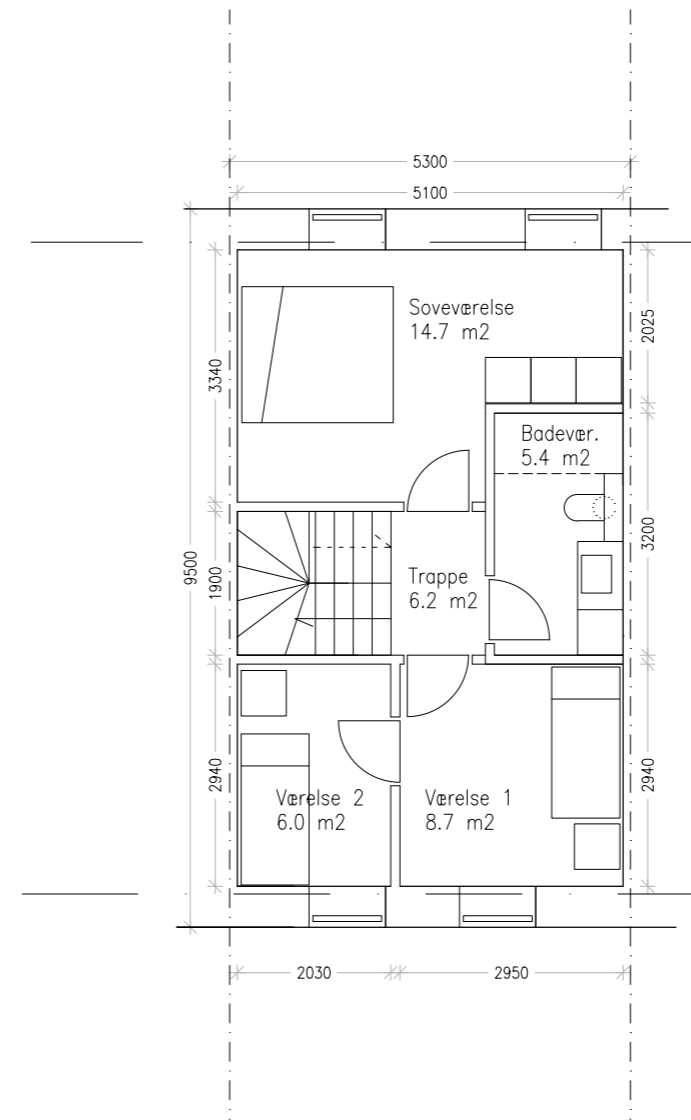
Planudsnit 1:200 // fremtidige forhold med rækkehuse

# 02

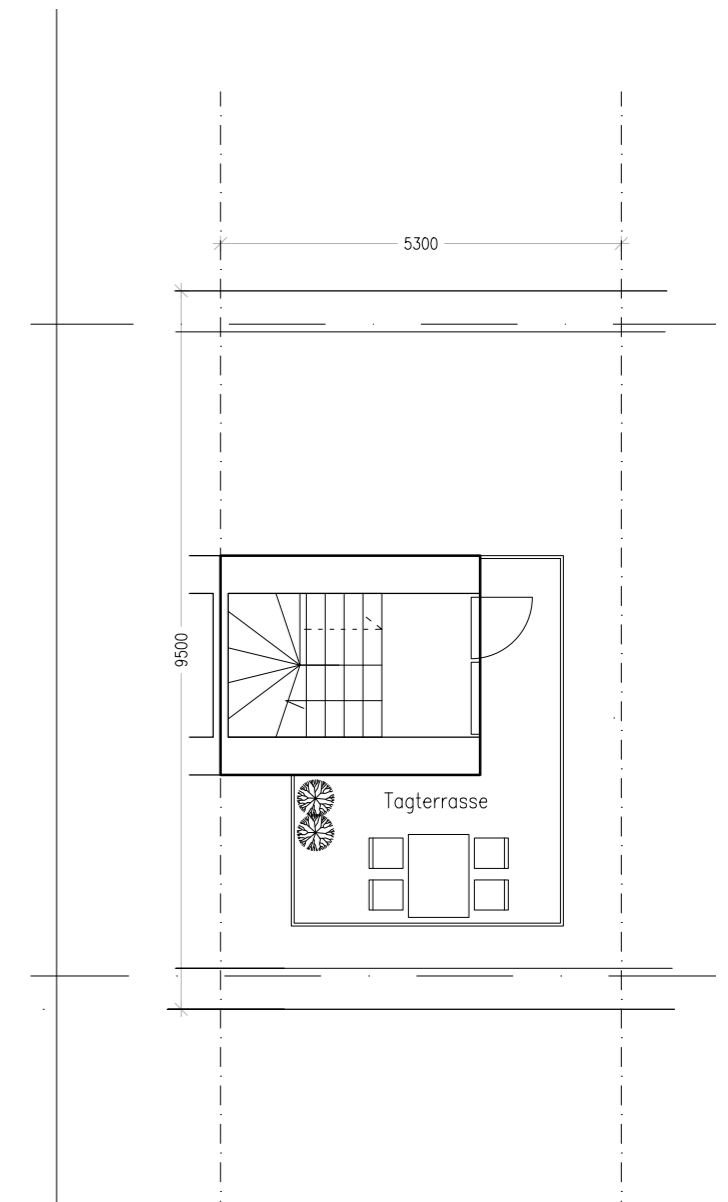
## RÆKKEHUSE



**STUEPLAN - 50,35 M<sup>2</sup>**



**1. SALS PLAN - 50,35 M<sup>2</sup>**



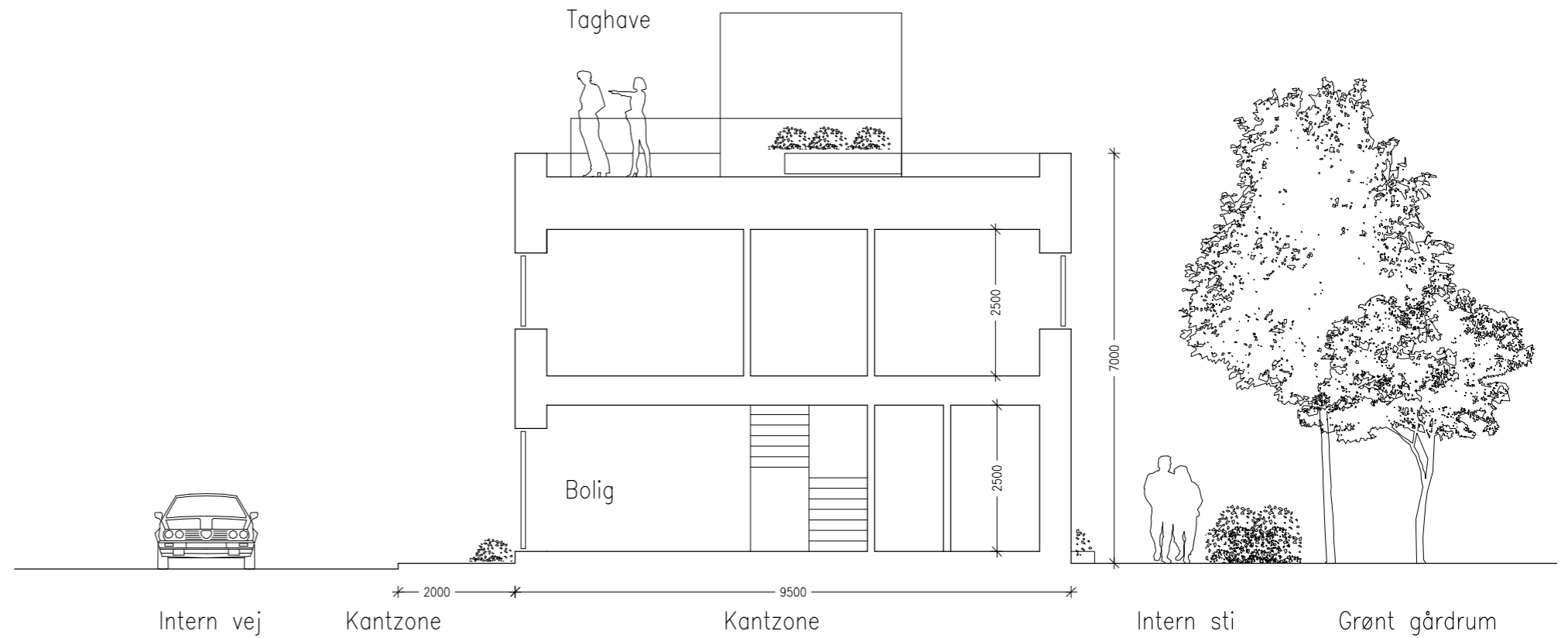
**TAGPLAN - 10 M<sup>2</sup>**

**TOTALT BRUTTOAREAL PR. BOLIG: 110,65 M<sup>2</sup>**

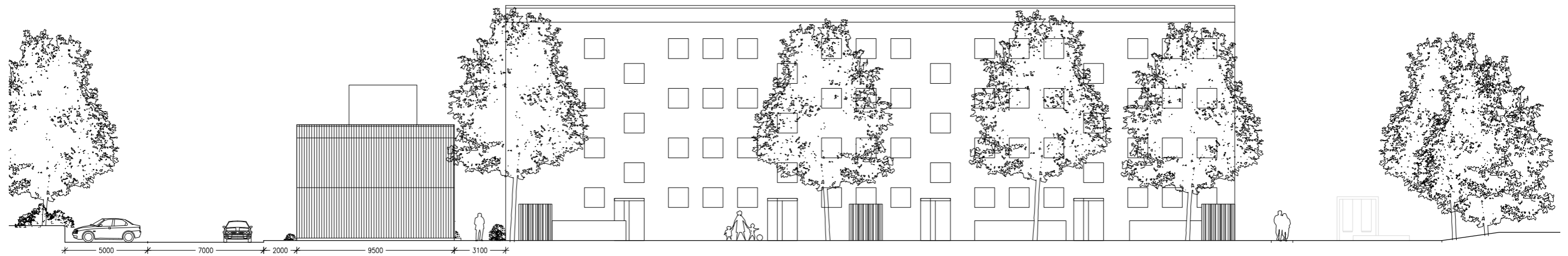
Principplan 1:100 | rækkehuse

# 02

## RÆKKEHUSE



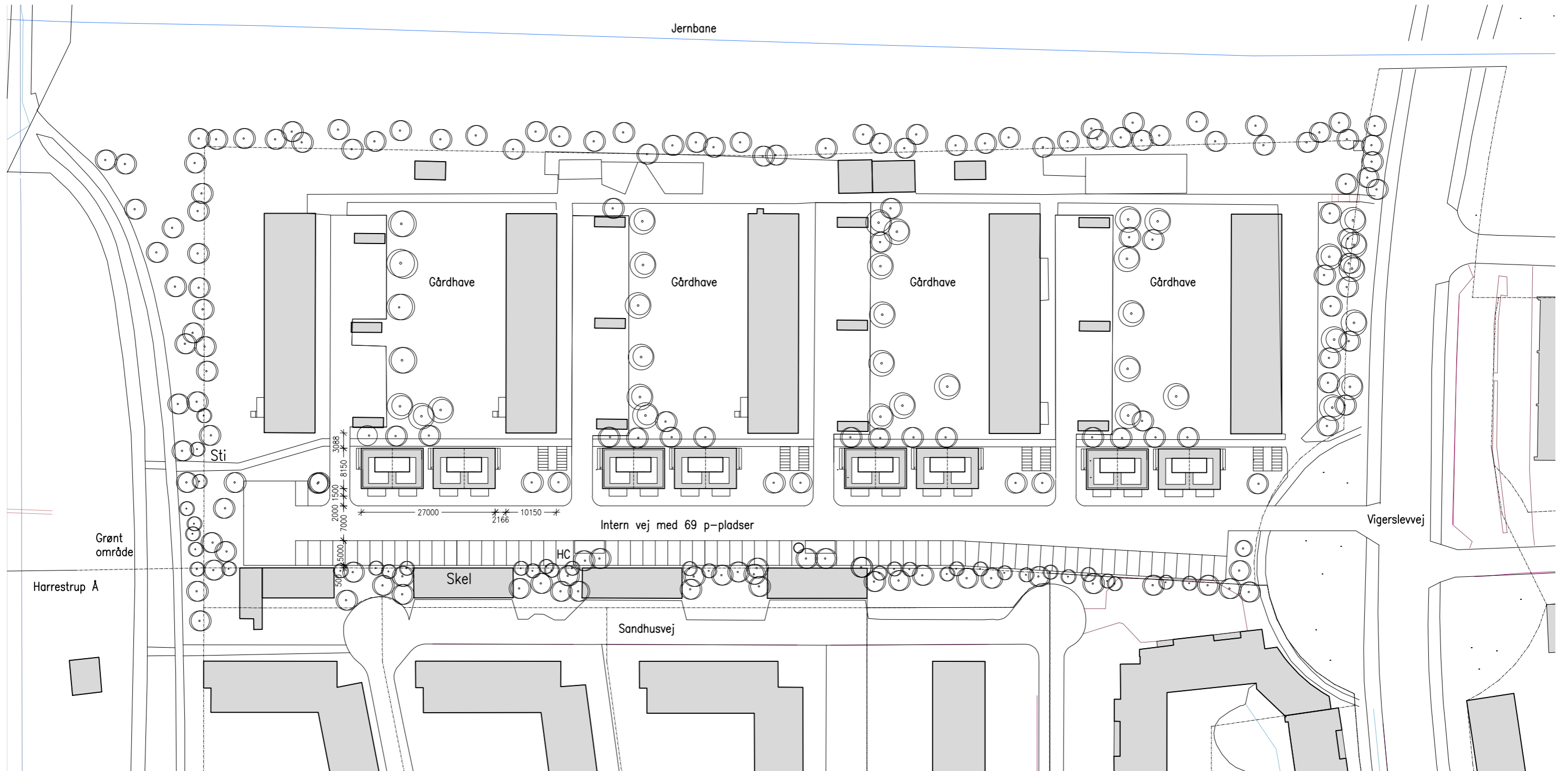
Principsnit i ny bebyggelse 1:250 | rækkehuse



Principsnit omgivelser 1:800 | rækkehuse

# 03

## DOBBELTHUSE



Situationsplan 1:800 // fremtidige forhold med dobbelthuse

# 02

## DOBBELTHUSE



Principiel skitsemodel

# 03

## DOBBELTHUSE

### BEBYGGELSENS AREALER

Eksisterende forhold:

Grundareal: 19.204 m<sup>2</sup> (Heraf 4.783 m<sup>2</sup> vej)

Bebygget etageareal: 9.040 m<sup>2</sup>

Bebygget areal/footprint: 2.260 m<sup>2</sup>

Bebyggelsesprocent 47 %

Etager: 4 etager med høj kælder

Friareal: ca. 10.456 m<sup>2</sup> / ca. 115%

### Kommuneplan/Lokalplan

Ingen lokalplan

Anvendelse/ramme: B2. Rammeområde 182

Bebyggelsesareal: 60%

Etagehøjde: max. 14 m

Friareal: 100% for bolig, 20% for erhverv.

### Nærværende projekt med dobbelthuse i 3 etager.:

Nyt bebyggelsesareal: 2.602 m<sup>2</sup>

Heraf udgør ca. 240 m<sup>2</sup> trappehus til tagterrasser.

Det samlede bebyggelsesareal:

(nyt og eksisterende): 11.642 m<sup>2</sup>

Bebyggelsesprocent 61%

Etager: 3 etager.

Friareal ialt: ca. 8.965 m<sup>2</sup> / ca. 77%

Herudover ca. 286 m<sup>2</sup> (79%) på altaner og tagterrasser

### PARKERING

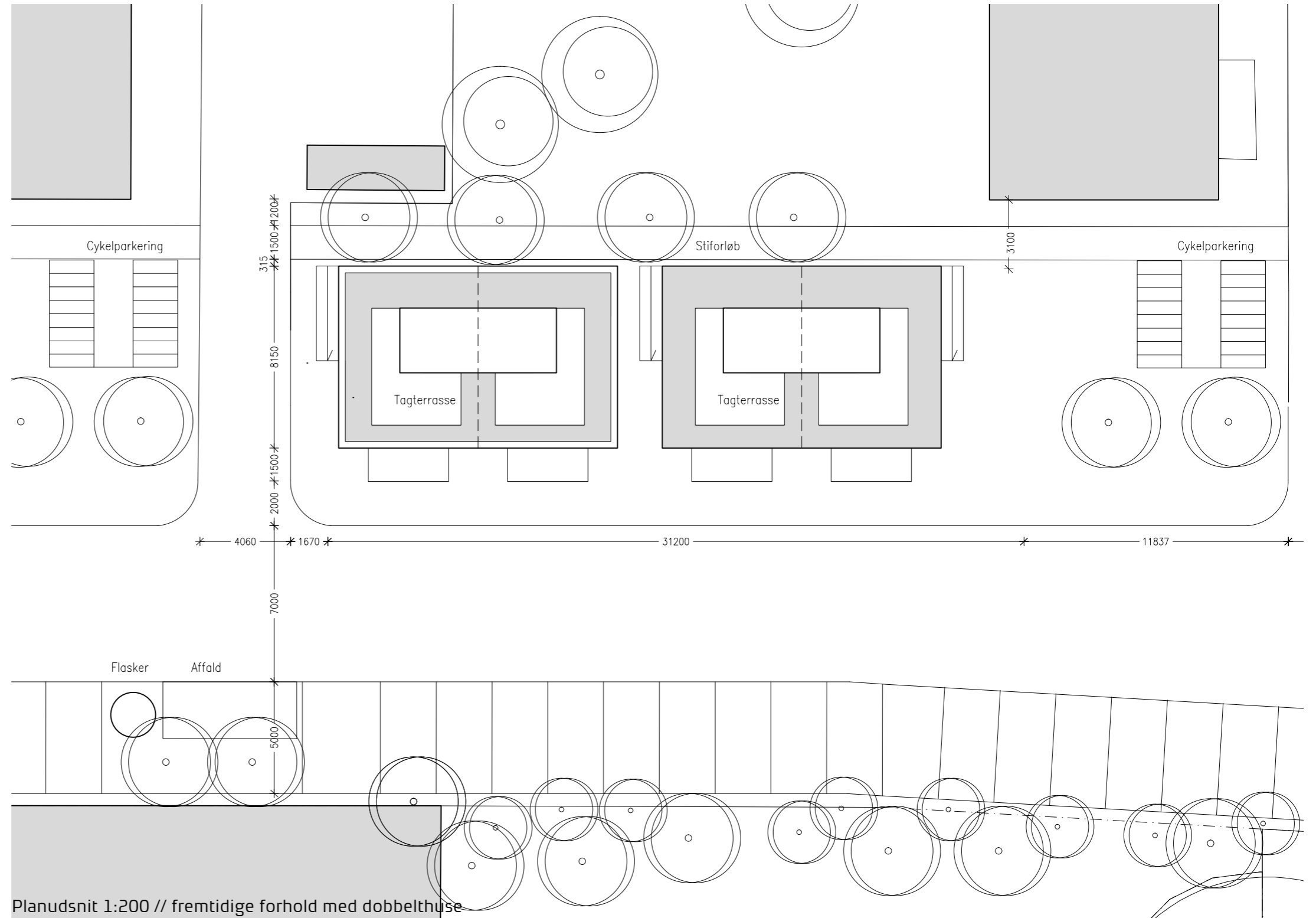
Krav til parkering fra Københavns Kommune

"Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>."

Dvs. nybyggeriet udløser 14 nye parkeringspladser.

Nedlæggelse af eks. pladser 55 pladser

Nye parkeringspladser i alt 69 pladser



# 02

## DOBBELTHUSE

Ekisterende boligblok

Ny bebyggelse i 3 etager

Indre gade



View set fra indre gade/sydvest

Ekisterende boligblok

Ekisterende boligblok

Ny rækkehusbebyggelse i 3 etager

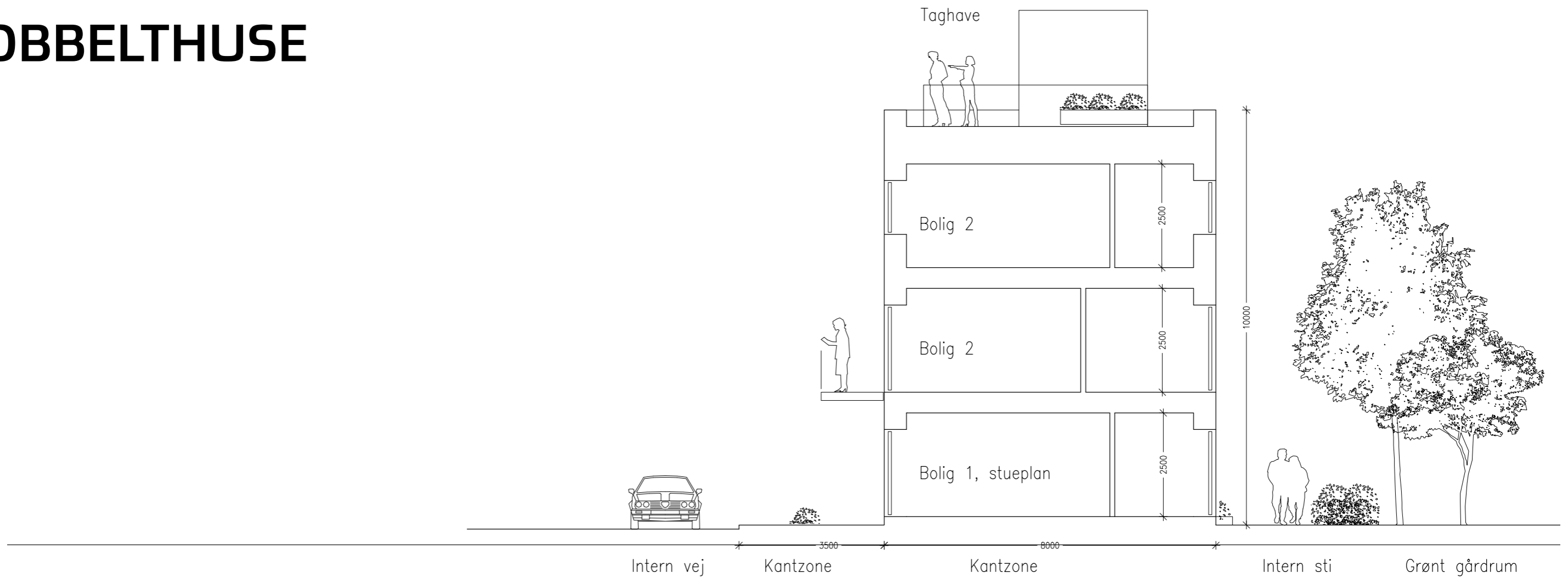
Principielle skitsemodeller// fremtidige forhold med rækkehusbebyggelse



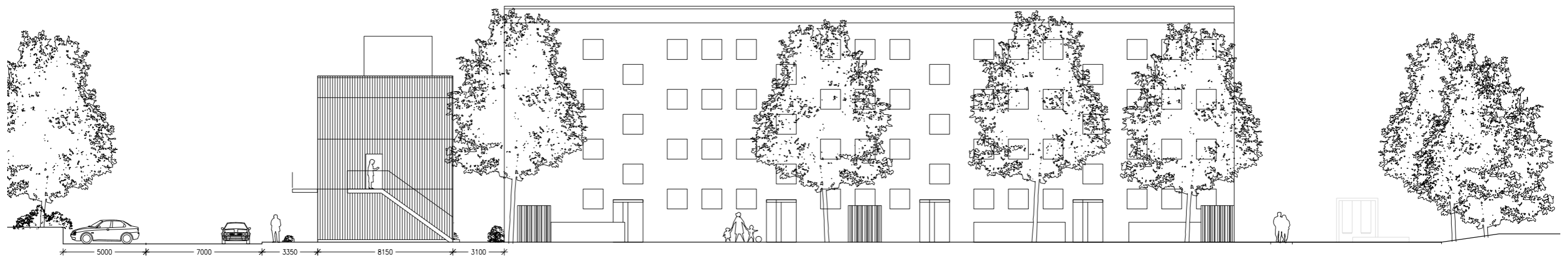
View set fra indre gårdrum/nordvest

# 03

## DOBBELTHUSE



Principsnit i ny bebyggelse 1:250 | dobbelthuse

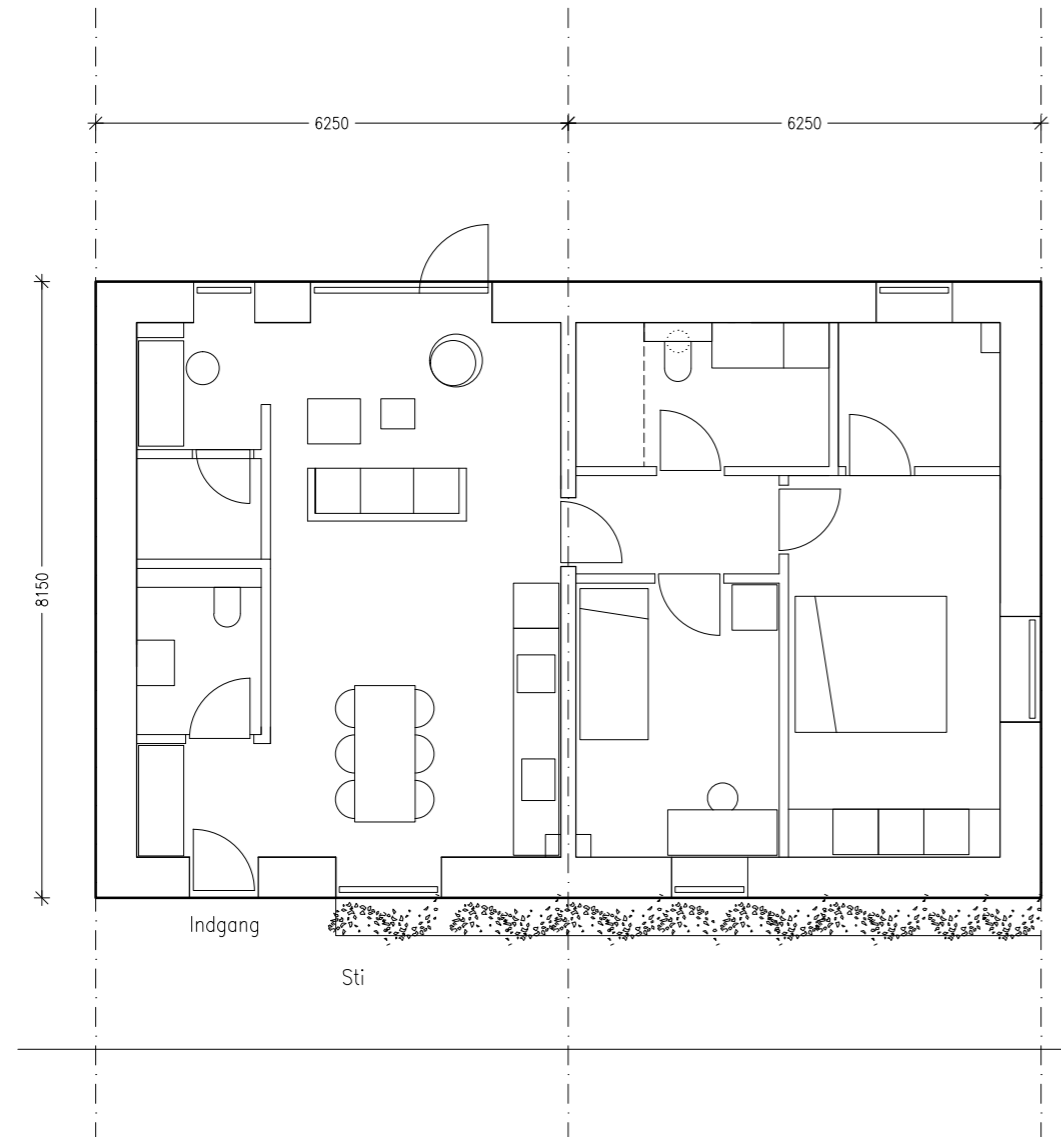


Principsnit omgivelser 1:800 | dobbelthuse

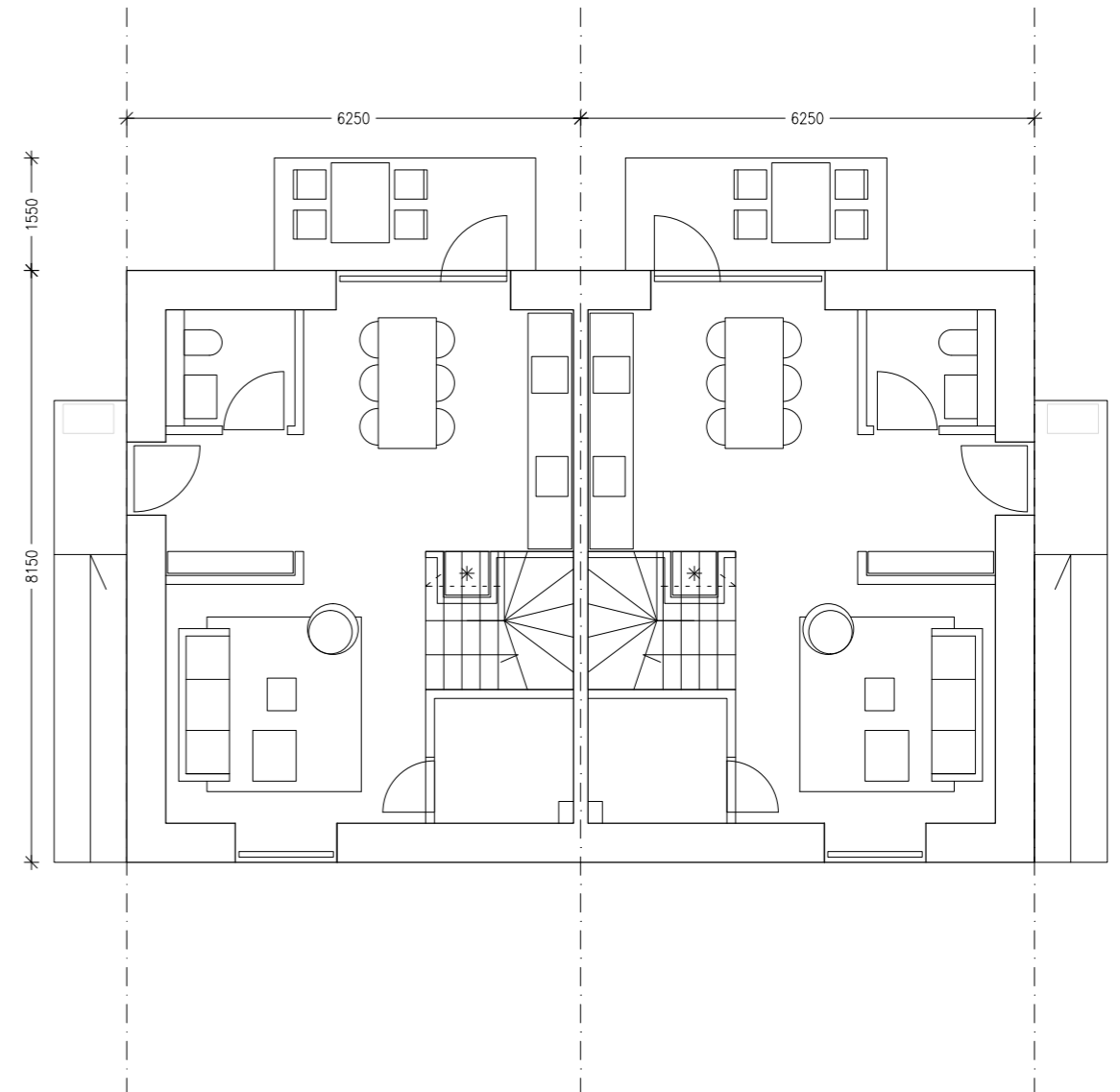


# 05

## DOBBELTHUSE



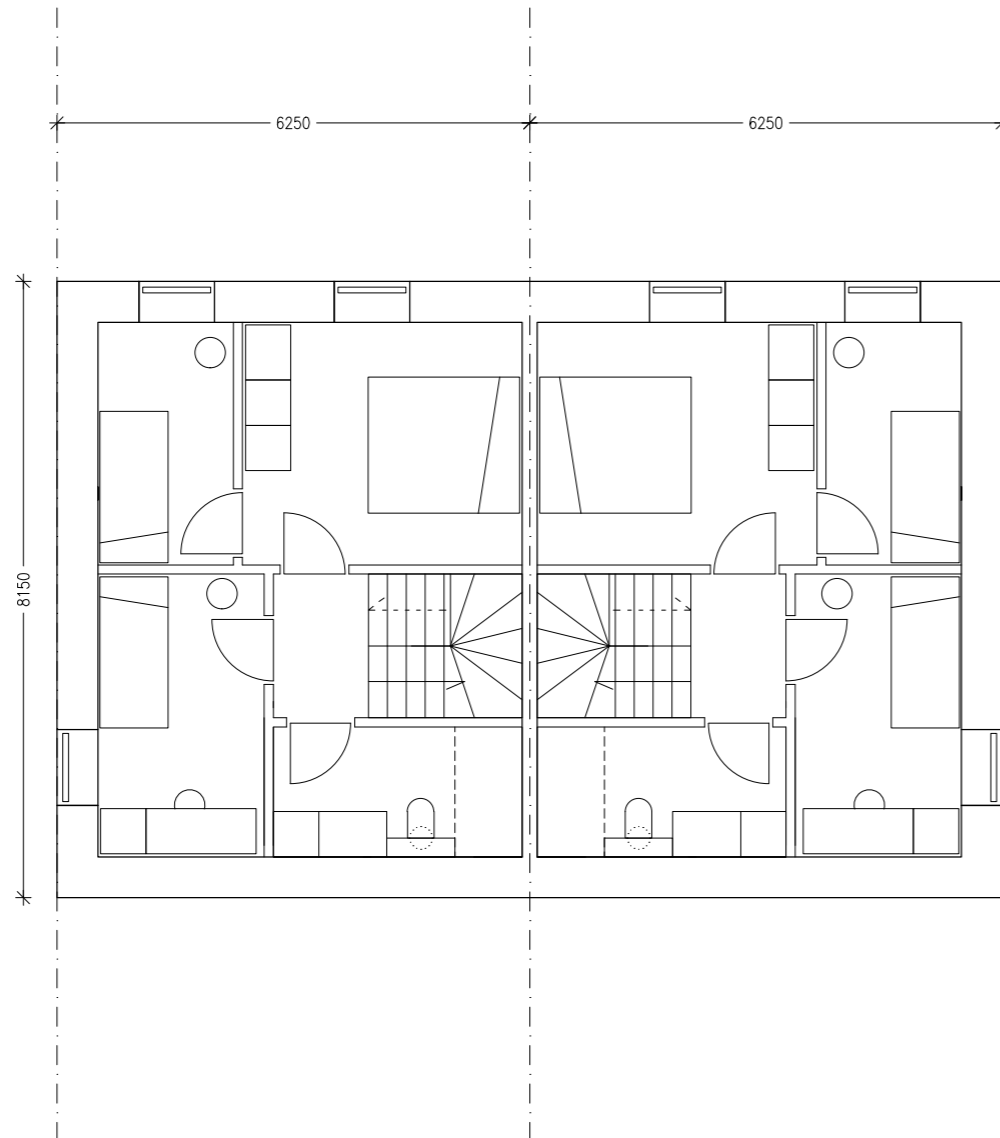
**STUEPLAN - 101,8 M<sup>2</sup>**



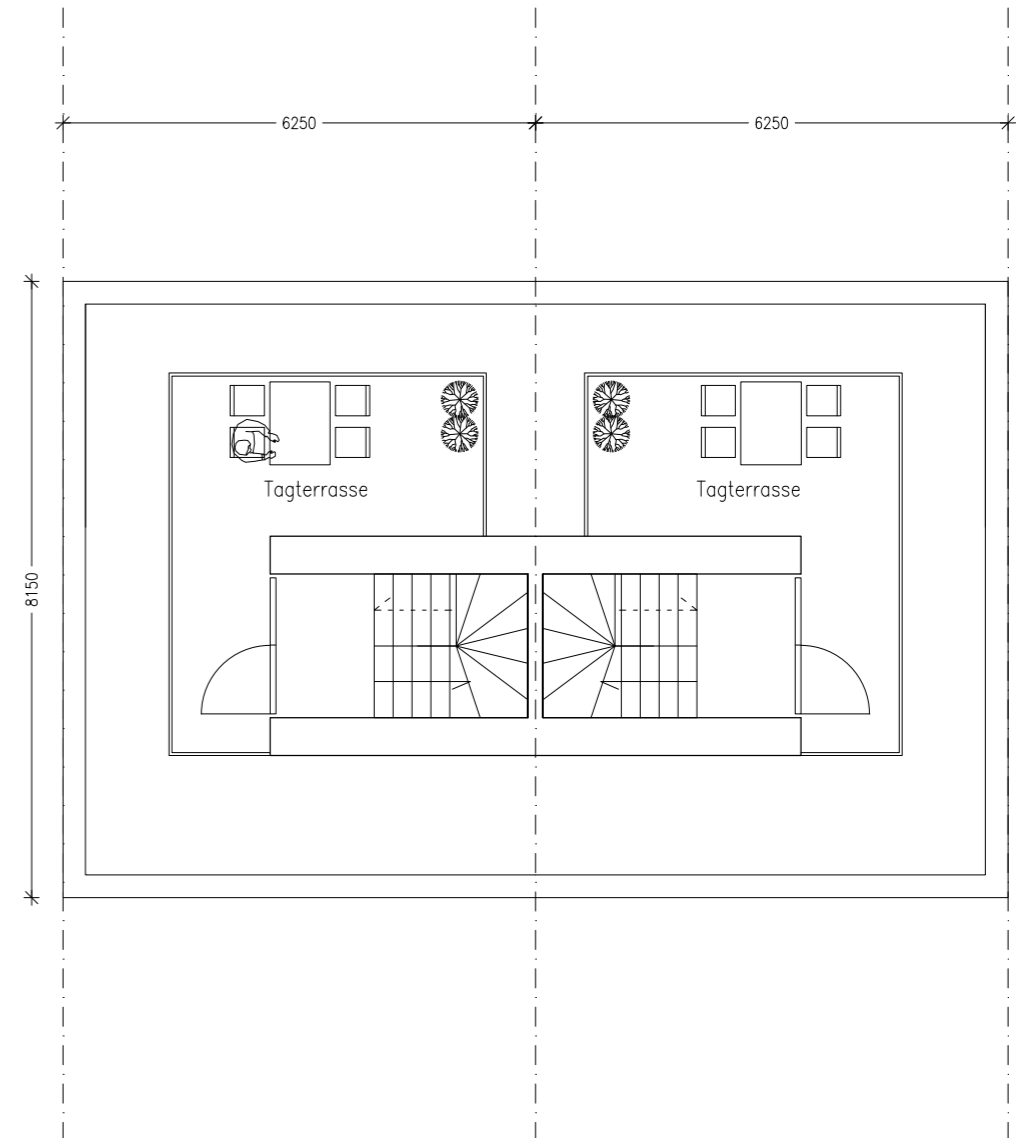
**1.SALS PLAN - 50,9 M<sup>2</sup> PR. ENHED**

# 05

## DOBBELTHUSE



**2. SALS PLAN - 50,9 M<sup>2</sup> PR. ENHED**



**TAGPLAN - 10 M<sup>2</sup> PR. ENHED**

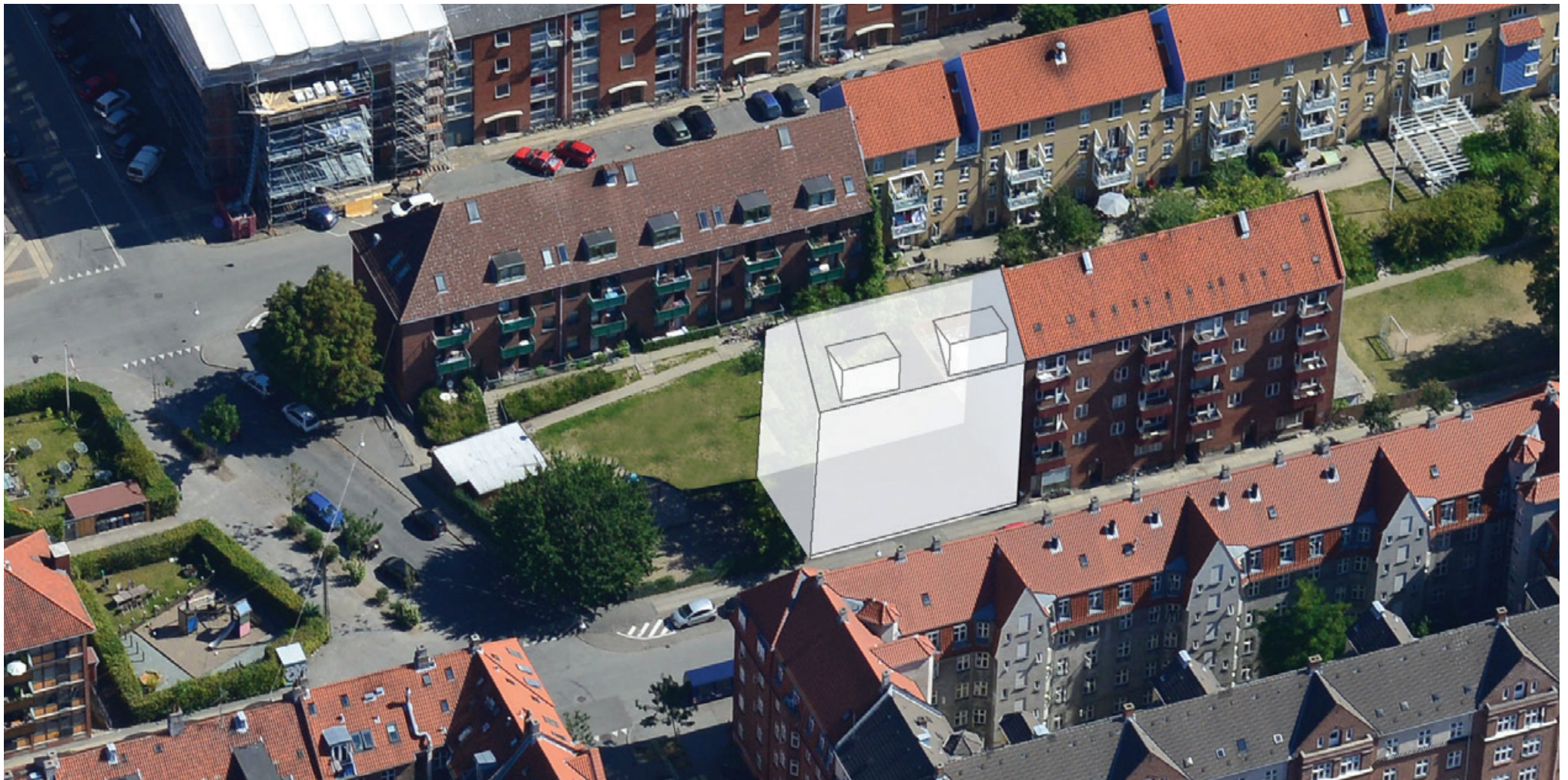
**TOTALT BRUTTOAREAL BOLIG I STUEPLAN: 101,8 M<sup>2</sup>**

**TOTALT BRUTTOAREAL FOR BOLIG I 2 ETAGER: 101,8 M<sup>2</sup> PR. ENHED**

Principplan 1:100 | dobbelthuse

# SERBIENSGADE KØBENHAVN

SKITSER BOLIGER / 20 AUGUST 2019



# SUTATIONSPLAN

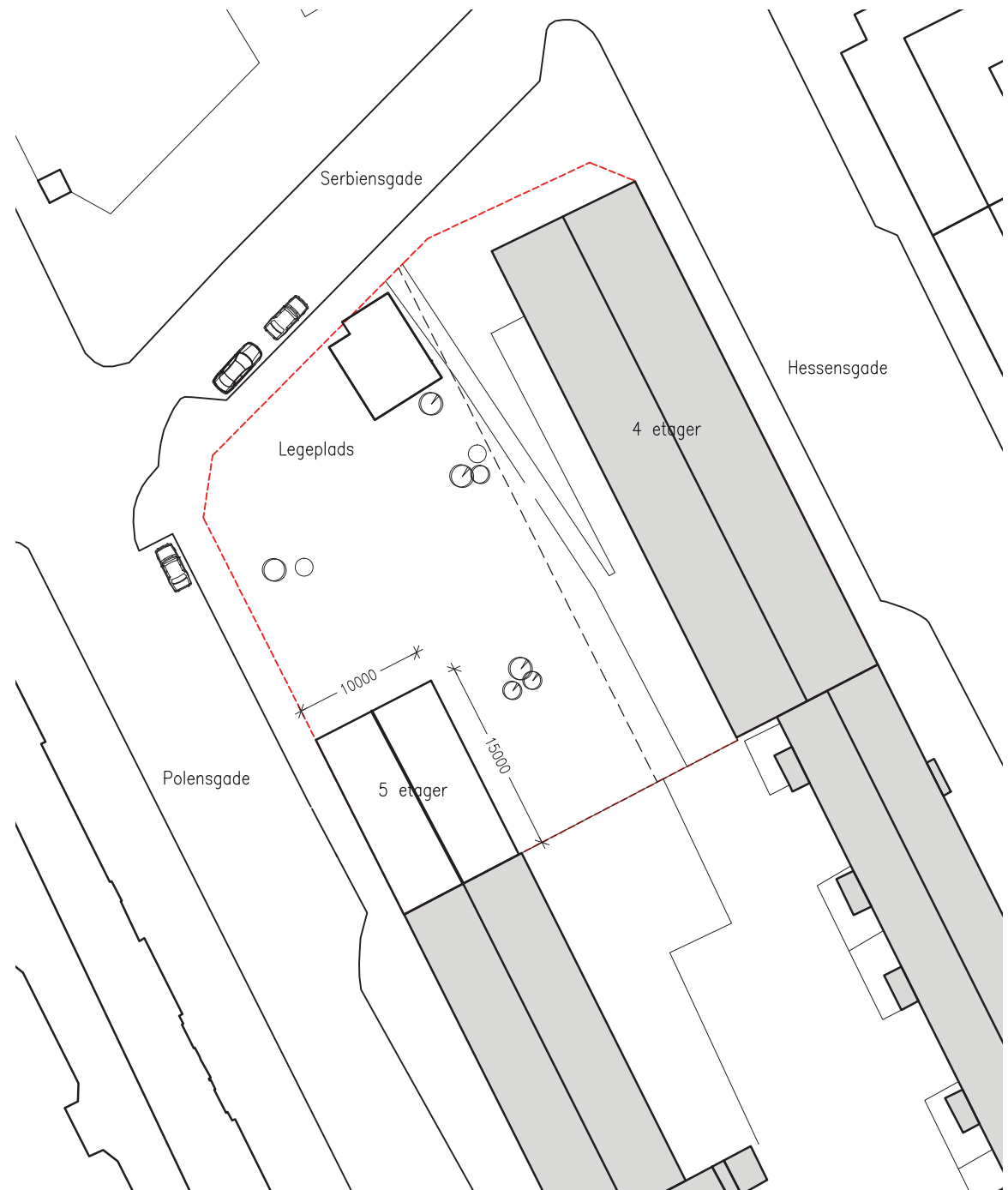
/ 1:500

FODAFTRYK CA 150 m<sup>2</sup>

AREAL STUE-4 SAL CA 750 m<sup>2</sup>

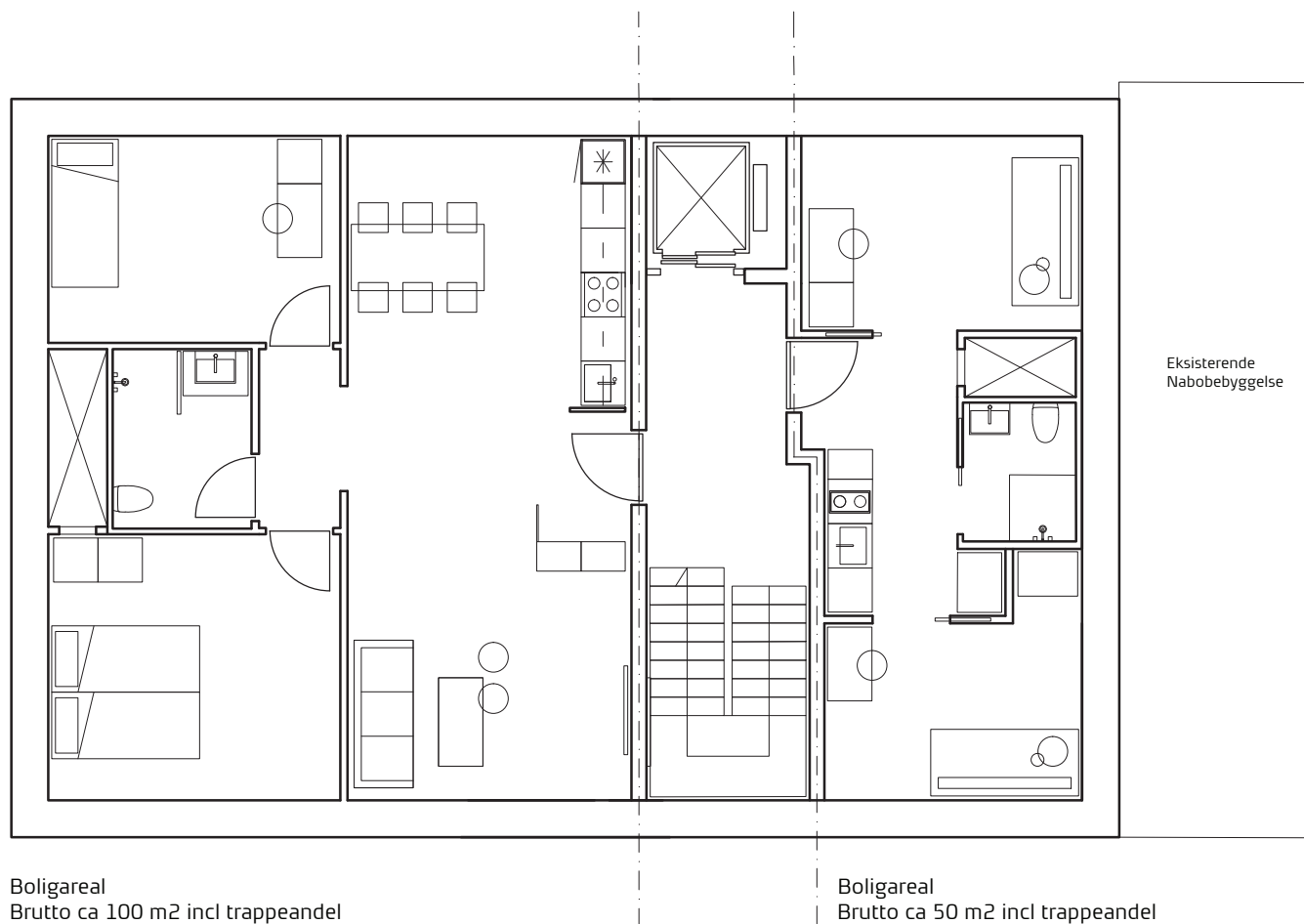
AREAL 5 SAL CA 100 m<sup>2</sup>

**SAMLET AREAL CA 850 m<sup>2</sup>**



# ETAGEPLAN / TYPE A

/ 1:100



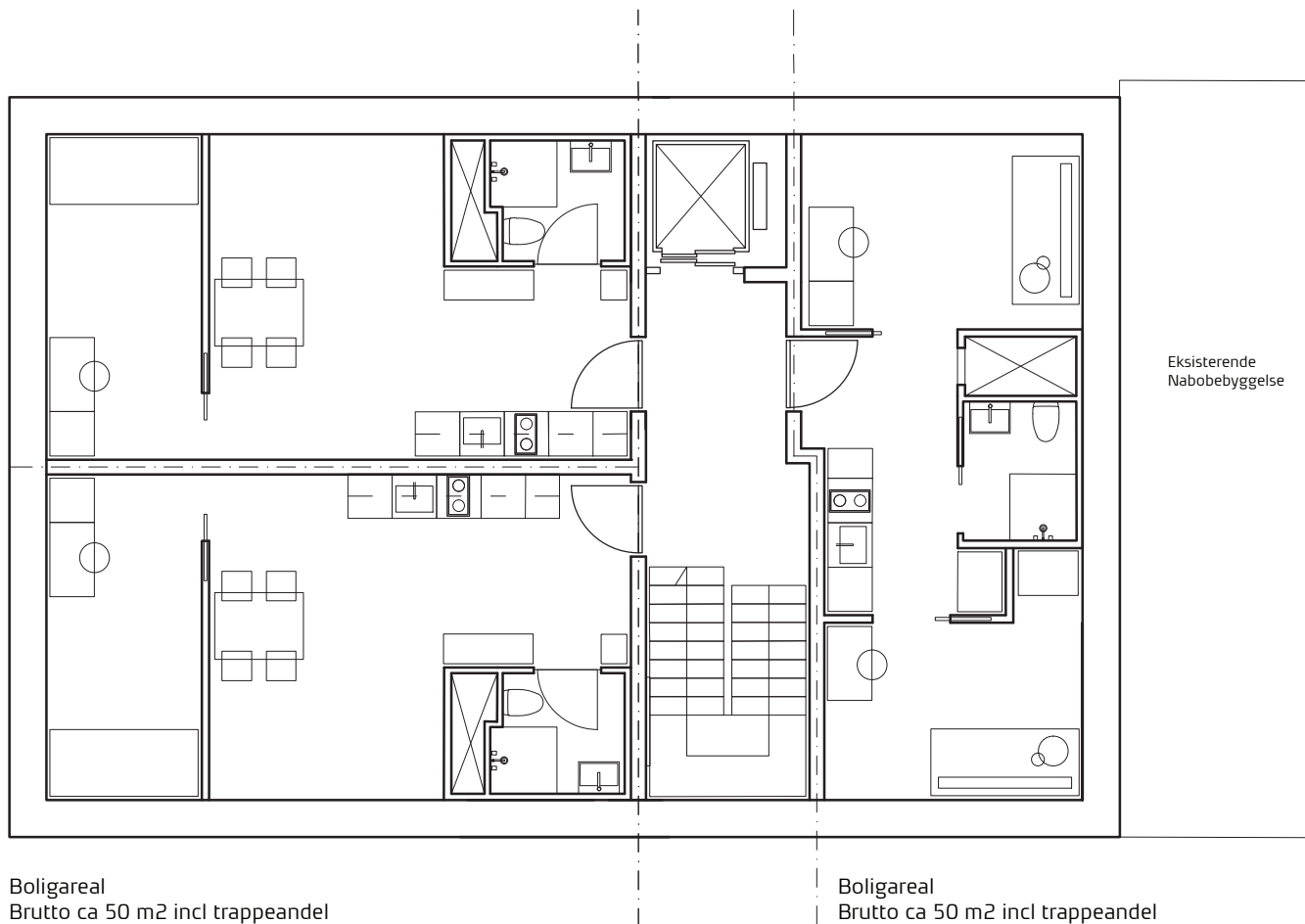
# ETAGEPLAN / TYPE B

/ 1:100



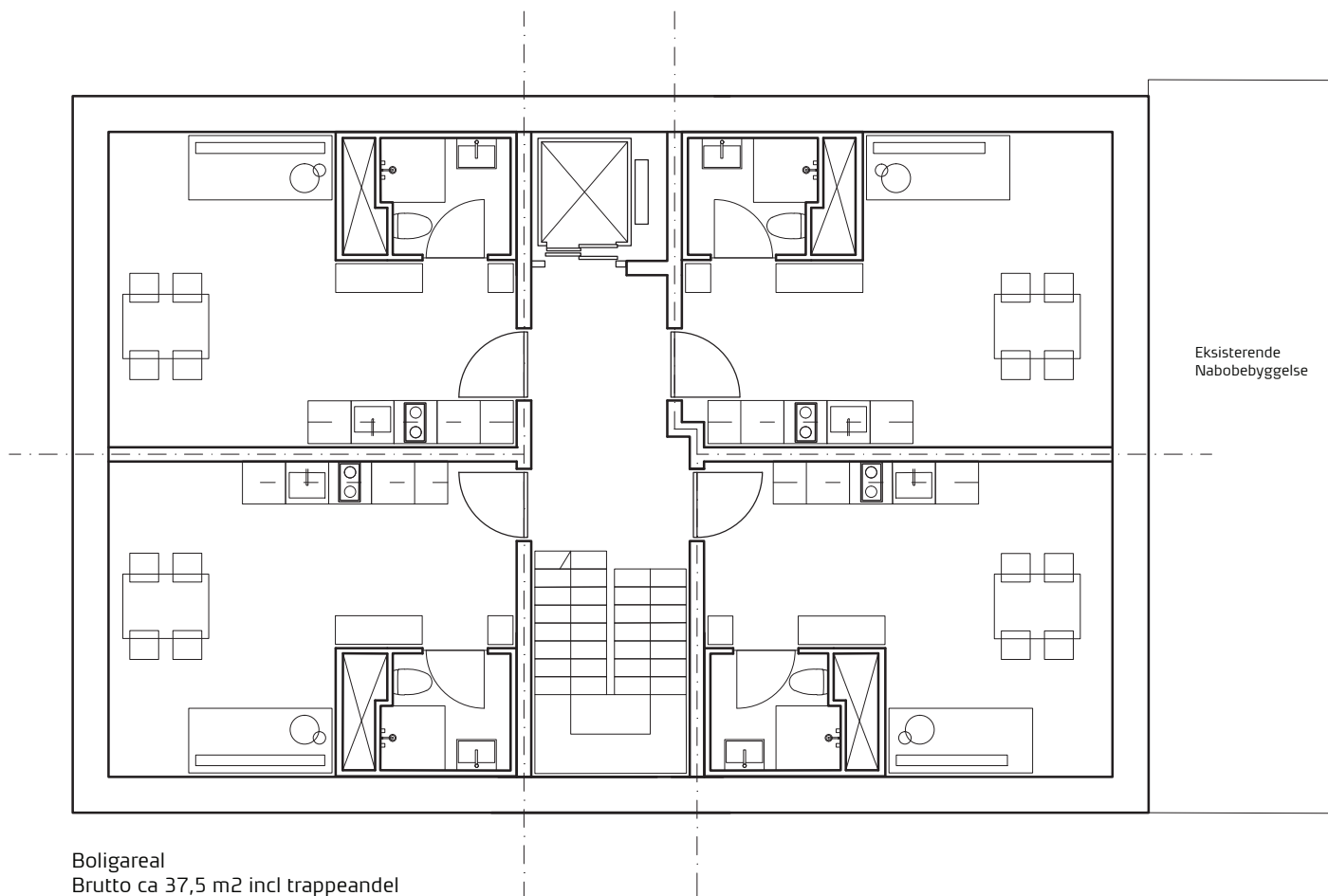
# ETAGEPLAN / TYPE C

/ 1:100



# ETAGEPLAN / TYPE D

/ 1:100





26. november 2018

## **FULDMAGT**

Undertegnede bemyndiger ARKITEMA ARCHITECTS (CVR: 1569 6230) fuldmagt til at forestå koordinering af myndigheds- og rådgiverforhold i forbindelse med gennemførelse af ændret planforhold og evt. byggesag på de af deres ejendomme i København, som ARKITEMA ARCHITECTS fremsender og bringer i dialog med Københavns Kommune.

### **For Bo-Vita Ejendomme**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "J. Hyttel".

**Bo-Vita**  
En del af Bo-Vest  
Stationsparken 37  
2600 Glostrup

Jan Hyttel

Bestyrelsesformand, Bo-Vita  
Underskrevet d. 26. november 2018



**BOVITA**

HØRINGSSVAR TIL  
KOMMUNEPLANSTRATEGIEN 2018

ARKITEMA ARCHITECTS  
NOVEMBER 2018



---

# Hørings svar til Københavns Kommune

Til Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen

## HØRINGSSVAR

### Ansøgning om ændring af kommuneplanrammer for Bo Vita Ejendomme

På vegne af Bo Vita Ejendomme ansøges der om mulighed for ændring af kommuneplanrammerne for otte ejendomme. Det overordnede ønske er at skabe boliger til flere københavnere.

#### Vision

At skabe plads til 100.000 københavnere i 2027 er et hovedmål for Københavns Kommune. Bo Vita er en stor boligaktør i kommunen, og ser det derfor som en vigtig og nødvendig opgave ved udvikling af egne boligejendomme, at bidrage til denne målsætning. Bo Vita arbejder målrettet på at udvikle deres nuværende ejendomme i København med henblik på at understøtte en udvikling for Bo Vitas foreninger og beboere, der samtidig understøtter de målsætninger som Københavns Kommune har opstillet for byens udvikling på boligområdet. De har en målsætning om at se på hvert enkelt ejendoms potentiale for at se, om de kan tilvejebringe nye boliger til nye beboere. Nye boliger der tilføjes eksisterende ejendomme bliver til privat salg eller privat udlejning. Gennem denne strategi er det målsætningen at tiltrække ressourcestærke beboere, der kan bidrage positivt til livet i og omkring boligerne. På denne måde styrker vi sammen en bredere sammensætning af beboere, hvor ressourcestærke og mindre ressourcestærke beboere deler dagliglivet omkring deres bolig samt

bidrager positivt til nærmiljøet og det boligsociale liv gennem deltagelse i foreningsliv, brug af offentlige institutioner og gennem handel i lokale butikker. Herudover opnås også mere fornyede boligejendomme og forberede udearealer til aktiv brug for alle aldre.

#### De aktuelle grunde

Grundene er beskrevet i denne folder samt Bo Vitas målsætninger for et godt bo- og byliv. Vi håber, at materialet er fyldestgørende og ser frem til en dialog om den fremtidige udvikling af ejendommene. For spørgsmål og videre afklaring står vi til jeres rådighed.

Med venlig hilsen  
Henning Riskjær Svendsen  
Senior Sagsarkitekt | Arkitema  
M +45 6155 8452  
hrs@arkitema.dk



4

7 8

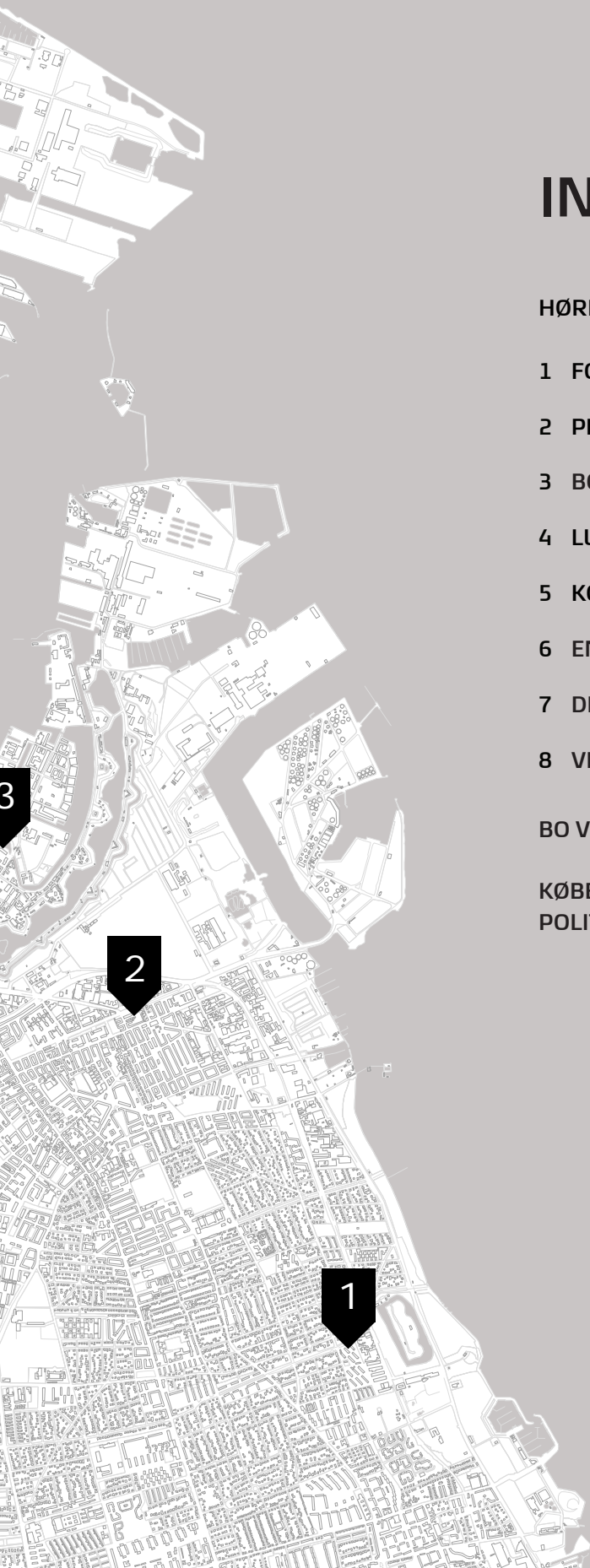
6

5



# INDHOLD

<b>HØRINGSSVAR TIL KØBENHAVNS KOMMUNE</b>	<b>03</b>
<b>1 FORTVÆNGET</b>	<b>8</b>
<b>2 PRAGS BOULEVARD</b>	<b>9</b>
<b>3 BODENHOFF</b>	<b>10</b>
<b>4 LUKRETIAVEJ</b>	<b>11</b>
<b>5 KONGELUNDSVEJ</b>	<b>12</b>
<b>6 ENGHOLMEN</b>	<b>13</b>
<b>7 DEN GRØNNE TREKANT</b>	<b>14</b>
<b>8 VERMUNDSGADE</b>	<b>15</b>
<b>BO VITAS MÅLSÆTNINGER</b>	<b>16-21</b>
<b>KØBENHAVNS KOMMUNES GÆLDENDE POLITIKKER OG RETNINGSLINJER</b>	<b>22</b>



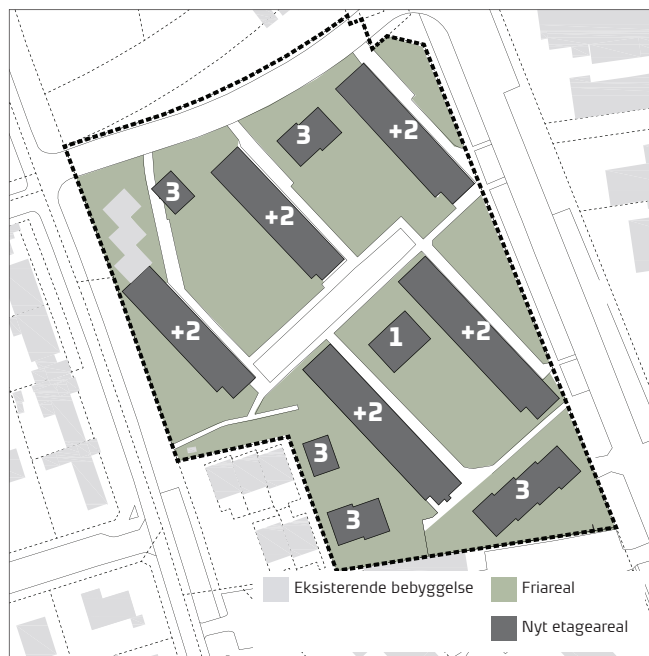
# 1 / Fortvænget

Afdeling: 50-0 Engvej  
Matrikel: 4183  
Adresse: Engvej, 2300 Amager

56,7 B% ► 108 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:2.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen er beliggende ved Kastrup Fort og afgrænset af Engvej, Greisvej og Sumatravej på Amager. Det er ønsket at etablere tagboliger på eksisterende bygninger i to etager, mindre rækkehuse samt at skabe hierarki og variation i udearealerne for at optimere opholdsmulighederne og udendørsaktiviteter. Der vil blive derfor blive lagt vægt på indretning af gode opholdsarealer mellem boligstængerne og de nye bebyggelser ved bl.a. etablering af nye kantzoner samt indretning af gårdrum med fx byhaver, lege- og grillsteder. Ejendommen er omfattet af Byplan nr. 17 og en B2-ramme med et friarealkrav på 100 % og en bebyggelsesprocent på 60. Nuværende bebyggelsesprocent er på 56,7. Det er ønsket at få en på ca. 108.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

Lokalplan: Ja. Byplan nr. 17 Kastrup Fort  
Anvendelse/ramme: B2  
Bebyggelsesprocent: Max. 60 %  
Friareal: 100 % ved boliger  
Parkeringsnorm: 1 pr. 100 m<sup>2</sup>

## EKSISTERENDE FORHOLD

Grundareal: 12.405 m<sup>2</sup>  
Bebygget etageareal: 7.029 m<sup>2</sup>  
Bebygget areal (fodaftryk): 2.592 m<sup>2</sup>  
Bebyggelsesprocent: 56,7%  
Etager: 1-3 etager  
Friareal: 6.696 m<sup>2</sup>  
Eks. parkering: 30

## NYE FORHOLD

Grundareal: 12.405 m<sup>2</sup>  
Nyt etageareal: 6.403 m<sup>2</sup>  
Bebygget etageareal i alt: 13.432 m<sup>2</sup>  
Bebygget areal (fodaftryk): 3.224 m<sup>2</sup>  
Bebyggelsesprocent: 110 %  
Etager: 1-5 etager  
Friareal: 6.367 m<sup>2</sup>  
Parkeringsnorm: Etableres i kælder

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

7.029 m<sup>2</sup>

NYT ETAGEAREAL:

ca. 6.403 m<sup>2</sup>

I ALT:

ca. 13.432 m<sup>2</sup>

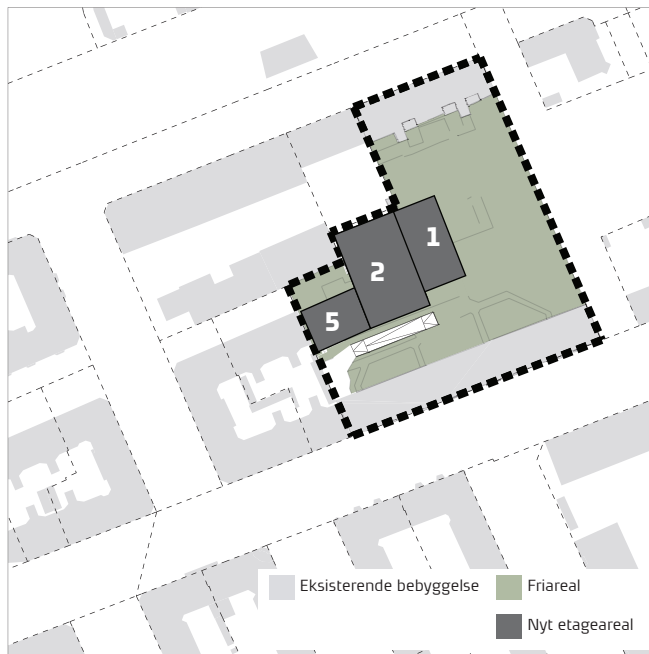
# 2 / Prags Boulevard

Afdeling: 391-0 Prags Boulevard / Holmbladsgade  
Matrikel: 4326 Sundbyøster, København  
Adresse: Prags Boulevard 54-56,  
Holmbladsgade 87-93, 2300 Kbh 5.

93 B% ▶ 137 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:2.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen er beliggende mellem Prags Boulevard og Holmbladsgade på Amager. Det er ønsket at etablere en gårdbygning i fem etager og en dagsinstitution i en-to etager. Parkering etableres i kælder, så der er mulighed for at optimere de eksisterende udearealer samt etablere gode grønne tagterrasser til dagsinstitutionen. Det øvrige gårdrum bliver indrettet med aktiviteter til alle aldre.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 138 Carlsgade og en B4-ramme med en max bebyggelsesprocent på 130 og et friarealkrav på 50 %. Nuværende bebyggelsesprocent er på 93. Det er ønsket at få en på ca. 137.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

**Lokalplan:** Ja. Lokalplan nr. 138 Carlsgade  
**Anvendelse/ramme:** B4. Boligområde, mulighed for erhverv mod Holmbladsgade i stuetagen, samt institutioner.

**Bebyggelsestype:** Randbebyggelse, husdybde min. 7,5 m og max. 10,5 m opholdsaltaner. Max facadeenheder 40m. Frie gavle skal have skråt tag.

**Bebyggelsesprocent:** Max 130% i lokalplanen. B4 rammen giver mulighed for 150%. Etagehøjde: Max: 3 etager + udnyttet tage-tage. Rammen giver mulighed for 24 m.

**Friareal:** 50% bolig, 10% af erhverv.

**Parkeringsnorm:** 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> på terræn, underjordisk anlæg eller andetsteds.

## EKSISTERENDE FORHOLD

**Grundareal:** 4.600 m<sup>2</sup>  
**Bebygget etageareal:** 4.260 m<sup>2</sup>  
**Bebygget areal (fodaftryk):** 1.283 m<sup>2</sup>  
**Bebyggelsesprocent:** 93%  
**Etager:** 4,5 etager  
**Friareal:** 2.700 m<sup>2</sup>  
**Eks. parkering:** 17

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

4.260 m<sup>2</sup>

## NYE FORHOLD

**Grundareal:** 4.600 m<sup>2</sup>  
**Nyt etageareal:** 2.050 m<sup>2</sup>  
**Bebygget etageareal i alt:** 6.310 m<sup>2</sup>, hvoraf 1.100 m<sup>2</sup> er børnehaven.  
**Bebygget areal (fodaftryk):** 2.203 m<sup>2</sup>  
**Bebyggelsesprocent:** 137 %  
**Etager:** 1-5 etager  
**Friareal:** 3.200 m<sup>2</sup>, hvoraf 800 m<sup>2</sup> er på tag.  
**Parkeringsnorm:** 17 eksisterende + 14 nye til bolig (antaget 1 pr. 150 m<sup>2</sup>) i kælder.

NYT ETAGEAREAL:

ca. 2.050 m<sup>2</sup>

**I ALT:**

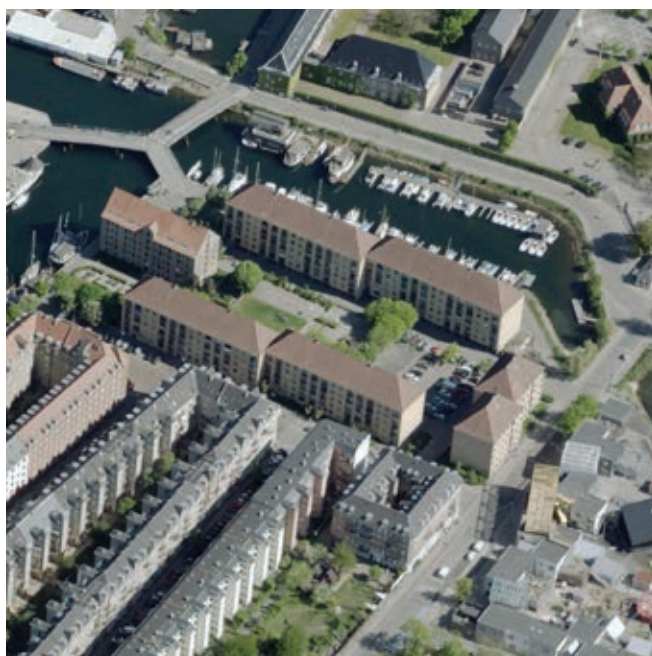
**ca. 6.310 m<sup>2</sup>**



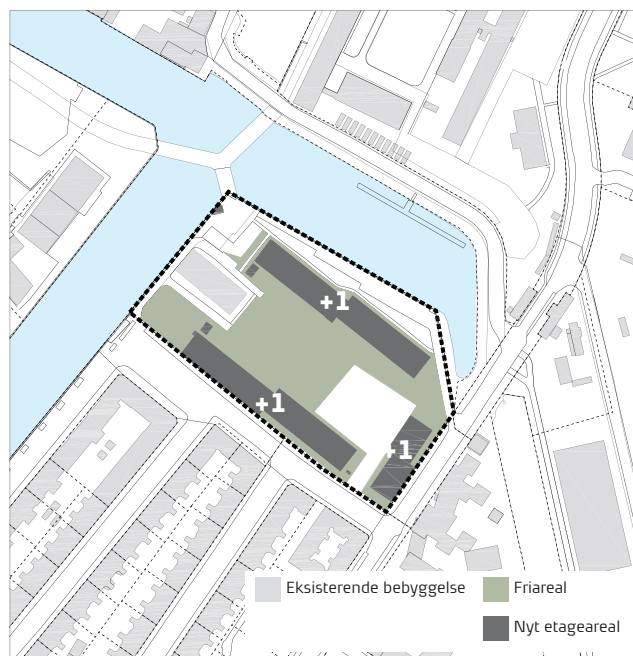
# 3 / Bodenhoff

Afdeling: 204-0  
Matrikel: 451 Christianshavns Kvarter, Kbh  
Adresse: Bodenhoff Plads 1-17, 1430 Kbh

137 B% ▶ 164 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:4.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen er beliggende ved Christianshavns Kanal og består af seks bygninger med boliger i fem etager. Det er ønsket at etablere tagboliger på de fire bygninger mod nord og syd samt en ekstra etage plus tagboliger på de to mindre bygninger mod øst. Parkering placeres i kælder under gårdrummet for at optimere udearealerne, som i dag består af parkering og græsplæne, med flere træer, orangeri og byhaver. Ejendommen er ikke omfattet af en lokalplan men af kommuneplanramme B4, som giver mulighed for max 60 % i bebyggelsesprocent og et friarealkrav på 100 %. Nuværende bebyggelsesprocent er på 137. Det er ønsket at få en på ca. 164.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

Lokalplan: Nej  
Anvendelse/ramme: B4  
Bebyggelsesprocent: 150 %  
Friareal: 40 % ved boliger  
Parkeringsnorm: Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>, dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>

## EKSISTERENDE FORHOLD

Grundareal: 15.193 m<sup>2</sup>  
Bebygget etageareal: 20.791 m<sup>2</sup>  
Bebygget areal (fodaftryk): 4.200 m<sup>2</sup>  
Bebyggelsesprocent: 137%  
Etager: 5 etager  
Friareal: 8.310 m<sup>2</sup>  
Eks. parkering: 30

## NYE FORHOLD

Grundareal: 15.193 m<sup>2</sup>  
Nyt etageareal: ca. 4.192 m<sup>2</sup>  
Bebygget etageareal i alt: 24.983 m<sup>2</sup>  
Bebygget areal (fodaftryk): 4.200 m<sup>2</sup>  
Bebyggelsesprocent: 164 %  
Etager: 6-7 etager (tagboliger)  
Friarealkrav (40%): 9.993 m<sup>2</sup> i alt  
Parkering: Der etableres P-kælder

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

20.791 m<sup>2</sup>

NYT ETAGEAREAL:

ca. 4.192 m<sup>2</sup>

I ALT:

ca. 24.983 m<sup>2</sup>

# 4 / Lukretiavej

Afdeling 240-0

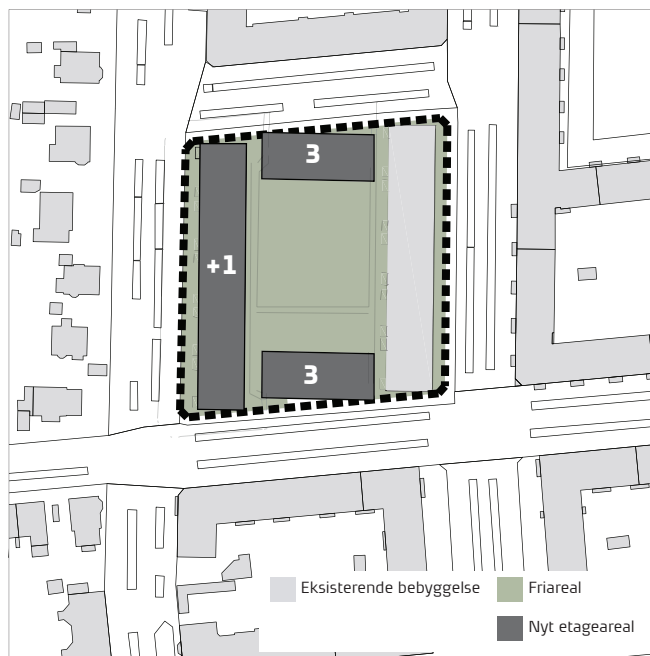
Matrikel: 1832 Valby, København

Adresse: Lukretiavej 2 - 20, 2500 Valby

120 B% ▶ 176 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:2.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen er beliggende i Valby mellem Prags Boulevard og Holmbladsgade på Amager. Det er ønsket at etablere flere boliger ved at tilføje to nye stænger mod nord og syd i tre etager. Den nye bebyggelse er med til at rumligt definere gaderum omkring bebyggelsen samt et nyt gårdrum. På den måde bliver der et tydeligere skel mellem det offentlige gaderum og semi-private gårdrum. Ved at lave bebyggelsen til en karré forbedres også mikroklimaet i gårdrummet mod fx vind. Området er stationsnært til Langgade S-station. Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 29 Blankavej med mulighed for 130 i bebyggelsesprocent. Det er ønsket at bygge op til ca. 176 i bebyggelsesprocent med fx med en rand- og huludfyldningsbestemmelse.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

**Lokalplan:** Ja. Lokalplan nr. 29 Blankavej

**Anvendelse/ramme:** Boligområde, B4

**Bebyggelsesprocent:** Max. 130 % (LP), 150 (KP-ramme)

**Etagehøjde:** Max 4 etager samt udnyttet tagetage. Min. 3 etagers randbebyggelse mod Gåsebæksvej. Sadeltag. Ved frie tage skal der afvalmes.

**Friareal:** Friareal 50% af etageareal, 5m fra hjørneskæring mod Gåsebæksvej og Beatesvej. 10 m fra vejens midterlinje på Gåsebæksvej.

**Parkeringsnorm:** 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

**Servitut:** Parkering; økonomiske forpligtelser i servitut mv. af 23.04.1982

## EKSISTERENDE FORHOLD

**Grundareal:** 5.054 m<sup>2</sup>, heraf 61 m<sup>2</sup> vej.

**Bebygget etageareal:** 6.062 m<sup>2</sup>

**Bebygget areal (fodaftryk):** 1.797 m<sup>2</sup>

**Bebyggelsesprocent:** 120%

**Etager:** 3-4 etager med udnyttet kælder og delvist udnyttet tagetage

**Friareal:** 3.500 m<sup>2</sup>

**Eks. parkering:** Parkering ved vej og i kælder.

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

6.062 m<sup>2</sup>

## NYE FORHOLD

**Grundareal:** 5.054 m<sup>2</sup>,

**Nyt etageareal:** 2.810 m<sup>2</sup>

**Bebygget etageareal i alt:** 8.872 m<sup>2</sup>

**Bebygget areal (fodaftryk):** 2.370 m<sup>2</sup>

**Bebyggelsesprocent:** 176

**Etager:** 3-5 etager

**Friareal (40%):** ca. 3.550 m<sup>2</sup> i alt

**Parkering:** Parkering etableres i kælder

NYT ETAGEAREAL:

ca. 2.810 m<sup>2</sup>

**I ALT:**

**ca. 8.872 m<sup>2</sup>**

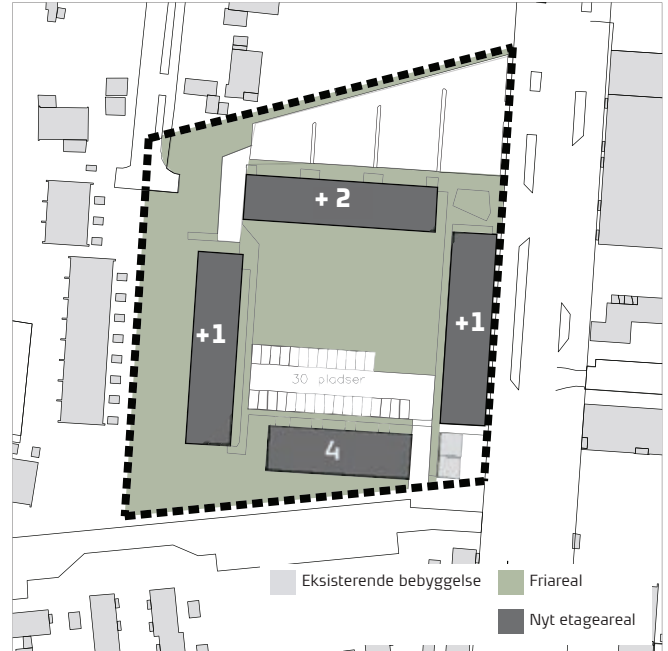
# 5 / Kongelundsvej

Afdeling 88-0  
Matrikel: 912 Sundby Overdrev, København  
Adresse: Kongelundsvej 48A - 52C, 2300 Kbh

58 B% ▶ 99 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:2.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen er beliggende på Amager ud mod Kongelundsvej i et boligområde parallelt med Ørestad. Bebyggelsen består af tre stænger, som tilsammen danner en hestesko. Det er ønsket at etablere flere boliger ved at øge bebyggelsen med 1-2 ekstra etager samt danne en karréformation ved at etablere en længe mod syd. På den måde skabes et gårdrum som optimeres med etablering træer, forskellige opholdssteder og fælles aktiviteter. Området er stationsnært til metrostation Bella Center. Det er omfattet af en deklaration og kommuneplanramme B2 med 60 i bebyggelsesprocent. Der er ønsket at fortætte grunden med op ca. 100% i bebyggelsesprocent.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

**Lokalplan:** Nej. Romertalsdeklaration VII13154  
**Anvendelse/ramme:** B2  
**Bebyggelsesprocent:** 60 %  
**Etagehøjde:** 14 m, 3-6 etager  
**Friareal:** 100 %  
**Parkeringsnorm:** Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>, dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>  
**Servitut lyst 27/8-75:** Ændring af fastlagt bebyggelsesplan og yderligere bebyggelse kræver mag. samtykke.

## EKSISTERENDE FORHOLD

**Grundareal:** 10.150 m<sup>2</sup>  
**Bebygget etageareal:** 5.895 m<sup>2</sup>  
**Bebygget areal (fodaftryk):** 1.919 m<sup>2</sup>  
**Bebyggelsesprocent:** 58 %  
**Etager:** 3 etager  
**Friareal:** 6.486 m<sup>2</sup>  
**Eks. parkering:** 40 pladser

## NYE FORHOLD

**Grundareal:** 10.150 m<sup>2</sup>  
**Nyt etageareal:** 4.200 m<sup>2</sup>  
**Bebygget etageareal:** 10.095 m<sup>2</sup>  
**Bebygget areal (fodaftryk):** 2.365 m<sup>2</sup>  
**Bebyggelsesprocent:** 99 %  
**Etager:** 4-5 etager  
**Friareal (50%):** 5.055 m<sup>2</sup> i alt  
**Parkering:** Etableres i gårdrum.

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

5.895 m<sup>2</sup>

NYT ETAGEAREAL:

ca. 4.200 m<sup>2</sup>

I ALT:

ca. 10.095 m<sup>2</sup>

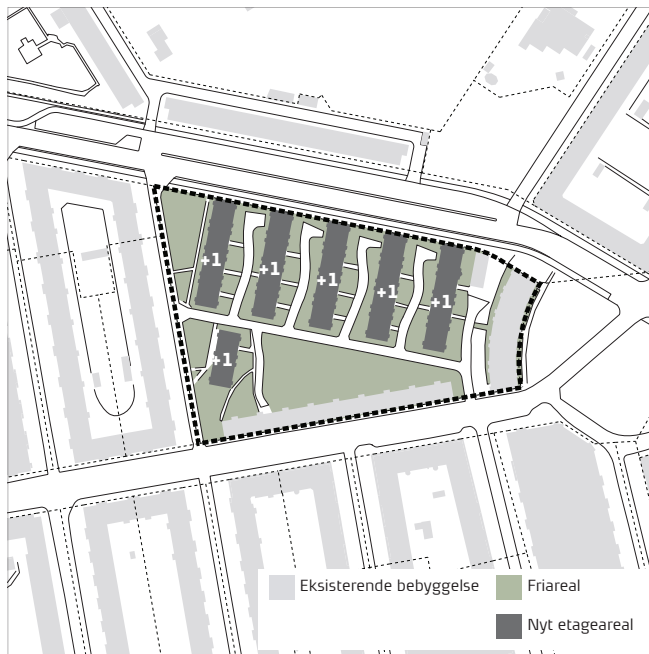
# 6 / Engholmen

Afdeling 384-0  
Matrikel: 280 Kongens Enghave, København, Adresse:  
Engholmen 2-64, Mozart Plads 2,  
Straussvej 22-26, 2100 København Ø

99 B% ▶ 119 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:4.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen er beliggende i Valby ikke langt fra Laggade Station og Spinderiet. Det er ønsket at få mulighed for at etablere en ekstra etage på de 3-etages bebyggelser for at få nye beboere til området. Der er rigtig fine udearealer, som kan suppleres med flere opholdsmuligheder og træer. Ejendommen er ikke omfattet af en lokalplan men kommuneplanramme B3 med et friarealkrav på 50 % og en bebyggelsesprocent på 110. Nuværende bebyggelsesprocent er på 99 og ønsket er at få en på ca. 119.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

Lokalplan: Nej  
Anvendelse/ramme: B3. 110 B%  
Bebyggelsestype: Stangbebyggelse  
Bebyggelsesprocent: max 110%  
Etagehøjde: 3-6 etager  
Friareal: 50% bolig, 15% af erhverv.  
Parkeringsnorm: Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>, dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>

## EKSISTERENDE FORHOLD

Grundareal: 14.543 m<sup>2</sup>  
Bebygget etageareal: 14.458 m<sup>2</sup>  
Bebygget areal (fodaftryk): 4.651 m<sup>2</sup>  
Bebyggelsesprocent: 99%  
Etager: 3-4 etager  
Friareal: 9.892 m<sup>2</sup>  
Eks. parkering: Langs med vejene

## NYE FORHOLD

Grundareal: 14.543 m<sup>2</sup>  
Nyt etageareal: 2.826 m<sup>2</sup>  
Bebygget etageareal i alt:  
Bebygget areal (fodaftryk): 2.203 m<sup>2</sup>  
Bebyggelsesprocent: 137 %  
Etager: 1-5 etager  
Friareal tilgængeligt: 9.892 m<sup>2</sup>  
Friarealkrav (40%): 6.913,6 m<sup>2</sup> i alt

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

14.458 m<sup>2</sup>

NYT ETAGEAREAL:

ca. 2.826 m<sup>2</sup>

**I ALT:**

**ca. 17.284 m<sup>2</sup>**

# 7 / Den grønne trekant, Aldersro

Afdeling 248-0  
Matrikel: 5990 Udenbys Klædebo Kvarter, Kbh  
Adresse: Sigynsgade, Vermundsgade, Rovsinggade

89 B% ▶ 120 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:4.000 af fremtidige forhold

## Vision

Ejendommen ligger som en grøn trekant mellem Rovsing mod vest, Vermundsgade mod nordøst og Sigynsgade mod syd. Ikke langt derfra ligger Bispebjerg Station og Nørrebro Bycenter. Ejendommen er delt op af en åben og sammensat karréstruktur. Det er ønsket at etablere rækkehuse i tre-etager langs med Vermundsgade med et etageareal på ca. 3.500 m<sup>2</sup>. Herudover at etablere en ekstra tagetage på eksisterende byggeri på ca. 8.900 m<sup>2</sup> og optimere de store udearealer med mere karakter og hierarki i form af flere bytræer, orangerier, byhaver samt flere opholdsmuligheder. Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 39 General Motors med en max bebyggelsesprocent på 110. Det er ønsket at få en ny på omkring 120.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

**Lokalplan:** Ja. Lokalplan nr. 39, General Motors  
**Anvendelse/ramme:** B3  
**Bebyggelsesprocent:** max 110%  
**Etagehøjde:** max 20 m. 3-6 etager  
**Friareal:** 50 % bolig, 15 % erhverv  
**Parkeringsnorm:** Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>, dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>

## EKSISTERENDE FORHOLD

**Grundareal:** 40.110 m<sup>2</sup>  
**Bebygget etageareal:** 35.870 m<sup>2</sup>  
**Bebygget areal (fodaftryk):** 9.453 m<sup>2</sup>  
**Bebyggelsesprocent:** 89 %  
**Etager:** 4,5 etager  
**Friareal:** Tilgængeligt ca. 25.000 m<sup>2</sup>

## NYE FORHOLD

**Grundareal:** 40.110 m<sup>2</sup>  
**Nyt etageareal:** 3.500 m<sup>2</sup> + 8.900 m<sup>2</sup> = 12.400 m<sup>2</sup>  
**Bebygget etageareal i alt:** 48.270 m<sup>2</sup>  
**Bebygget areal (fodaftryk):** 10.613 m<sup>2</sup>  
**Bebyggelsesprocent:** 120 %  
**Etager:** 1-5 etager  
**Friareal (40%):** I alt 19.308 m<sup>2</sup>  
**Parkering:** Etableres i kælder

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

35.870 m<sup>2</sup>

NYT ETAGEAREAL:

ca. 12.400 m<sup>2</sup>

**I ALT:**

**ca. 48.270 m<sup>2</sup>**

# 8 / Vermundsgade

Afdeling 248-2

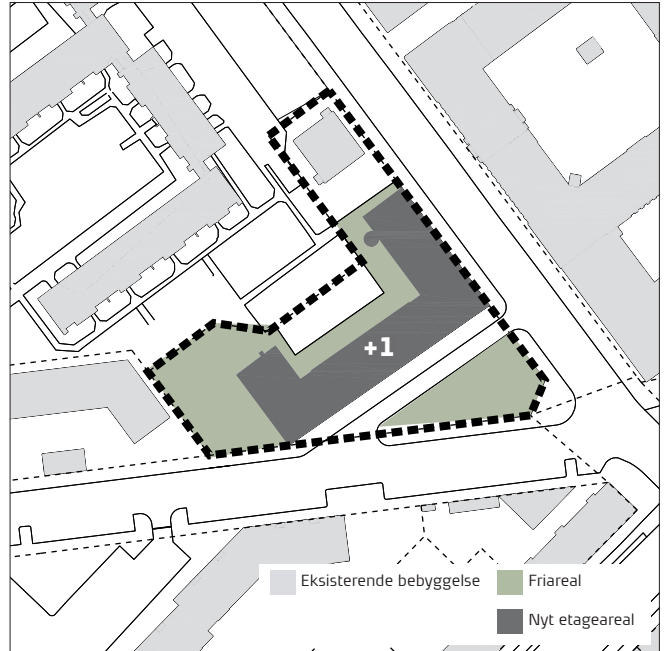
Matrikel: 5418 Udenbys Klædebo Kvarter, Kbh

Adresse: Vermundsgade 254, 2100 KBH Ø

112 B% ▶ 145 B%



Luftview fra syd af eksisterende forhold



Situationsplan 1:2.000 af fremtidige forhold

## Vision

I forlængelse af den grønne trekant ligger denne mindre ejendom ud mod Vermundsgade og Sigynsgade. Her er ønsket at etablere en til to etager ovenpå eksisterende bygning. Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 39 General Motors med en max bebyggelsesprocent på 110. Med nye penthouses bliver bebyggelsesprocenten omkring 145. Det er ønsket at forbedre udearealerne med flere parktræer og med flere opholdsmuligheder.

## KOMMUNE-/LOKALPLAN

**Lokalplan:** Ja. Lokalplan nr. 39, General Motors

**Anvendelse/ramme:** B3

**Bebyggelsesprocent:** max 110 %

**Etagehøjde:** max 20 m

**Friareal:** 50 % bolig, 15 % erhverv

**Parkeringsnorm:** Mindst 1 pr. 200 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>, dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250 m<sup>2</sup>, højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>

## EKSISTERENDE FORHOLD

**Grundareal:** 4.363 m<sup>2</sup>

**Bebygget etageareal:** 4.871 m<sup>2</sup>

**Bebygget areal (fodaftryk):** 1.502 m<sup>2</sup>

**Bebyggelsesprocent:** 112 %

**Etager:** 3 -5 etager

**Parkering:** Etableres i kælder

## NYE FORHOLD

**Grundareal:** 4.363 m<sup>2</sup>

**Nyt etageareal:** 1.950 m<sup>2</sup>

**Bebygget etageareal:** 6.313 m<sup>2</sup>

**Bebygget areal (fodaftryk):** 2.365 m<sup>2</sup>

**Bebyggelsesprocent:** 145 %

**Etager:** 4-5 etager

**Friarealkrav (40 %):** Det nye etageareal udløser ca. 780 m<sup>2</sup> ekstra friareal som etableres som fælles tagterasse.

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

4.871 m<sup>2</sup>

NYT ETAGEAREAL:

ca. 1.950 m<sup>2</sup>

I ALT:

**ca. 6.313 m<sup>2</sup>**

# Målsætning / 1# Der skal opføres nye boliger til familier, unge, ældre og udsatte borgere



De almene boliger huser i særlig grad sociale og økonomiske udfordringer. Det stiller store krav til både boliger og udearealer. For at sikre social robusthed må der arbejdes med at blande boligtyper, størrelser og ejerformer, både ved nybyggeri og renoveringer. Etableringen af flere private ejerboliger og lejeboliger er en central del af Bo Vitas udviklingsstrategi, for eksisterende ejendomme, for herved at opnå en mere blandet bosætning og mere socialt robuste boligområder.

Bo Vita vil bygge boliger for alle, men det betyder ikke, at der i hvert projekt kan være boliger til alle aldersgrupper og forskellige behov.

Boliger med mulighed for fleksible indretninger gør at flere behov kan opfyldes.



Aktivt ældreliv



Mødested for kvarterets børn

## 2# Der skal skabes blandede og mangfoldige boligområder



Det er nødvendigt at imødekomme mange forskellige behov, aldersgrupper, en større variation i husstande osv. Derfor må der tænkes ud over standardløsninger. Der arbejdes allerede i Bo Vita med forskellige koncepter for at løse boligsociale udfordringer. Som supplement hertil indgår boligløsninger med private ejeformer, der skærper fokus ift. forskellige behov og forskellig beboersammensætning.

Det kræver, at man også tør bruge sin sunde fornuft og se projekterne i øjenhøjde og stille spørgsmål til, om det er et sted en gangbesværet vil kunne bo, børnefamilier, unge, eller hvem det nu måtte være.



Ophold i kantzonen



Nyttehave som samlende fællesaktivitet



### 3# Der skal skabes trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv



I forlængelse af udviklingen af boligejendommene til fremtidens København, rettes der særligt fokus på uderummene.

Uderummene skal kunne invitere til mange forskellige aktiviteter: En kop kaffe udenfor døren, et spil bold, kvartersfesten, nyttehaverne, en tur med hunden, et sted man kan sidde for sig selv, se på forbipasserende, legende børn osv.

Det er ikke bare bygningerne, men i høj grad også uderummene, der giver et område karakter og gør det trygt. Det er vigtigt, at der ikke er utrygge områder med for høje hække eller strækninger, der er mørke om aften.

Uderummene skal i højere grad prioriteres som en del af boligpakken. Hvis det udenfor skal blive som en udvidet dagligstue, er det nødvendigt at skabe gode hjørner med læ til ophold og gøre det til både oplagt og en god oplevelse at mødes – hvad enten det er ved skraldesorteringen eller på legepladsen.



Fællesspisning på Kvartersplads

## 4# Der skal udvikles varierede byrum, der indbyder til ophold, aktivitet, og oplevelser for alle grupper af borgere



Det er afgørende at skabe gode fællesrum til leg og ophold, men det er i aller højeste grad også væsentligt at skabe gode kanter, dvs. der hvor bygningerne møder omgivelserne.

Rigtig mange sætter pris på gode faciliteter i stueetagerne. Faktisk viser studier af en række nybyggede boligområder i København, at selv om kun en ud af fem bor i stueetagen, så foregår to tredjedele af alt udelivet i stueetagen på terrasser og i forhaver.

Beboerne sætter altså pris på at have et par kvadratmeter lige uden for havedøren, hvor det er let at gå ud, og man kan sætte sit personlige præg.

Det bidrager samtidigt til at gøre området levende og trygt. Og så er der også den fordel, at forhaver og lignende oftest driftes af beboerne selv.



Fælles aktiviteter



Tryk leg og ophold



Leg og ophold

## 5# Institutioner og faciliteter skal placeres tæt på boligområderne i rette tid



Det er vigtigt, at de daglige behov for børnepasning, skolegang, forsamling og fritidsaktiviteter ligger i nærheden af, hvor Københavnerne bor. Det vil sige i relation til nærområdet. Det indgår i Bo Vitas målsætning for udvikling af eksisterende ejendomme at bygninger til ovennævnte aktiviteter, hvor det er muligt søges indarbejdet.

Udviklingen af bygninger til offentlige institutioner og rum til forsamling og fritidsaktiviteter kræver en særlig indsats omkring borger inddragelse i beslutningsprocessen. Bo Vita har stor erfaring med brugerinddragelse og brugerprocesser.



Fritidsaktiviteter



Institutioner

## 6# Bæredygtige løsninger



Bo Vita bidrager i høj grad med bæredygtige boliger, fordi boligerne slet og ret ligger tæt på offentlig transport, indkøb osv.

Bo Vita byggeri skal være med til at gøre Bo Vita førende inden for bæredygtighed. Netop København er kendt for at være en grøn by, og det image kan Bo Vita være med til at udvikle i fremtiden gennem udvikling af eksisterende boligejendomme.

Bæredygtighed skal forstås i den bredeste forstand, og særligt det sociale spiller en væsentlig rolle i Bo Vita.

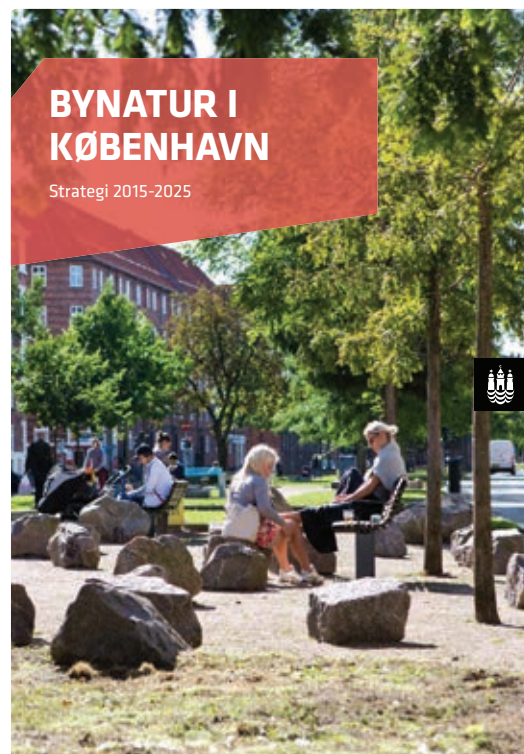
Bynatur spiller en stor rolle for livskvalitet og sundhed for byens borgere og der skal gives plads til naturen, og samspillet mellem natur og mennesker. Vores byer skal tilpasses fremtidens vejr og til det spiller bynatur en stor rolle.

Bynaturen skal håndtere den stigende mængde nedbør, fremme biodiversitet og skabe et godt mikroklima. Bynaturen skaber sanselige oplevelser, uforudsigelighed og rekreative oplevelser. Naturen skal være en integreret del af det urbane kredsløb og skabe levedygtige habitater for mennesker, planter og dyr.



Regnvand - en rekreativ ressource

# Gældende politikker og retningslinjer



Københavns Kommune  
Høringsportalen  
Verdensby med ansvar –  
Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Arkitema K/S  
Frederiksgade 32  
DK-8000 Aarhus C  
T +45 7011 7011  
info-danmark@arkitema.com  
www.arkitema.com  
CVR-nr. 15696230

## Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019

I forlængelse af høringssvar til, Forslag til Kommuneplanstrategi 2018, afgivet den 20.11.2018, sag nr. 126, på vegne af Boligorganisationen Bo-Vita, fremsendes høringssvar til, Forslag til Kommuneplan 2019.

Høringssvar er via fuldmagt, afgivet på vegne af Bo – Vita, af Arkitema Architects, ved Henning Riskjær Svendsen.

Der blev i høringssvar, Forslag til Kommuneplanstrategi 2018, anvist ønsker om at udvikle 8 af Bo – Vitas ejendomme/afdelinger, med henblik på at opnå en forbedring af bo og boligkvaliteten for beboerne. Målsætningen for Bo – Vitas strategi med udvikling af sine ejendomme/afdelinger er beskrevet i materialet fremsendt i høringssvar til, Forslag til Kommuneplanstrategi 2018.

Målsætningen om gennem fortætning at opnå forbedret beboersammensætning, forbedrede bo - kvaliteter via renovering af boliger og facader, udearealer med forbedrede aktivitetsmuligheder, grønne rum og sociale rammer, forudsætter plantiltag i Københavns Kommuneplan 2019.

Det kan konstateres at Kommuneplanforslag 2019 ikke har imødekommet de nødvendige ændringer af rammebestemmelserne, der imødekommer de udviklingsønsker, der fremgår af høringssvar til Kommuneplanstrategi 2018, for ejendommene Bodenhoffs Plads, Bodenhoffs Plads 1 – 17, 1430 København, Lukretiavej, Lukretiavej 2 – 20, 2500 Valby og Engholmen, Engholmen 2 – 64, 2100 København Ø.

For at muliggøre Bo - Vitas ønsker om udvikling af de ovennævnte ejendomme/afdelinger skal rammebestemmelserne for ejendommene justeres således at:

- Bodenhoffsplads. Bodenhoffs Plads 1 – 17, 1430 København K, (rammeområde R19.B.1.4) ændres fra en boligramme B4 til en boligramme B5.
- Lukretiavej, Lukretiavej 2 – 20, 2500 Valby, (rammeområde R19.B.5.65) ændres fra en boligramme B4 til en boligramme B5.
- Engholmen 2 – 64, 2100 København Ø, (rammeområde R19.B4.25) ændres fra boligramme B3 til boligramme B4.

Omfattet af dette høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 er også Kamhusene, Kamhusene 2 – 36, 2500 Valby og Serbiensgade, Serbiensgade 12 – 16, 2300 København K. Motivation for høringssvar vedr. Kamhusene er som beskrevet generelt i materiale til høringssvar til Kommuneplanstrategi 2018. Rammebestemmelsen for Kamhusene ønskes justeret således at:

- Kamhusene, Kamhusene 2 – 36, 2500 Valby, (rammeområde R19.B5.20) ændres fra boligramme B2 til boligramme B3.
- Serbiensgade 12 – 16, 2300 København K, (rammeområde R19.B9.9) ændres fra boligramme B3 til Boligramme B4.

Venlig hilsen

Henning Riskjær Svendsen  
hrs@arkitema.dk

## Svar til: Høring 49038 af: Helle Boe Larsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

245

INDSENDT AF

Helle Boe Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Valby Vænge

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Som beboere på Saxtorphsvej gennem 17 år har vi oplevet stigende trafikale problemer pga. udvidelse af børneinstitutionen og tilføjelse af udflytterbørnehave i bus. Vores vej er gammel, smal villavej, der slet ikke er dimensioneret til den mængde bil- & bustrafik samt varelevering til institutionen. Trods tidligere henvendelser med løsningsforslag til Københavns Kommune er vores trafikale morgen- og eftermiddagskaos ikke blevet løst. Vores lille gamle kvarter kan ikke bære den trafikale belastning, som endnu en udvidelse af institutionen vil medføre. Der er sat skilte op med parkering forbudt, men dette løser ikke mængden af biler samt den høje hastighed, der køres med. Kan kommunen ikke overveje at bygge ny institution i nogle af de nye boligområder på FLS Grunden, Grønttorvet eller Kulbanekvarteret, hvor brugere af institutionen også i stigende grad bor? Her kan man få bedre trafikale forhold for beboere og brugere. Desuden giver det også mulighed for at bevare Den Grønne Plet, som vi tidligere er blevet lovet. I Kommuneplan 2005 er Valby Vænge udpeget som bevaringsværdig bebyggelse af særlig byarkitektonisk værdi på grund af helhedspræg eller større sammenhængende træk. At lægge endnu en institution i vores lille område vil ødelægge dette og tilføjer endnu mere trafik i et forvejen belastet kvarter!





## **Svar til: Høring 49038 af: Esben Fisker**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

246

INDSENDT AF

Esben Fisker

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Vedr. planer om endnu en institution på Saxtorphsvej i Valby. Jeg bor selv på Saxtorphs vej og har barn i én af de to, i øvrigt glimrende institutioner på vejen. Der er dog allerede ret mange trafikale problemer ved at have to store institutioner så tæt på hinanden, og på en meget lille villavej. Rent logistisk giver det ganske simpelt ikke mening at placere en tredje institution på denne vej, der i forvejen næsten ikke kan bære presset. Det bliver for mange mennesker der skal hente og aflevere deres børn på for lille en vej, hvilket gør det decideret usikkert. Der er uden tvivl brug for flere institutioner i Valby, men det virker en smule hovedløst at skulle lægge en til på Saxtorphsvej.



## Svar til: Høring 49038 af: Henrik Nielsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

247

INDSENDT AF

Henrik Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

speciallæge i Samfundsmedicin

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Henrik Nielsen. Speciallæge i Samfundsmedicin 21-10-2019 Høringssvar til Københavns kommuneplan 2019 Klima Udkast til Kommuneplan 2019 er skrevet uden en eneste overskrift omkring klima og klimakrisen. Der er ikke lavet beregninger over klimabelastning som følge af planens forslag. Der er mange fine ord omkring miljø, grøn og bæredygtig by. Men hvad betyder det for CO2 belastningen, at der foreslås bygning af 60.000 nye boliger? Hvad betyder det, at en del af byggeplanerne ovenikøbet er på tidligere fredede grønne områder? Planen forudsiger, at der vil blive mere trængsel i trafikken. Der er ingen begrænsninger på bil-, bus- og lastbiltrafik i byen. Der lægges op til en Nordhavnstunnel og efterfølgende østre ringveje over Amager, altså endnu mere biltrafik. Også det mærker vi på de store indfaldsveje til byen, f.eks. her i Vanløse. Der gøres plads til flere hoteller og lufthavnen udvides. Hvordan skal man opnå de fine målsætninger med ingen dræbte i trafikken og ren luft, så borgernes sundhed ikke påvirkes? I dag er 550 for tidlige dødsfald som følge af luftforurening og dertil kommer de helbredsmæssige belastninger af trafikstøj. Der tales i planen om klimatilpasning (altså at afbøde virkningen af klimakatastrofen), men ikke noget om at forebygge den. Der er intet om udvikling af større sammenhængende grønne områder og fornyelse af de eksisterende. Der er intet om radikale ændringer i vores livsstil og forbrug. Reelle klimaplaner bør indeholde fokus på de forhold der gør, at København i kraft af sin velstand ligger meget højt i CO2 belastning

og meget lavt i biodiversitet: det drejer sig især om udledninger som følge af københavnernes livsstil og stadigt stigende forbrug. Der er ikke nogen hurtige teknologiske løsninger. Hvis København vil være grøn og bæredygtig kunne man starte med at opgøre CO2 belastningen per person og tage målsætninger og beslutninger ud fra dette. Forskere, klimaråd og andre har peget på mange nærliggende løsninger, der tilsammen vil gøre en forskel. Det gælder om at komme i gang. Mange københavnere vil gerne være med – og så hvis det skal koste noget for den enkelte.

## **Svar til: Høring 49038 af: Lotte Rørtoft-Madsen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

248

INDSENDT AF

Lotte Rørtoft-Madsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kommunistisk Parti, Sydhavnen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Kommunistisk Parti, Sydhavnen, afgiver hermed høringssvar til kommuneplan for Københavns Kommune. Svaret er vedhæftet

## Høringssvar til kommuneplan for Københavns Kommune

Afgivet af Kommunistisk Parti, Sydhavnen

### Generelle bemærkninger

Kommunistisk Parti Sydhavnen ønsker, at der er overensstemmelse mellem de mange fine visioner og hensigter i udkastet og de faktiske planer og den faktiske byudvikling, der finder sted. Når der i planen står, at der særligt skal passes ” på det særlige ved København, hvad enten det gælder byens historie, særlige miljøer, arkitektur eller de grønne områder” (side 5), kan man slet ikke være uenig.

Vi oplever imidlertid en udvikling af byen, som ikke tager dette hensyn, og som plastrer byen til med stereotype og ensformige bygninger, hvad enten det er til beboelse eller erhverv.

Vi ønsker en byudvikling, som baserer sig på de enkelte kvarterers kvaliteter og særlige kendetegn. Også fremtidens københavnere skal kunne se forskel på, om de befinder sig i Sydhavnen, på Vesterbro, Nørrebro og så videre.

Vi ønsker en bevarelse af de nuværende grønne områder, og at Københavns Kommune omgør sine beslutninger fra budgetforliget for 2018 om affredning af arealer på Amager Fælled og Stejlepladsen.

Vi ønsker både en **grøn by** og **en grøn byudvikling**. **Man kan ikke sikre en grøn omstilling med en sort byudvikling.**

### Særligt vedr. udvikling af Sydhavnen

Det kan ikke nok understreges, at Sydhavnen som kvarter måske er det kvarter i København, som i de kommende år kommer til at opleve den største befolknings tilvækst, muligvis overgået af Amager Vest. At Sydhavnen samtidig skal reducere de grønne områder med bebyggelse på Stejlepladsen er efter vores opfattelse direkte i modstrid med de erklærede intentioner i forslag til Kommuneplanen 2019. Det giver ingen mening.

### Det gamle Sydhavnen

Det gamle Sydhavnen blev fra starten bevidst udviklet som et anderledes, et lyst og grønt kvarter – i modsætning til brokvarterne. Disse visioner blev allerede formuleret i begyndelsen af 1900-tallet. Derfor er Det gamle Sydhavnen den dag i dag kendetegnet ved:

- En særlig social sammensætning med billige boliger, som kan betales af alle.
- En unik sammenhæng mellem boliger, kvarterets beboere og naturen.
- Sammenhængende grønne områder startende fra Kalveboderne, over Valbyparken, den fredede del af Sydhavnstippen, den øvrige del af Tippen, som ikke er fredet, Stejlepladsen, som udgør en del af Tippen, og som er blevet affredet ved lov i foråret 2019, skovområdet med stiforbindelse til Karens Minde-området, og den grønne linje fra Sjælør Boulevard gennem Musikbyen op mod Valby, fortsættelsen over Vestre Kirkegård og videre til Carlsberg-området til Søndermarken og Frederiksberg Have.

- Et kvarter med sit helt eget unikke miljø, sin egen mangfoldighed og "ro".
- En udbredt selvbyggerkultur og mangfoldighed med mange koloni- og nyttehaver.

Derfor må den røde tråd for byudviklingen i Det gamle Sydhavnen være en fastholdelse og sikring af disse unikke kulturelle, sociale og naturmæssige kendetegn.

**Området rammet ind af områderne syd for jernbanen, Valbyparken, Fiskerhavnen og Kalvebodløbet.**

Dette afgrænsede område er for det første kendetegnet ved et unikt og bevaringsværdigt maritimt miljø omkring Fiskerhavnen. Vi henviser i øvrigt til Københavns Kommunes Kommuneplan 2015 og dens vurdering af dette områdes bevaringsværdige og sårbare miljøer og til Kgs. Enghaves lokaludvalgs forslag til lokalplan for området.

For det andet er det kendetegnet ved de sammenhængende, delvist fredede, grønne områder med stor diversitet.

Og for det tredje ved de store rekreative værdier, ikke bare for områdets beboere, men for hele bydelen som sådan. Denne værdi bliver endnu mere betydningsfuld med den kraftige stigning af beboerantallet i Sydhavnen.

Vi skal i denne sammenhæng ikke undlade at gøre opmærksom på, at der er kommet over 9000 nye indbyggere til Sydhavnen siden 2015, og man forventer en fortsat markant tilflytning. En markant stigning af befolkningstallet i Sydhavnen og de facto færre grønne arealer med affredningen af Stejlepladsen hænger ikke sammen og slet ikke med visionerne for Kommuneplan 2019.

Planerne for det område i København, der måske oplever den største befolkningstilvækst, må som minimum sikre, at de grønne områder ikke mindskes.

De stadigt flere indbyggere i Sydhavnen kan ikke leve med såkaldte erstatningsarealer i Nordhavnen.

\*\*\*

Samlet set tager den nuværende byudvikling slet ikke hensyn til de særlige forhold for området, og derfor ønsker vi at Kommuneplan 2019 sikrer, at udviklingen foregår ud fra en samlet og sammenhængende plan. Hovedelementer i en samlet og sammenhængende plan for området, herunder områderne både nord og syd for Bådehavnsgade bør indeholde følgende:

- At alle nuværende grønne områder bevares, og at der ikke bygges på Stejlepladsen.
- At mindre erhverv, herunder fiskerierhvervet i Fiskerhavnen, ligeledes fastholdes.
- At bebyggelsesprocenten på de arealer, der bebygges, holdes lav og ikke overstiger 40 procent, og at maksimal bygningshøjde sættes til 10 meter.
- At de kulturelle værdier og den etablerede selvbyggeridentitet i Fiskerhavnen fastholdes og danner udgangspunkt for en unik byudvikling med eksperimentelle bolig- og ejerformer.
- At de rekreative værdier styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette borgernes adgang til området og de grønne områder for hele Sydhavnen.

For at sikre denne udvikling bør de nuværende planer for byggeri på Stejlepladsen sættes på pause i minimum to år.



## Svar til: Høring 49038 af: Margit Groth

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

249

INDSENDT AF

Margit Groth

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sociolog

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

16 10 2019, mvg Høringssvar til Københavns kommuneplan 2019 Margit Velsing Groth, sociolog, borger i København siden 1966 Planen indeholder fine målsætninger om en social, mangfoldig, grøn og bæredygtig by. Den nævner også, at København skal være en demokratisk storby, hvor københavnere er aktive medspillere i byens udvikling og at "man ønsker gennemsigtighed i byens planlægningsprocesser". Desuden nævnes at "bygninger og byrum skal udformes med mennesket i centrum og forholde sig til den københavnske egenart". Disse målsætninger og hensigtserklæringer er i overensstemmelse med de ønsker for byen, som i alt knapt 8.500 københavnere har givet udtryk for i en spørgeskema undersøgelse og forskellige dialogmøder i efteråret 2018. Desværre har København i de senere år gennemgået en udvikling, som ikke stemmer overens med de fine målsætninger. Det er problematisk, og kommuneplanen lægger op til at fortsætte denne udvikling. Byen er blevet "fortættet" og der er gjort indhug i grønne områder og byens kulturarv Meget store områder af byen som Ørestad, Islands Brygge, Sydhavnen, Nordhavn og Carlsberg området har lagt jord til en massiv "fortætning" i form af højt og tæt byggeri. Desværre uden en overordnet planlægning, som kunne have sikret harmoniske og sammenhængende bebyggelser med grønne områder og nødvendige institutioner. I stedet har kommunen solgt ud af enkeltstående grunde til højstbydende "developer", som derefter har bebygget med trøstesløst beton byggeri, herunder uskønne højhuse på 10-15 etager i første række til vandet. Rekreative områder som havnen er også fyldt op

til byggeri, Enghave Brygge- og senest planlægges at udvide med Lynetteholmen. 4 grønne områder i byen er blevet affredet med henblik på bebyggelse på 6-10 etager. Denne udvikling er i klar modstrid med Københavnernes ønsker, hvor 73% IKKE ønsker en højere og tættere by. Der er ikke brug for at bygge mere i København, men i stedet at udnytte den eksisterende boligmasse bedre. F.eks. ved at kræve bopælspligt, begrænse Airbnb og andelen af store lejligheder. Byen er blevet for velhavere. Til trods for at der er et udtalt ønske blandt københavnere om at byen skal være mangfoldig og for alle, så er byen blevet for dem med høje indtægter. Trods det massive byggeboom, er der ikke kommet billigere boliger, men en overflod af dyre, store boliger, heraf nogle uden bopælspligt, og dermed ren spekulation. Andelen af almene boliger ligger på 6% af det, der er bygget de seneste år – og selv disse er ikke billige. Byen er blevet udemokratisk. Med kommunens salg af byggegrunde til højstbydende kapitalejer, mister både borgere og kommune indflydelse på byens udformning. I stedet styres dette af kapitalejerne, som tjener mest ved at bygge tæt og højt – uden hensyn til grønt areal og de nødvendige institutioner. Lokalplaner bliver tilrettet efter bygherres ønsker, og ikke efter borgernes. En ganske provokerende tilsidesættelse af borgerne skete i foråret 2019, hvor BR vedtog at ophæve fredning af fire grønne områder med henblik på bebyggelse: dele af Amager Fælled, Selinevej, Fiskerhavnen og Bellahøjmarken. Trods talrige borgerprotester, gik man uden om fredningsnævne, og fik det i stedet vedtaget ved lov i samarbejde med den borgerlige regering. Hele planen om Lynetteholmen er besluttet på samme måde – ingen borgerinddragelse. I Vanløse er beboerne – trods protester - blevet påtvunget et kedeligt butikcenter. Huslejen i centeret er så høj, at kun kædebutikkerne har råd til at være der, så den lokale handelsgade er lukket ned. Hele By-og Havn konstruktionen er ligeledes udemokratisk. Regnskaber er ikke offentligt tilgængelige, og heller ikke mødereferat er af beslutninger. Kommuneplanen gør ikke op med denne udemokratiske udvikling. Flere cykler, mere metro – men også flere privatbiler og udvidet lufthavn. De mange initiativer for flere cykler i byen er meget positive. Det samme er udvidelsen af metroen, men: metrogælden er også ansvarlig for den triste fortætning af byen og de høje boligpriser (krav om salg af byggegrunde til markedspris), så evt. udvidelse af metro kræver en anden finansieringsmodel. F.eks. at staten bidrager. Københavnerne bidrager til motorveje i Jylland. Så kan metroen vel også betales delvist af statens penge. Alternativt må letbane overvejes. Samtidig er antallet af privatbiler i byen imidlertid vokset, herunder en massiv pendlertrafik, og dermed øget CO2 udledning. Det er helt nødvendigt at begrænse biltrafikken - af hensyn til målsætningen om CO2 neutral by i 2025 og af hensyn til beboernes udsættelse for støj og luftforurening. Roadpricing bør indføres. Sådanne forslag indgår ikke i lokaleplanen. Turister favoriseres på bekostning af byens indbyggere. I stigende grad omdannes gode, billige lejligheder i den gamle boligmasse til hotellejligheder. Det bør stoppes, ligesom mange nybygninger indrettes til hoteller/lejligheder. Bygherren tjener mere, men det løser ikke københavnerens behov for en bolig, der er til at betale. På samme måde er det meningsløst, at København skal lægge havne til et stærkt st

igende antal krydstogtsturister med gigantiske skibe, som forurener byen. Turismen skal begrænses, og der skal stilles krav, så det kan forenes med byens særpræg. Latinerkvarteret og Strøget er ligeledes i gang med en trist "Tivolisering", hvor de gamle bygninger fyldes med store facadevinduer og med glimtende lys reklamer. Lokalplanen forholder sig ikke til dette. Konklusion: Hvis den triste udvikling i København, med identitetsløse højhuse og udhuling af byens grønne (og blå!) områder og kulturelle særpræg skal brydes, kræver det en mere overordnet planlægning, hvor også byens omegn indregnes som en aktiv spiller. Infrastrukturen hertil skal udbygges og eksisterende spekulationsbyggeri ombygges til kollegier, ungdomshuse, seniorfællesskaber mm. Hovedstadsrådet o.l. kan genindføres, og ethvert salg af offentlige grunde bør stoppes. Måske bør det offentlige i stedet opkøbe grunde – som det sker i Amsterdam. Kun på den måde, kan der skaffes smukke og billige kvalitetsboliger til alle i København.

## Svar til: Høring 49038 af: Troels Bertel

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

250

INDSENDT AF

Troels Bertel

POSTNR.

2700

BY

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Det er vigtigt, at man ved undersøgelsen af muligheder for etablering af en letbane på Frederikssundsvej har blik for de negative trafikale konsekvenser, anlæggelsen af en sådan letbane kan have for lokalområdet omkring Brønshøj Torv. Vejbanen er ved Brønshøj Torv så smal, at en letbane risikerer at blokere for biltrafikken, hvilket kan betyde, at bilerne i stedet vil søge mod villavejene i området. Disse små grønne og hyggelige villaveje bruges rekreativt af mange københavnske borgere til løbe-, gå- og cykelture, ligesom børn kan lege her uden at skulle frygte hurtigt gennemkørende biler. Vejene er ikke anlagt som trafikårer, men netop som villaveje, hvor bilister kun har ringe mulighed for at orientere sig forsvarligt i forhold til de mange bløde trafikanter, der anvender området. Vejene kan og skal derfor ikke fungere som aflastning for den blokering af Frederikssundsvej, som en letbane kan medføre. Gennemkørende trafik vil radikalt ændre områdets trygge karakter, mindske livskvaliteten for områdets beboere såvel som dets anvendelighed for alle, der i dag har glæde af dets rekreative kvaliteter.

## Svar til: Høring 49038 af: Agnete Glendrup

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

251

INDSENDT AF

Agnete Glendrup

POSTNR.

2500

BY

København

HØRINGSSVAR

Saxtorphsvej er absolut ikke den rette placering for en ny børneinstitution. Trafikforholdene er allerede kaotiske, med biler som parkerer ulovligt og foran indkørsler og cykler som skal helt ud i vejbanen for, at komme frem, fordi der ikke er nok plads på den smalle villavej. Saxtorphsvej og de omkringliggende villaveje er allerede meget belastet og generet af trafikken til og fra de to allerede eksisterende institutioner. Grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har i flere år forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring dette, og har bedt om, at få en samlet, holdbar løsning for Saxtorphsvej og de omkringliggende veje. Derfor er yderligere en institution på vejen ikke en løsning på manglen på institutionspladser i Valby. Et forslag vil være, at lægge den nye institution ved Grønttorvet eller i Kulbanekvarteret på den anden side Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner i området og ikke mindst af kvarterets og resten af Valbys børn. Kommunen har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret.



## **Svar til: Høring 49038 af: Morten Sørensen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

252

INDSENDT AF

Morten Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Fælleds Venner

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede dokument

## **il: Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar"**

Amager Fælleds Venner har med stor interesse læst forslaget til Københavns Kommuneplan, som er tiltænkt at sætte retningen for byens udvikling de næste 12 år. Amager Fælleds Venner er glade for, at Københavns Kommune har lagt planen ud til en bred offentlig høring, da planens forslag vil berøre mange københavnernes hverdag.

Amager Fælleds Venner er overordentligt tilfredse med, at forslaget til Kommuneplanen rummer ambitiøse ønsker i forhold til at København i det næste årti skal udvikle sig til en grøn, sund og bæredygtig by. I forslaget er der blandt andet følgende ambitiøse målsætning (s.20):

*At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.*

## **Bekymrende forslag i forhold til kommunens ambitiøse grønne målsætninger**

Amager Fælleds Venner finder det fuldstændig uforståeligt, at det fremgår af kapitel 3 (s.50-51) i selvsamme forslag til kommuneplan, at der tiltænkes at byudvikle på dele af Amager Fælled med mulighed for udvikling fra 2019. Det er med dyb bekymring, at vi kan læse, at der planlægges at udlægge et 18 ha stort areal nord for Vejlands Alle til 2.500 boliger, det i planen såkaldte "Vejlandskvarter". Det er også med stor bekymring, at vi ser, at kapitel 3 (s. 50-51) indeholder forslag om, at Ørestad Fælled Kvarteret får ændret status til institutioner og fritidsområder, givet det forhold, at der pt. er en igangværende behandling i Fredningsnævnet vedr. fredning af dette område.

Amager Fælleds Venner vurderer, at såfremt disse planer gennemføres, så vil det have store negative konsekvenser for Københavns Kommunes ambitioner om at fremme kvaliteten af byens grønne områder til gavn for både borgerne og biodiversiteten.

## **Byudvikling på Amager Fælled – en katastrofe for biodiversiteten i Københavns Kommune**

Vi mener i Amager Fælleds Venner, at en af de ting, som gør Københavns Kommune særlig og unik er, at der historisk set har være naturområder af høj kvalitet meget tæt på centrum af byen. Det gør København attraktiv, både for indbyggere og for turister, som kan opleve både by og natur.

Amager Fælled er samlet set på 223 ha og giver med sin størrelse fundamentet for, at mange arter, herunder mange sjældne arter, har den fornødne plads og ro til at trives og reproducere sig. På Amager Fælled findes f.eks. en af de to kolonier af Nattergale i København, der findes små vandsalamandere, sjældne padder og planter. Amager Fælled er således et af de områder, som giver København et helt særligt præg. Københavnerne har med Amager Fælled en intakt mulighed for at opleve natur af meget høj kvalitet i cykel- og gåafstand fra deres bolig midt i en storby, dette vil de miste, hvis der bygges på Amager Fælled.

Det i Kommuneplanen foreslåede byggefelt på Amager Fælled er i dag ynglested for Amager Fælleds få agerlandsarter, som sanglærke og vibe. Særligt sanglærken er i katastrofal tilbagegang i Danmark som følge af tab af levesteder. Det vil på baggrund heraf være en hel forkert udvikling at byudvikle på et område, som i den grad er benyttet af en af vores, desværre udsatte fuglearter. Det vil også være et stort tab for københavnere – børn såvel som voksne, hvis de fremover ikke vil kunne høre sanglærken og vibens stemmer tæt på hvor de bor.

Det fremgår af MOE rapporten til Københavns Kommune fra August 2018 "Naturkortlægning på delområder af Amager Fælled", at naturtilstanden i det foreslåede byggefelt på Amager Fælled (i rapporten omtalt som Bygefelt AF-S) vurderes



som "moderat". Dette billede kan vi ikke genkende. Således blev der, ved seneste afholdte bioblitz på det planlagte byggefelt på Amager Fælled i august 2019, fundet 68 arter, som ikke tidligere har været registreret på Amager Fælled via fugleognatur.dk. De 68 nye arter fremgår af **bilag**.

Med de nye fund er den samlede 'Artsliste fra Amager Fælled' på fugleognatur.dk oppe på **1.651 arter**. De mange arter er et tydeligt tegn på, at Amager Fælled er et helt unikt naturområde, med et tårnhøjt niveau af biodiversitet. Vi mener i Amager Fælleds Venner, at det vil være fuldstændig i modstrid med kommunens målsætninger om at øge kvaliteten af byens grønne områder, til gavn for folkesundheden og biodiversiteten, at udlægge dele af Amager Fælled til byggefelt, sådan som det er foreslået i udkastet til Kommuneplan 2019.

## **Naturen på Amager Fælled er en helhed, som ikke kan tåle yderlig reduktion i størrelse**

Amager Fælleds Venner er opmærksom på, at det planlagte byggefelt erstatter et andet planlagt byggefelt, som heldigvis ikke vil blive realiseret. Det nu skrinlagte byggeprojekt på den del af Amager Fælled, som betegnes "Strandengen", er glædeligvis mundet ud i en beslutning om, at dette område skal fredes fuldt ud gennem Fredningsnævnet. Vi mener i Amager Fælleds Venner, at Strandengen er et både naturhistorisk og kulturhistorisk unikt område.

Vi mener, at Strandengen er naturhistorisk unikt, fordi det er et strandengs overdrev, som ikke har været taget i brug som landbrugsjord. Det betyder, at området har nogle jordbundsforhold som giver levesteder for mange arter, som er sjældne i Danmark.

Vi mener samtidig, at Strandengen er et kulturhistorisk vigtigt område, fordi det giver nuværende og kommende generationer et helt enestående indblik i, hvorledes den danske natur har formet sig inden landbrugets fuldstændige dominans af landskabet.

På den baggrund finder vi det vigtigt, at kommunen i sin fredning af Strandengen giver nogle rammer og plejeplaner, som sikrer, at de natur- og kulturhistoriske værdier bevares til fremtidige generationer af københavnere.

Amager Fælleds Venner mener, at det i kommuneplanen foreslåede byggefelt Nord for Vejlands Allé (i planen kaldet Vejlandskvarteret) vil have en særdeles negativ effekt på naturen på hele Amager Fælled, hvis byggeplanerne realiseres. Såfremt planerne realiseres, mener vi, at der ikke er nogen realistisk chance for at bevare de naturkvaliteter, der er på Strandengen. Dette mener vi, fordi en ny bydel på selve Amager Fælled vil skabe et så massivt pres på de omkringliggende områder, at de sjældne arter, som lever på Strandengen, vil bukke under. Det er i vores vurdering en fuldstændig ikke-bæredygtig og uansvarlig handling at foreslå byggeri så tæt op af en så sårbar og sjælden natur, som Strandengen er.

Amager Fælleds Venner vurderer, at den eneste måde at bevare den høje kvalitet af biodiversitet på Amager Fælled er, at Københavns Kommune fuldstændig afstår fra at planlægge og udføre nogen form for byggeri på noget sted på Amager Fælled. Amager Fælleds Venner anbefaler derfor, at det planlagte byggefelt på Amager Fælled udgår af Københavns Kommuneplan 2019.

## **Amager Fælleds Venner støtter op om ambitionen om København som ansvarlig verdensby**

Amager Fælleds Venner er begejstrede for, at Københavns Kommune ønsker at være et foregangseksempel i den grønne omstilling. Vi noterer os, at der i udkastet til Kommuneplanen er lagt op til, at Københavns Kommune skal finde nogle byløsninger, der skal bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og realiseringen af FN's 17 verdensmål.

Vi savner dog i udkastet til kommuneplanen konkrete bud på, hvorledes Københavns Kommune vil tage ansvar for de verdensmål, hvor det går allermest i den forkerte retning. Det fremgår af den nyeste rapport for status på FN's 17 verdensmål, at der er særligt fire områder, hvor verdens udvikling går i den forkerte retning: Nemlig en voksende økonomisk ulighed (verdensmål nr. 10), tab af biodiversitet (verdensmål 14 og 15), stigende CO2 (verdensmål 12) og stigende mængder af menneskeskabt affald, som ødelægger økosystemer både på land og i vand (verdensmål 13)

Vi mener, at Københavns Kommune kun kan leve op til sit ønske om at være en ansvarlig verdensby ved at vælge en ambitiøs indsats i forhold til de fire områder, hvor verden lige nu er på afveje. Netop i den kontekst mener Amager Fælleds Venner, at det er overordentligt vigtigt, at den kommende Kommuneplan foretager en helhjertet prioritering af Amager Fælleds uerstattelige natur. Dette er nemlig en af de vigtigste redskaber til at sikre, at Københavns Kommune kan bidrage til en positiv udvikling i forhold til Verdensmål nr. 15, som handler om at sikre livet på land.

Amager Fælleds Venner er uenige i den påstand, at bebyggelse på Amager Fælled vil kunne bidrage til at dæmpe prisstigninger på boliger i København. Vi mener, ligesom flere andre, at nybyggeriet i København i dag er drevet af kapitalkræfter og en byggesektor, der er mere optaget af at maksimere profitten i byudviklingen, end i at skabe en by, som lever op til at kunne indfri de 17 verdensmål. I forlængelse heraf finder vi det højst beklageligt, at Københavns Kommune gennem selskabet "By & Havn" selv er med til at forstærke en byudvikling, som handler om at maksimere kapitalindkomsten på bekostning af den sociale og miljømæssige bundlinje.

Amager Fælleds Venner er opmærksomme på, at Københavns Kommune har igangsat en dialog med staten i forhold til at få statslig kapital til finansiering til yderligere metrostrækninger i København. Vi finder det glædeligt, at Københavns Kommune har igangsat en dialog med staten om, hvorledes der findes andre metoder til at finansiere metroen end de grundsalg, som kan foretages af selskabet "By & Havn".

Vi er enige i arkitekt Peter Shultz Jørgensens betragtning om, at udviklingen af København skal tænkes langsigtet, hvis den skal leve op til ønsket om at være en ansvarlig byudvikling. Vi mener, at det er vigtigt, at den endelige Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune afspejler en grundig og ansvarlig refleksion over følgende spørgsmål, som rejstes af Peter Shultz Jørgensen:

*»Så hvor klogt er det at disponere alle byens arealer nu, ud fra en idé om at alle flytter til København, hvilket faktisk ikke er tilfældet? Der kommer nye funktioner, og hvordan skal byerne i fremtiden være integrerede i økosystemerne? Enhver tid vil kræve sin plads, og så skal man måske i gang med at ekspropriere eller rive bygninger ned. Ved at bygge på alle tomter og fredede arealer låser byen sin handlefrihed og mister dynamik«.*

Med venlig hilsen

Amager Fælleds Venner

## Bilag:

### Registrerede nye arter på det planlagte byggefelt (Lærkesletten) ved bioblitzten den 17.-18. august 2019:

- Agatugle (*Phlogophora meticulosa*)
- Agerugle (*Agrotis segetum*)
- Almindelig Bladmåler (*Epirrhoe alternata*)
- Broget Havemåler (*Eulithis prunata*)
- Brun Engugle (*Helotropha leucostigma*)
- Brun Nældeugle (*Abrostola tripartita*)
- Brunviolet Smutugle (*Noctua janthe*)
- Det Sorte C (*Xestia c-nigrum*)
- Dromedarspinder (*Notodonta dromedarius*)
- Frugttræ-Barkmåler (*Peribatodes rhomboidaria*)
- Frøgræsugle (*Luperina testacea*)
- Frønnet Landmand (*Agrotis puta*)
- Grøn Lav-Ugle (*Cryphia algæ*)
- Gul Syremåler (*Timandra comae*)
- Gulhvid Stregmåler (*Cabera exanthemata*)
- Gulvinget ugle (*Thalpophila matura*)
- Halmugle (*Mythimna pallens*)
- Humleugle (*Hypena rostralis*)
- Hvid Dværgmåler (*Eupithecia centaureata*)
- Hvidaksugle (*Mesapamea secalis*)
- Hvid-Punkt Græsugle (*Mythimna albipuncta*)
- Jordbær-Bladmåler (*Dysstroma truncata*)
- Kartoffelborer (*Hydraecia micacea*)
- Klematismåler (*Melanthia procellata*)
- Kællingetandhalvmøl (*Oncocera semirubella*)
- Kålhalvmøl (*Evergestis forficalis*)
- Lille Penselspinder (*Orgyia antiqua*)
- Lille Tyv (*Mesoligia furuncula*)
- Løggarsehalvmøl (*Evergestis limbata*)
- Mosebunkeugle (*Cerapteryx graminis*)
- Mørksømmet Smutugle (*Noctua interjecta*)
- Næbugle (*Hypena proboscidalis*)
- Okkergul Bladmåler (*Camptogramma bilineata*)
- Okkergul Rovmåler (*Crocallis elinguaris*)
- Perikonmåler (*Aplocera efformata*)
- Perlemorshalvmøl (*Pleuroptya ruralis*)
- Perlemåler (*Campaea margaritaria*)
- Poppelporcelænsspinder (*Pheosia tremula*)
- Purpurhalvmøl (*Pyrausta purpuralis*)
- Rustbladmåler (*Xanthorhoe ferrugata*)
- Rødbåndet Dværgmåler (*Gymnoscelis rufifasciata*)
- Seksliniet Glansugle (*Xestia sexstrigata*)
- Skræpperodæder (*Triodia sylvina*)
- Skyggelinie-måler (*Costaconvexa polygrammata*)
- Sortrandet Måler (*Lomaspilis marginata*)
- Stor Smutugle (*Noctua pronuba*)
- Svagtskygget Smutugle (*Noctua comes*)
- Tvivlsom Mus (*Hoplodrina ambigua*)

- Udelt Messingugle (*Diachrysia stenochrysis*)
- Vinkelstreget Løvmåler (*Idaea aversata*)
- Vinterkarsehalvmøl (*Evergestis pallidata*)
- Åkandehalvmøl (*Elophila nymphaeata*)
- Gaffelmejer (*Dicranopalpus ramosus*)
- Kvadratedderkop (*Araneus quadratus*)
- Almindelig Guldpletrovbille (*Platydracus stercorarius*)
- Køllehornet Blomstertæge (*Heterotoma planicornis*)
- Megalocoleus molliculus
- Coremacera Marginata
- Pherbellia Cinerella
- Dolichopus Griseipennis
- Dolichopus Trivialis
- Grøn Kokasseflue (*Neomyia cornicina*)
- Græshårmyg (*Dilophus febrilis*)
- Smalbladet Kællingetand (*Lotus tenuis*)
- Hestehale (*Hippuris vulgaris*)
- Mælkehvid Keglehat (*Conocybe albipes*)
- Seglgræshoppe (*Phaneroptera falcata*)
- Microgastrinae, ubestemt. (*Microgastrinae indet*)

Alle observationer fra Bioblitzten kan ses her:

<https://www.fugleognatur.dk/lokalitet.aspx?mode=lok&id=24850>

## Svar til: Høring 49038 af: Ingeborg Nielsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

253

INDSENDT AF

Ingeborg Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Sejlunion

POSTNR.

2605

BY

Brøndby

HØRINGSSVAR

Se Dansk Sejlunions vedhæftet PDF. Til Københavns Kommune Høringssvar vedr. "Kommuneplan 2019". Dansk Sejlunion erfarer, at Københavns Kommune i "Kommuneplan 2019" foreslår at ændre området ved Svanemølleværket fra: "institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmforsyning" (s. 73). Svanemøllehavnen huser følgende sejlklubber: KØS Sejlsport, Sejlklubben Sundet, Københavns Amatør-Sejlklub og Øresunds Sejlklub Frem. Svanemøllehavnen er den største marina i Danmark med ca. 2500 medlemmer alene i de fire sejlklubber. Dertil kommer andre vandsportsforeninger i kajak- og rosport, som anvender marinaens faciliteter. Sejlklubberne er økonomisk en forudsætning for driften af Svanemøllehavnen's havnefællesskab, Svanemøllen A/S. Ændringen af områdestatus stiller idrætsforeningerne i en uønsket situation for områdets samlede rekreative værdi. Landplads til vinteropbevaring er en forudsætning for fritidsbåde i sejlklubber. Øresunds Sejlklub Frem's landplads til vinteropbevaring af ca. 200 både inddrages til teknisk anlæg i Københavns Kommunes forslag, idet det foreslås at anvende området til et spidsbelastningsværk til fjernvarmeproduktion. At ændre områdestatus for matriklen, som Øresunds Sejlklub Frem for nuværende anvender til landplads, vil bringe hele havnefællesskabet i Svanemøllehavnen i en situation, som påvirker den rekreative værdi med langt større rækkevidde og konsekvens end inddragelse af matriklen i sig selv. Dansk Sejlunion henstiller til, at Københavns Kommune forholder sig til Folkeoplysningslovens §21 og §22, og Folkeoplys

ningsbekendtgørelsen kapitel 4, §10, stk. 2, idet det er en forudsætning for Svanemølle havnens fremtid at råde over landplads til vinteropbevaring, herunder de ca. 200 både på den aktuelle matrikel. Dansk Sejlunion er uforstående for, at etablering af et spidsbelastningsanlæg kræver en ændring af status for området ved Svanemølleværket, idet et spidsbelastningsanlæg kan huses i de nuværende bygninger med kraftvarmeværk. Dansk Sejlunion vil hermed opfordre til, at Københavns Kommune i nærværende forbindelse bør arbejde for at indfri egne ambitioner og målsætninger i "Kommuneplan 2019" (s. 4-5.):

- At kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov.
- At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- At adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byens rekreative grønne områder.
- At adgangen til havnen, kysten og vandområder forbedres, navnlig som led i byomdannelse.

Dansk Sejlunion stiller sig til rådighed for videre dialog om en hensigtsmæssig løsning. Christian Lerche Direktør, Dansk Sejlunion

Til Københavns Kommune

Høringssvar vedr. "Kommuneplan 2019".

Dansk Sejlunion erfarer, at Københavns Kommune i "Kommuneplan 2019" foreslår at ændre området ved Svanemølleværket fra: "institutioner og fritidsområder til tekniske anlæg for at sikre udviklingsmuligheder for varmforsyning" (s. 73).

Svanemøllehavnen huser følgende sejlklubber: KØS Sejlsport, Sejlklubben Sundet, Kjøbenhavns Amatør-Sejlklub og Øresunds Sejlklub Frem. Svanemøllehavnen er den største marina i Danmark med ca. 2500 medlemmer alene i de fire sejlklubber. Dertil kommer andre vandsportsforeninger i kajak- og rosport, som anvender marinaens faciliteter. Sejlklubberne er økonomisk en forudsætning for driften af Svanemøllehavnen's havnefællesskab, Svanemøllen A/S.

Ændringen af områdestatus stiller idrætsforeningerne i en u hensigtsmæssig situation for områdets samlede rekreative værdi. Landplads til vinteropbevaring er en forudsætning for fritidsbåde i sejlklubber. Øresunds Sejlklub Frem's landplads til vinteropbevaring af ca. 200 både inddrages til teknisk anlæg i Københavns Kommunes forslag, idet det foreslås at anvende området til etablering af et spidsbelastningsværk til fjernvarmeproduktion.

At ændre områdestatus for matriklen, som Øresunds Sejlklub Frem for nuværende anvender til landplads, vil bringe hele havnefællesskabet i Svanemøllehavnen i en situation, som påvirker den rekreative værdi med langt større rækkevidde og konsekvens end inddragelse af matriklen i sig selv.

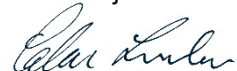
Dansk Sejlunion henstiller til, at Københavns Kommune forholder sig til Folkeoplysningslovens §21 og §22, og Folkeoplysningsbekendtgørelsen kapitel 4, §10, stk. 2, idet det er en forudsætning for Svanemøllehavnen's fremtid at råde over landplads til vinteropbevaring, herunder de ca. 200 både på den aktuelle matrikel.

Dansk Sejlunion er uforstående for, at etablering af et spidsbelastningsanlæg kræver en ændring af status for området ved Svanemølleværket, idet et spidsbelastningsanlæg kan huses i de nuværende bygninger med kraftvarmeverk.

Dansk Sejlunion vil hermed opfordre til, at Københavns Kommune i nærværende forbindelse bør arbejde for at indfri egne ambitioner og målsætninger i "Kommuneplan 2019" (s. 45.):

- At kommunens rekreative tilbud og områder imødekommer befolkningens behov.
- At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- At adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byens rekreative grønne områder.
- At adgangen til havnen, kysten og vandområder forbedres, navnlig som led i byomdannelse.

Dansk Sejlunion stiller sig til rådighed for videre dialog om en hensigtsmæssig løsning.



Christian Lerche

Direktør, Dansk Sejlunion

*Dansk Sejlunion er interesseorganisation for fritidssejlsads i alle dets former. Dansk Sejlunion er specialforbund Danmarks Idrætsforbund og medlemsorganisation i Friluftsrådet. Dansk Sejlunion har 254 medlemsklubber med i alt 55.000 medlemmer, herunder 22 medlemsklubber med i alt 6.900 medlemmer i Københavns Kommune.*

Brøndby d. 21. okt. 2019

## **Svar til: Høring 49038 af: Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

254

INDSENDT AF

Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S

POSTNR.

2820

BY

Gentofte

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar



Københavns Kommune  
Center for Byudvikling  
Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. sal  
1599 København V

## Høringssvar til høring om Københavns Kommuneplan 2019

18. oktober 2019

Under henvisning til ovennævnte høring samt email modtaget fra Søren Tegen den 9. august 2019 afgiver Ørsted med nærværende brev høringssvar. Høringssvaret relaterer sig hovedsagligt til de berørte områder ved H.C. Ørsted Værket, men indeholder også enkelte bemærkninger, der relaterer sig til Svanemølleværket

Vores ref. ulrje/anhel  
Dok. ansvarlig ANHEL

Ørsted har i forbindelse med "Høring om miljøvurdering ved udarbejdelse af "Tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 494 "Enghave Brygge" med kommuneplantillæg" samt "Forudgående høring om kommuneplantillæg for H.C. Ørsted Værket" afgivet høringssvar af 4. maj 2017 (vedlagt). Synspunkterne fremsat i dette tidligere høringssvar fastholdes og gengives i øvrigt i nogen grad i nærværende høringssvar.

### *Udlæg af arealer til offentlige formål*

Kommuneplan 2019 beskriver ønsket om udpegning af tre grønne potentialeområder på Vesterbro, herunder ét der omfatter arealer tilhørende H.C. Ørsted Værket. I forslaget til kommuneplanen er det på side 70 anført, at "I forbindelse med udbygningen af Enghave Brygge er der også mulighed for at åbne mere op for området omkring H.C. Ørstedværket. Med Kommuneplan 2019 udlægges området omkring H.C. Ørstedværket til offentlige formål. Her arbejder Københavns Kommune på at muliggøre etablering af en ny park, der inviterer til aktivitet og ophold."

Det fremgår endvidere af dokumentet "Bilag 4 - Ændringer for konkrete rammeområder", at en del af rammen for H.C. Ørsted Værket ændres fra T2 til "O1\* med særlig bemærkning: "Matr. nr. 1454a og 1454i, Udenbys Vester Kvarter, København, kan anvendes til tekniske anlæg."".

Som tidligere anført i høringssvar af 4. maj 2017 forekommer det stærkt betænkeligt, at Københavns Kommune overvejer at placere en park på hele eller dele af en privatejet grund, når det erindres, at Københavns Kommune qua Udviklingsselskabet By & Havn I/S ejer en lang række ejendomme i umiddelbar nærhed af, hvor parken synes at skulle placeres. Dette skal ses i lyset af den udvikling, som området har gennemgået de seneste år, hvor Københavns Kommune netop qua Udviklingsselskabet By & Havn I/S har udviklet en lang række af sine egne ejendomme til boligejendomme og i den forbindelse opnået store gevinster ved salg af ejendommene til investorer. Københavns Kommune har i det forløb haft rig lejlighed til at anlægge en park på en af sine egne ejendomme, og det virker åbenbart urimeligt i stedet at vælge at placere parken på privat grund i området, hvorved den

berørte grundejer (Ørsted) afskæres fra at opnå samme udviklingsfortjeneste. En sådan disposition synes ikke at være båret af planmæssige hensyn, men i stedet af kommunaløkonomiske hensyn, der ikke kan varetages gennem kommune- og lokalplanlægning.

Ved en udlægning af arealer tilhørende Ørsted til grønt område, er det således Ørsteds opfattelse, at der sker en uretmæssigt indskrænkelse af Ørsteds anvendelsesmuligheder og dermed en værdiforringelse, der ikke er acceptabel.

Det understreges desuden på ny, at såfremt Københavns Kommune er af den opfattelse, at en del af H.C. Ørsted Værkets arealer vil kunne udlægges til park, anmoder Ørsted herved om, at de pågældende arealer i stedet udlægges til anvendelse til etageboliger og serviceerhverv, således som det er sket for de ovenfor omtalte naboejendomme samt for Jernbanebyen, der er placeret umiddelbart ved siden af H.C. Ørsted Værket. Sker dette ikke, og skulle domstolene efterfølgende godkende, at arealerne kan udlægges til offentlige formål, skal det for god ordens skyld understreges, at Københavns Kommune vil være forpligtet til at overtage arealerne og betale erstatning for bl.a. forventningsværdien under hensyntagen til den udvikling, der har fundet sted i de omkringliggende områder, der er blevet udlagt til bl.a. boliger.

Endelig bemærkes det, at uanset om der på et tidspunkt måtte blive vedtaget en lokalplan, der udlægger en del af H.C. Ørsted Værkets arealer til park, vil nødvendighedskravet i Grundlovens § 73 for at ekspropriere en del af ejendommen ikke være opfyldt. Der foreligger således ikke tilstrækkelig dokumentation for behovet for en park, og det mindre væsentlige formål, som ekspropriationen skulle opfylde (etablering af en park), vil slet ikke stå mål med voldsomheden forbundet med en ekspropriation, hvor grundejeren fratages sin ejendom og muligheden for at udvikle denne.

#### *H.C. Ørsted Værkets fortsatte produktion*

Forslaget til Kommuneplan 2019 tager ikke stilling til, hvorvidt ændringer i anvendelsesformål for områder omkring H.C. Ørsted Værket fra T2\*-ramme til O1\*-ramme vil medføre nye krav til H.C. Ørsted Værket, der igen vil kunne medføre begrænsninger i værkets muligheder for at producere – potentielt helt hindre værket i at producere – med de konsekvenser, dette måtte have for forsyningssikkerheden. Eksempelvis bemærkes det, at et potentielt støjbidrag fra H.C. Ørsted Værket ikke synes inkluderet i kommunens vurdering ("Baggrundsanalyse: Miljøvurdering af Kommuneplan 2019") for Vasbygade. Det er Ørsteds klare opfattelse, at der må tages hensyn til, at der ligger et fungerende kraftvarmeværk på Vasbygade, H.C. Ørsted Værket, ved udlægning af Jernbanebyen til andet formål end tekniske anlæg.

Det fremgår ikke klart, hvorvidt en udlægning af områderne omkring H.C. Ørsted Værket til offentligt rekreativt område vil betyde, at støjkrafter skærpes i forhold til eksisterende udlægning.

Endvidere fremgår det ikke klart, hvorvidt udlægning af areal nord og nordvest for H.C. Ørsted Værket (Jernbanebyen) til boliger og serviceerhverv vil betyde ændrede krav for H.C. Ørsted Værket, herunder eksempelvis skærpede støjkrafter.

H.C. Ørsted Værket har i løbet af 2018 gennemført støjdæmpende foranstaltninger på værket til sikring af overholdelse af støjkrav i forhold til gældende kommuneplanrammer. Ved en omklassificering af områderne omkring H.C. Ørsted Værket er det yderst væsentligt, at det sikres, at den eksisterende støjgrænse kan fastholdes. Sikres dette ikke, vil det i yderste konsekvens kunne betyde, at fortsat drift på H.C. Ørsted Værket umuliggøres. En anden mulig konsekvens kan være, at yderligere omkostningstunge støjdæmpende foranstaltninger nødvendiggøres, hvilket i givet fald vil betyde, at de københavnske varmekonsumenter indirekte vil blive pålagt at betale disse omkostninger.

Uanset at der er tale om et høringssvar vedrørende en kommuneplan, gør Ørsted (på ny) særsigt opmærksom på planlovens bestemmelser for byomdannelsesområder i de situationer, hvor områder omlægges til mere støjfølsom anvendelse. Af planlovens § 15a, stk. 2, fremgår det, at en lokalplan kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år, efter at den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort.

I relation til den særlige bemærkning "Matr. nr. 1454a og 1454i, Udenbys Vester Kvarter, København, kan anvendes til tekniske anlæg." i dokumentet "Bilag 4 - Ændringer for konkrete rammeområder" bedes Københavns Kommune oplyse, hvorfor alene matr.nr. 1454a og 1454i, Udenbys Vester Kvarter, København, er nævnt og ikke andre af de matrikler, der er placeret i umiddelbar nærhed af H.C. Ørsted Værket, og hvorpå der findes tekniske anlæg.

#### *Øvrige forhold relateret til drift af tekniske anlæg*

Ørsted er bekendt med, at der i dagspressen har været præsenteret højhusbyggerier af meget stor højde, blandt andet i Nordhavnen. Vi minder i den forbindelse om, at der i København-området er betydelige emissionskilder, herunder eksempelvis H.C. Ørsted Værket og Svanemølleværket. Ved udarbejdelse af lokalplaner og godkendelse af byggeprojekter indeholdende byggeri af betydelig højde bør kommunen sikre, at der gennemføres luftkvalitetsberegninger for at verificere, at luftkvaliteten overholder gældende krav af enhver art.

--o0o--

Ørsted deltager naturligvis gerne i et møde med Københavns Kommune for en drøftelse af ovenstående forhold.

Med venlig hilsen

Ørsted



**Jens Andersen Grymer**

Director

jenag@orsted.dk

Tlf. +45 99 55 68 25

## **Svar til: Høring 49038 af: Kim Kanstrup**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

255

INDSENDT AF

Kim Kanstrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR A/S

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar

## HOFOR A/S hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til Københavns Kommuneplan 2019. Der fremsendes én samlet kommentering for alle HOFORs forsyninger.

### Lygten Varmecentral

Ejendommen matrikelnummer 1413, Utterslev, København, finder anvendelse for anlæg til produktion af varme til den kollektive varmforsyning af København; Lygten Varmecentral.

Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 anfører med rammebestemmelserne R19.T.8.1 og R19.C.8.1 at arealet for ejendommen samt for naboejendommen overvejes udlagt til "byomdannelsesområde".

HOFOR skal her gøre opmærksom på, at det er HOFORs opfattelse, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at udlægge anvendelsen til "byomdannelsesområde".

Det er således forudsætning for udlægge et areal til "byomdannelsesområde", at der foreligger dokumentation for, at støjbidraget for arealet kan forventes reduceret inden for en periode, der ikke væsentligt overstiger otte år, hvor det af forarbejderne til bestemmelsen i planlovens § 11b, stk. 1, nr. 5, fremgår:

*"Det kan f.eks. være oplysning om, at en støjende virksomhed ophører, fordi virksomheden lukker eller flytter til et andet område. Det kan også være oplysning om, at en virksomhed har uudnyttede muligheder for at reducere støjen, og at det er teknisk og økonomisk realistisk at udnytte disse muligheder, således at der senere kan meddeles påbud om støjdæmpning eller en revision af vilkårene for virksomhedens miljøgodkendelse."*

Det skal hertil fremhæves, at det ikke gør sig gældende for anlæggene for varmeproduktionen på Lygten Varmecentral. Anlæggene er således afleveret ved udgangen i 2018 efter et omfattende anlægsarbejde med etablering af nye kedler for en samlet projektøkonomi på 132 mio.kr. Anlægsarbejdet er projekteret og gennemført i henhold til vilkår i miljøgodkendelse meddelt af Københavns Kommune den 29. september 2016.

Det fremgår af forslag til Københavns Kommuneplan 2019, at overvejelsen om at udlægge arealet til "byomdannelsesområde" er begrundet i:

*"Varmecentralens næste miljøgodkendelse for virksomhedsstøj".*

HOFOR skal her gøre opmærksom på, at rammerne for miljømyndighedens revurdering af miljøgodkendelser i "Miljøbeskyttelsesloven af 1991 med kommentarer" anføres at være:

*"Baggrunden for myndighedens ønsker om en forbedret miljøkvalitet har ofte været, at en virksomheds omgivelser har ændret sig. Fra starten har virksomheden ligget i tilstrækkelig afstand fra forureningsfølsomme områder, men senere er de nære omgivelser – ofte gennem planlægningsmæssige dispositioner – taget i brug til forureningsfølsomme formål.*

*I sådanne tilfælde vil der ikke være grundlag for at skærpe miljøkravene for en godkendt virksomhed, idet det oprindelige formål med retsbeskyttelsen netop har været at beskytte virksomhederne mod de indgreb, der har baggrund i bl.a. den fysiske planlægning gennemførelse. Myndighederne er med andre ord nødt til at drage de planlægningsmæssige konsekvenser af meddelte godkendelser, d.v.s. om nødvendigt at friholde virksomhedens omgivelser for forureningsfølsom arealanvendelse eller at få gennemført begrænsninger i forureningen gennem aftaler eller ekspropriation efter planlægningsloven m.v."*

Det er HOFORs opfattelse, at der ved revurdering af miljøgodkendelsen ikke kan foretages en skærpelse af vilkårene for støjbidraget fra driften af Lygten Varmecentral, men at planlægning omvendt må foretages i respekt for den eksisterende og fremtidige drift af Lygten Varmecentral.

HOFOR skal iøvrigt bemærke, at det fremgår af oversigt om nationale interesser i kommuneplanlægningen, at Erhvervsstyrelsen påser, at den kommunale planlægning sikrer produktionsvirksomheders fortsatte drifts- og udviklingsmuligheder ved i tilstrækkeligt omfang at tage hensyn til produktionsvirksomheder i forhold til blandt andet udvikling af områder til boliger mv.

HOFOR er opmærksom på, at det forekommer at være en tilsvarende situation, der begrundes, at det af forslag til Københavns Kommuneplan 2019 vedrørende rammebestemmelse R19.J.9.1, fremgår:

*"Økonomiforvaltningen vurderer, at en rammeændring vil kunne medføre et statsligt veto med forsinkende virkning for Kommuneplan 2019. Derfor foreslår Økonomiforvaltningen, at der kan arbejdes mod et kommuneplantillæg i forbindelse med afklaring af ovenstående forhold."*

I dette tilfælde tages der netop hensyn til at sikre den pågældende virksomheds drifts- og udviklingsmuligheder. Det er HOFORs vurdering, at de samme forudsætninger er gældende for Lygten Varmecentral, og der derfor skal tages de samme hensyn for varmecentralen, som i tilfældet med virksomheden beliggende i R19.J.9.1

## Øvrige rammetyper og rammebetegnelser

Nedenfor fremgår HOFORs bemærkninger i punktform til de øvrige rammetyper og rammebetegnelser. Kommentarerne er inddelt efter bydelsområder

### Bydelsområde: Indre By/Christ.

#### **Ændring af rammeområde for den østligste del af matr.nr. 626c Sankt Annæ Vester Kvarter, København**

- Den østligste del af grunden (Borgergade 5) er i Kommuneplanen udlagt til rammeområde B (boliger)
- HOFOR, der ejer grunden, ønsker at hele arealet udlægges som T-område, da en udvidelse af fjernkølecentralen kan være en mulighed

### Bydelsområde: Vesterbro/Kgs. Enghave

#### **Ny park ved H. C. Ørstedsværket på dele af matr.nr. 1454a Udenbys Vester Kvarter, København**

- Der planlægges park helt op ad forsyningskritisk kraftværk.
- Parkens placering er i rammeområder / plannummer: O1 / R19.0.4.14
- HOFOR fraråder dette, da det ikke vurderes foreneligt ift. forsat drift af kraftværket, da der gælder skærpede krav for rekreative områder, særligt i relation til støj. Krav som HOFOR ikke vurderer kan overholdes.

#### **Byomdannelsesområdet Jernbanebyen, Udenbys Vester Kvarter, København; matr.nr. 1695f mfl.**

- Nærhed til forsyningskritisk kraftværk.
- HOFOR fraråder at placere fremtidige boliger tæt op ad kraftværket pga. støj og emissioner.

4.2	R19.T.4.6	Området indgår i byomdannelsesområdet Jernbanebyen. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Området kan rumme kontrol- og vedligeholdelsescenter for metromateriel mv.
-----	-----------	---

#### **Byomdannelsesområdet Jernbanebyen, Udenbys Vester Kvarter, København; rammeområde C\* plannummer R19.C.4.22 og R19.C.4.20.**

- Københavns Kommunes spildevandsplan har under afsnittet "Prioriterede Indsatser" specificeret, at der skal etableres et spildevandsbassin i området for at sikre badevandskvalitet i Københavns Havn.
- HOFOR ønsker derfor, at der reserveres 10.000 kvm. til et teknisk anlæg i form af et spildevandsbassin i rammeområde C\* plannummer R19.C.4.22 og R19.C.4.20.
- HOFOR bemærker, at såfremt dette areal ikke reserveres, vil det ikke være muligt overholde Københavns Kommunes spildevandsplan og målsætningen om badevandskvalitet i Københavns havn.

### Belvederebassinet på matr.nr. 1646 Udenbys Vester Kvarter, København

- Det store overløbsbassin, Belvederebassinet, ligger i de to forskellige rammeområder / plannummer: O1 / R19.0.4.14 og B4 / R19.B.4.18
- Det fremgår ikke af de tilhørende rammebeskrivelser, at der er placeret et teknisk anlæg på matr.nr. 1646 Udenbys Vester Kvarter, København.
- HOFOR anbefaler at det fremgår i beskrivelserne

### Bydelsområde: Amager Øst

#### Pumpestation på matrikel: Amagerbros Kvarter, København, matr.nr. 4257

- Teksten fra KP15 mangler i KP19 - R19.J.9.3
- KP15 tekst

Kløverparken	J1* - 4257	HOFOR ønsker rammer, der sikrer anvendelse til tekniske anlæg. Økonomiforvaltningen foreslår særlige bemærkninger herom i stedet for at lave meget små T-rammer.	Der tilføjes en yderligere sætning i den særlige bemærkning: "Matr.nr. 401, Amagerbros Kvarter, kan anvendes til tekniske anlæg."
--------------	------------	--	---

- KP 19 tekst

Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinierne.

#### Byomdannelsesområdet Siljangade, Amagerbros Kvarter, København; rammeområde C2\* plannummer R19.C.9.2.

- Københavns Kommunes plan for udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2) har anvist et areal på Prags Boulevard til en kommende metrostation. HOFOR har en række forsyningskritiske ledninger i Prags Boulevard, som medfører at disse vil skulle omlægges, såfremt denne placering af metrostationen fastholdes. Ledningsomlægningerne er foreløbigt estimeret til 95 mio. kr.
- HOFOR ønsker derfor, at der reserveres et areal til den kommende metrostation ved Prags Boulevard på rammeområde C2\* plannummer R19.C.9.2 borgerne i København friholdes for denne omkostning eller alternativt til en reservation, at det specificeres, at der tages hensyn til denne udfordring i en kommende lokalplan for området.
- HOFOR ønsker som alternativ, at der reserveres et areal, som ikke er placeret i Prags Boulevard, til en ny metrostation inklusiv arbejdsskakte. Såfremt den kommende metrostation flyttes, ønsker HOFOR at blive inddraget i arbejdet med den nøjagtige placering, således at konflikter mellem HOFORs forsyningskritiske anlæg og metrostationen undgås.





**Bydelsområde: Østerbro**

**Scherfigsvej 4, 2100 København Ø, Matrikel 6328, Udenbys Klædebo Kvarter, København; rammeområde B3\* plannummer R19.B.2.44**

- HOFOR har på dette areal en større pumpestation. Dette område bør derfor udlægges til et T-område, eller der bør tilføjes en særlig bemærkning om, at der på området også ligger et teknisk anlæg.

## Svar til: Høring 49038 af: NOAH-TRAFIK

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

256

INDSENDT AF

NOAH-TRAFIK

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NOAH

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra NOAH-TRAFIK.. Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 På transport området lægger Forslaget til Kommuneplan 2019 ikke op til en ny mere miljøvenlig linje . Kommunen har en målsætning om at være CO2-neutral i 2025, men hele planen er baseret på et postulat om at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraftværker er CO2-neutral. Det er ellers klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO2-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Alligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument til at argumentere for, at der kun skal ske en marginal CO2-reduktion på 8 % på transportområdet. Det er helt uacceptabelt stort set at frede biltrafikken, som ud over udledning af klimagasser påvirker livet i København på mangfoldige andre måder. Omkring 71 % af familierne i København har ikke bil. Alligevel lægger Kommunen op til forsat at favorisere biltrafikken med masser af parkeringspladser, også til pendlere udefra, høj fart og massive vejinvesteringer i form af en Nordhavnstunnel og senere en havnetunnel til Amager. I myldretiden er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. bil. Alligevel vil Københavns Kommune fortsat rulle den røde løber ud for dem. Man erkender, at der lægges op til en større trafikbelastning med de ekstra biler, men man ønsker stort set ikke at dæmme op hverken for de nuværende belastninger eller merbelastningerne. Det store flertal af københavnere, der ikke påvirker København med trafikale belastninger af betydning, skal altså fortsat acceptere, at det bilforbrugende mindretal i København og kraftig biltrafik udefra skal bestemme levevilkårene. Det er ikke rimeligt.



København 21. oktober 2019

## **Høringsvar fra NOAH-Trafik til: Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

Københavns Kommune har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Desværre bruger Kommunen en misvisende opgørelsesmetode, idet man postulerer, at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraftvarmeværker, herunder i denne planperiode omstilling af Amagerværket - er CO<sub>2</sub>-neutral. Derved kan det påstås, at el- og varmforsyningen til kommunens borgere er CO-neutral. Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO<sub>2</sub> fra el-forsyningen i andre kommuner og derfor kan disse (på papiret) fortrængte emissioner fratrækkes i Københavns Klimaregnskab. Energiproduktion forventes således at stå for 80% af reduktionerne, mens mobilitet kun skal stå for 8 % af reduktionerne frem mod 2025. Dette fremgår ikke af forslag til Kommuneplan 2019 (KP19), men af KBH2025, Klimaplanen - Roadmap 2017-2020. (Se mere om denne problematik i særskilt høringssvar fra NOAH-Klimaretfærdighed).

Det er klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO<sub>2</sub>-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Alligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument. Derfor lægger Kommunen ikke op til at tage alvorligt fat på trafikområdet. Der er stort set intet i forslag til Kommuneplan 2019, som vil reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og andre skadevirkninger ved den massive biltrafik.

NOAH-Trafik vil pege på nogle trafikale virkemidler, der vil kunne give store reelle miljøforbedringer på transportområdet. Vi mener, at transportområdet skal bidrage med langt mere end Københavns Kommune lægger op til. Det er også det københavnerne ønsker. 71 % af familierne i København har i øvrigt ikke bil.

### **Parkeringspolitik**

#### **Pendlerparkering**

Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser pendler folk på anden måde.

I Københavns kommune er der så mange pendlerparkeringspladser, at hovedparten af bilpendlerne er sikre på, at de kan parkere ved deres arbejdsplads. Det belaster København voldsomt.

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Kommuneplanforslaget (KP 19) lægger ikke op til at reducere udbuddet af parkeringspladser til pendlere, der pendler til København. Tværtimod vil der fortsat blive krævet masser af pendlerparkeringspladser ved nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse.

I selve forslaget står kun dette indholdsløse udsagn: ”Vi reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormer fastsættes efter områdets anvendelse”.

I et bilag til forslag til KP 19 kan man finde dette om de fremtidige regler for antal krævede p-pladser per kvadratmeter etageareal, der stort set er uændrede i forhold til dagens regler. Man glemmer i øvrigt, at trafikmålsætningen er **højest 1/3 af personturene i bil**:

Der er ingen nyorientering, men fortsat forkælelse af bilpendlere. Se alle normerne i Bilag 1. Kun

- Normen for erhverv tager udgangspunkt i parkeringskravet i dag og fastlægges til 1:150 i Centrum og Tætbyen/Byudviklingsområderne og til 1:100 i Øvrig by.
  - Normen kan for kontorerhverv i Tætbyen og Byudviklingsområder maksimeres til 1:100 og minimeres til 1:200, og fortsat overholde kommunens trafikmålsætning om 1/3 1/3 1/3.
- Modellen medfører, at erhvervsnormen stort set er uændret og i alle tilfælde holdes inden for normen i Kommuneplan 2015.

for boliger og ved institutioner vil der blive krævet lidt færre p-pladser end i dag.

I London har man nedenstående maksimumsregler for parkeringspladser til pendlere. Det er regler, som i høj grad vil afholde folk fra at pendle i bil.

#### Parking for employment uses

#### spaces per sq m of gross floorspace (GIA)

Location	
Central London (CAZ)	1000 – 1500
Inner London	600 – 1000
Outer London	100 – 600
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards should apply (see Policy 6.13)	50 - 100

Note 20 per cent of all spaces must be for electric vehicles with an additional 10 per cent passive provision for electric vehicles in the future.

Kilde: The mayor of London. London Assembly

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/current-london-plan/london-plan-chapter-six-londons-transport-0>

Hvor man i Tætbyen og Byudviklingsområder i København altså kræver 1 p-plads pr. 150 kvadratmeter erhvervsareal (kontor maksimeret til 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter, minimeret til 1 p-

plads pr 200 kvadratmeter) må der maksimalt bygges 1 p-plads pr. 1000 til 1500 kvadratmeter i Central London.

I de andre dele af København kræves 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter etageareal. Mange gange flere pendlerparkeringspladser end i London.

Parkering skaber naturligvis trafik. Det er en gammel sandhed. Ved at reducere antallet af p-pladser og i stedet satse på gang, cykeltrafik og kollektiv transport skaber man mere menneskevenlige og miljøorienterede byer. Det vil også sikre, at der flyttes bilister over i metroen frem for at det primært er cyklister, fodgængere og buspassagerer.

Ude i verden lyttes der til nogle danskere på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlig byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

**"Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."**

Citat fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Jan Gehl fejrer triumfer i udlandet, men man er ikke lydhør i Københavns Kommune.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vareudbringning og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning. Priserne skal være relativt høje – bortset fra handicapparkering. Flere områder af byen skal omfattes af betalingsordningen for at reducere belastningen fra udefra kommende biler.

#### **Parkeringssituationen i dag**

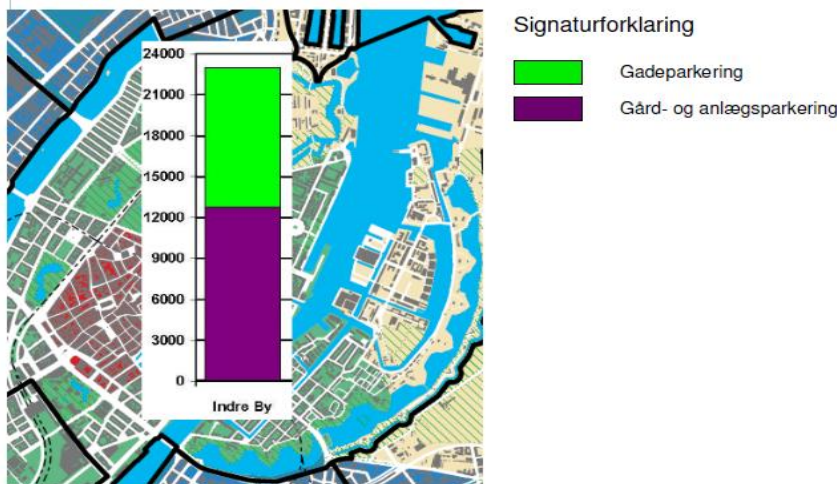
Der er i dag ca. 204.000 p-pladser i Københavns Kommune, fordelt på kantstensparkering, privat parkering, parkering på egen grund, kommunale parkeringspladser og p-huse. **Parkering optager et areal i byen på 4,1 mio. kvadratmeter, hvilket svarer til 4,4 % af kommunens samlede areal.**

**De to mest udbredte typer parkeringspladser er kantstensparkering og privat parkering**, som udgør henholdsvis 62 % og 23 % af parkeringspladserne. Det er også disse to typer parkering, der optager mest areal i byen med henholdsvis 46 % og 39 %.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

Parkeringspladserne ved pendlernes arbejdspladser er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattede, selvom de repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på 2.400 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 26.400 kr. for et arbejdsår på ca. 11 måneder.

Selv i Indre By er der – ifølge nedenstående ældre opgørelse fra Københavns Kommune – mere end 22.500 p-pladser. Siden er der bygget flere store p-anlæg såsom BLOX med 350 p-pladser. Der er dog nedlagt en del gadeparkering. Der er dog kommet langt flere nye til.



Mange flere nye p-pladser er på vej. Alene ved Postgrunden kræver Københavns Kommune, at der bliver bygget 1.520 p-pladser. Københavns kommune skønner selv, at disse p-pladser vil generere ca. 7.500 ekstra bilture i døgnet. Det er ufatteligt, at Københavns Kommune kræver så mange p-pladser ved et byggeri, der er så stationsnært.

Der bygges parkeringspladser i massevis rundt omkring i København. Carlsberg Byen, som ellers gerne vil betone det grønne, praler i helsidesannoncer med ”nul bil-os og masser af p-muligheder”. Det henstår i det uvisse, hvordan Carlsberg Byen vil skaffe bilerne til og fra Carlsberg Byens 4.500 parkeringspladsen uden miljøbelastninger.

Det forholder sig sådan, at 43 % af de pendlere, der kommer til de indre bydele fra omegnskommunerne, kører i bil. 44 % af pendlerne, der benytter de store transportkorridorer, kommer også i bil. I disse pendlerbiler er der i gennemsnit i myldretiden 1,05 person. Der er altså 3-4 tomme siddepladser i alle personbilerne i myldretiden.

**Kommunerne bestemmer selv antallet af p-pladser: fra 0 pr. kvadratmeter etageareal og op:** Parkering skaber en masse bilkørsel, der giver luft- og støjforurening, trængsel og ulykker. Tillige undergraver let adgang til p-pladser brug af cykel og kollektive transportmidler og undergraver derved også reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, hvor Københavns kommune ellers, som ovenfor nævnt, har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Nogle tror nok, at krav om parkeringspladser er noget, der er lovbestemt. Det er ikke tilfældet. Her er reglerne:

***”Det er kommunalbestyrelsen, der er bygningsmyndighed, og som træffer afgørelse i byggesager, herunder afgørelse om parkeringskrav i en konkret byggesag.***

*Kommunalbestyrelsen fastsætter i byggetilladelsen tidspunktet for, hvornår parkeringsarealet skal anlægges, og hvor stor en del af grundens areal der skal udlægges til parkeringsareal.*

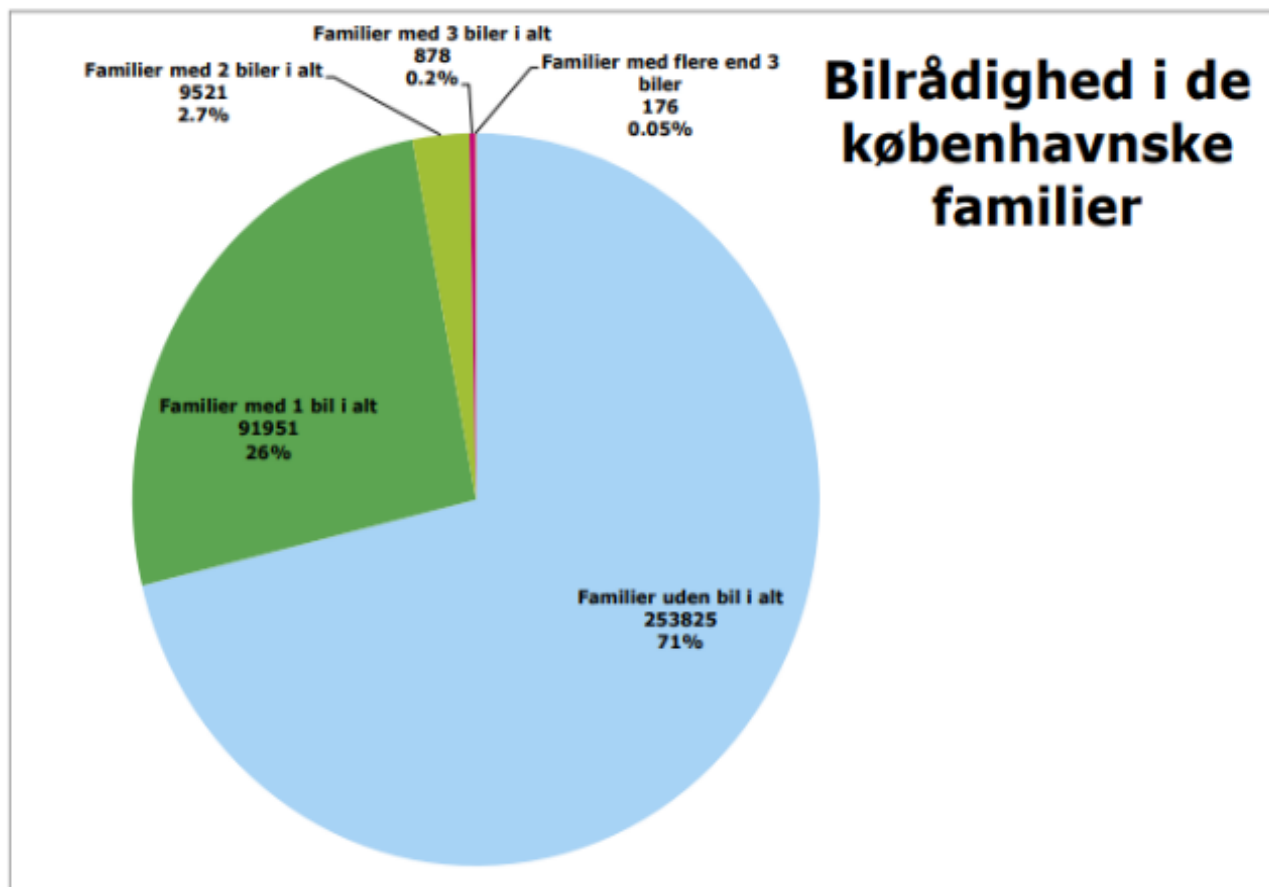
*Kommunalbestyrelsen kan efter en konkret vurdering nå frem til, at der skal udlægges 0 m<sup>2</sup> af en grundens areal til parkeringsareal, hvis der efter kommunens konkrete vurdering ikke er behov for etablering af parkeringspladser på den pågældende grund. I disse tilfælde vil der ikke være tale om, at kommunen meddeler dispensation, idet kommunen fastsætter parkeringskravet til 0, og ikke fraviger et parkeringskrav.”*

Kilde: ”Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri  
”<http://bygningsreglementet.dk/Administrative-bestemmelser/BRV/Vejledning-om-parkering>”

71 % af familier i København har ikke bil jfr. nedenstående graf:

### Hvilke borgere bruger parkeringspladserne?

71 % af de københavnske familier ejer ikke en bil. Det er altså blot 29 % af Københavns familier, som har gavn af de 1,89 mio. m<sup>2</sup> gadeareal, der bliver brugt til kantstensparkerings. Hvis alle Københavns familier skulle tildeles et tilsvarende areal til deres transportform, skulle der reserveres ca. 6 mio. m<sup>2</sup> til dette – eller hvad der svarer til 70 % af Frederiksberg Kommune.



Kilde: Rapport: Formidling af strategisk viden relateret til Parkering. Københavns Kommune. Rambøll 2016.

Det er uacceptabelt og uforståeligt, at Københavns Kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri, ombygninger m.m. og tilmed kræver det til pendlere.

Med sådanne krav stimulerer man naturligvis til bilbrug, og derved undergraver man alle de pæne ord om "Bæredygtige byløsninger" og "De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære".

### Målsætning for trafikken i KP19:

→ At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Denne målsætning er den samme, som er nedfældet i Kommuneplan 2015, men det ser skidt ud med at overholde denne ret så beskedne målsætning, der ikke lægger op til at begrænse biltrafikken.



Hvis der kommer flere personture på cykel, så kan også – ifølge målsætningen – accepteres flere bilture.

### **Virkeligheden afviger tilmed kraftig fra målsætningen:**

Det går den forkerte vej – det fremgår dog ikke af forslaget til KP 19. For at finde disse oplysninger om den trafikale tilstand skal man se på side 10 i ”Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 – Verdensby med ansvar”:

### **Fordelingen af kørture i København**



**43%**

andelen af kørture i bil er steget fra 38% til 43% i 2013-2016



**35%**

andelen af kørture på cykel er stort set uændret fra 36% til 35% i 2013-2016



**22%**

andelen der bruger den kollektive trafik er faldet fra 26% til 22% i 2013-2016

I forslaget til kommuneplanstrategien står endvidere, at: ”bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel” og ”bilejerskabet i København er stigende”. Men 71 % af familierne har ikke bil.

Hvis man kigger på fordeling af *personkm* i Kbh. og på Frb. 2016, så dominerer biltrafikken yderligere med 54,6 % af de kørte personkilometer. Cykeltrafikken står kun for 12,6 %.

Kilde: Regionalt cykelregnskab 2016 - Region Hovedstaden  
<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/Baggrundsrapport%20-%20Cykelregnskab%202016.pdf>

En kedelig situation i betragtning af de mange miljøvenlige ord, der er brugt i København lige siden BR i 1996 besluttede, at biltrafikken ikke skulle stige yderligere.

At vi nu er i en situation, hvor biltrafikken dominerer, på trods af at kun et mindretal i Københavns Kommune har bil er ikke mærkelig. Det er en konsekvens af den førte trafikpolitik.

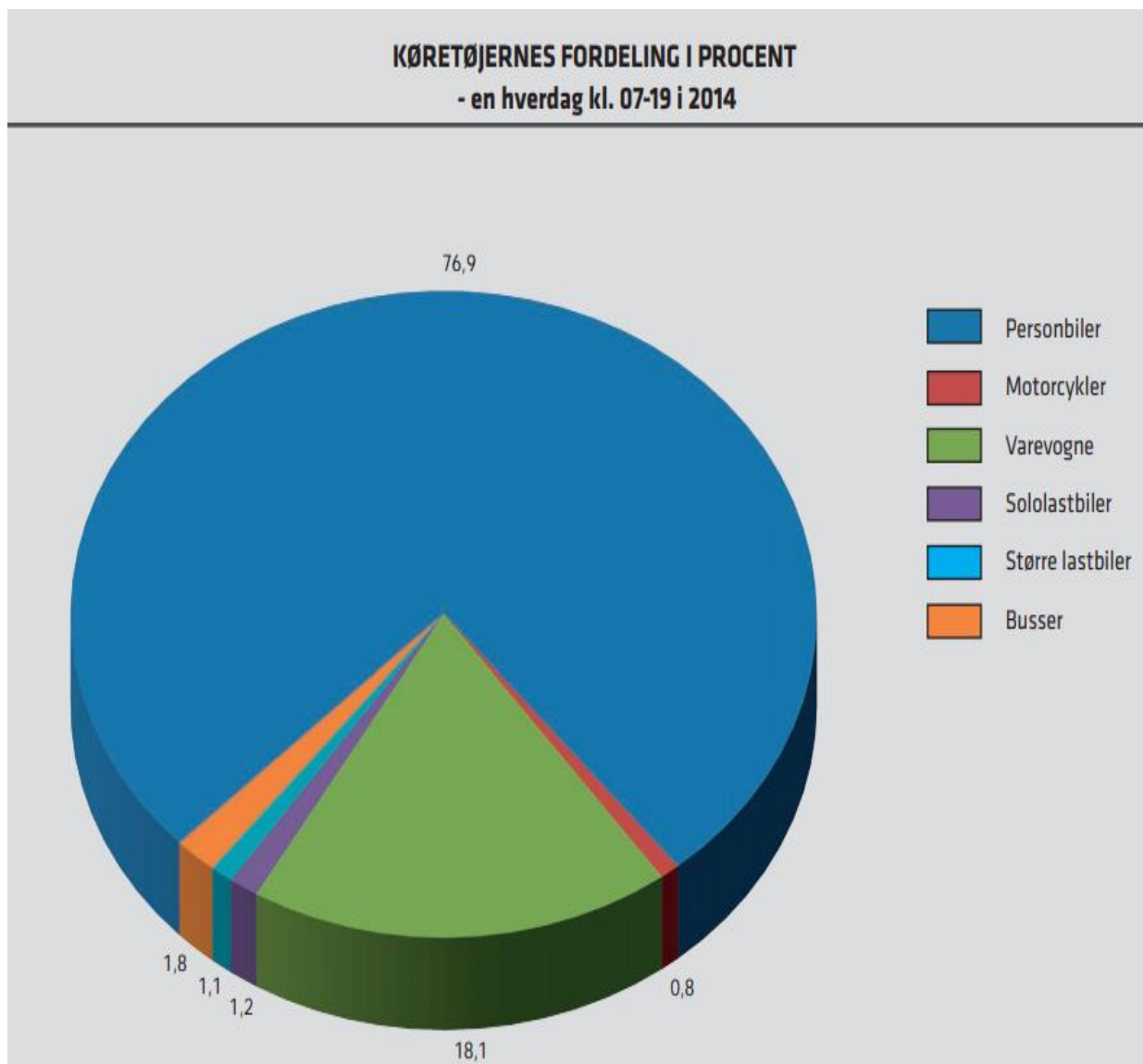
Med vejbyggeri, som en Nordhavnsvej til 2,9 mia. kr., parkeringkrav og bilorienteret signalstyring (bortset fra enkelte steder) gør Københavns Kommune det yderst tillokkende at tage bilen med på arbejde. Nu ønsker Københavns Kommune og By & Havn tilmed at bygge en Nordhavnstunnel på 1,4 km. til 3,4 mia. kr. Derved stimuleres biltrafikken yderligere.

En Nordhavnstunnel skal ydermere forberedes så den kan forlænges i en havnetunnel til Amager. Se høringsvar fra NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik: <https://www.noah.dk/nyheder/spar-34-mia-kr-ved-undlade-bygge-en-miljoedelaeagende-overfloedig-og-biltrafikskabende>

i KP19 omtales Havnetunnelen, som en Østre Ringvej, og denne kædes direkte sammen med muligheden for en fredeliggørelse af Indre By. Det vil være marginalt da en havnetunnel generelt vil generere mere trafik - i det meste af København samt på indfaldsvejene.

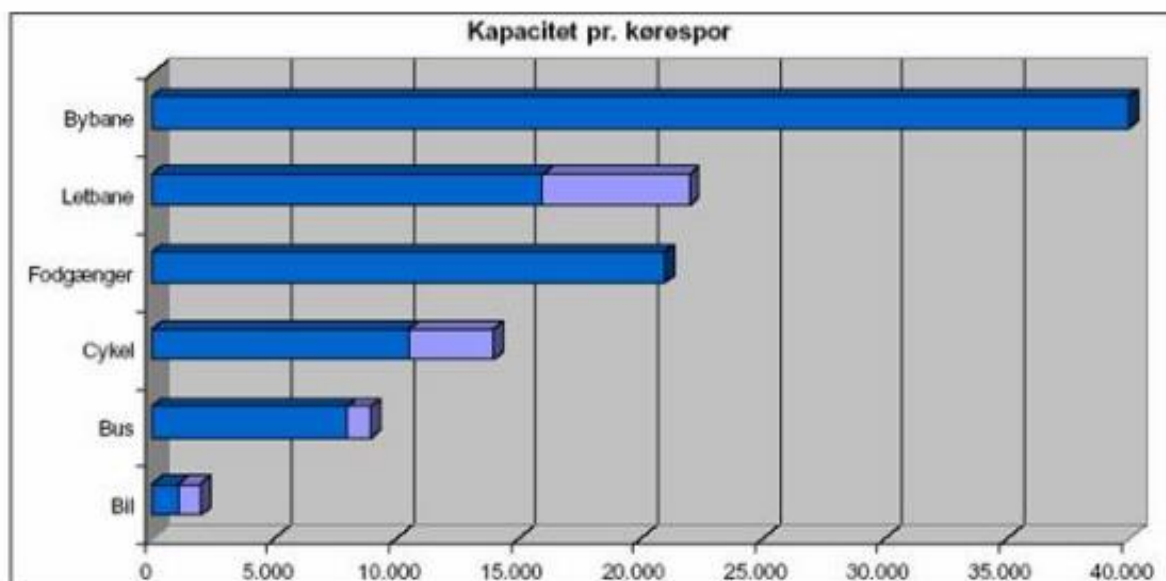
## Hvem bruger vejarealerne

Det er personbiler, der dominerer på vejbanerne. Nedenstående graf er en opgørelse fra 2014, men fordelingen er givetvis stort set den samme nu. Som det kan ses på grafen, er det ikke ligefrem den kollektive trafik, der optager vejarealet. Busserne udgør kun 1,8 % af køretøjerne. Efter Metroringens åbning er bustrafikken tilmed blevet kraftigt reduceret pr. 13. oktober 2019. Det betyder, at biltrafikken bliver begunstiget yderligere med mere plads på vejene og flere p-pladser, hvor der før var stoppesteder. Dette vil stimulere til endnu mere brug af bil.



## Arealforbrug og kapacitet for forskellige transportformer

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



*Figur 12* Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Signaturforklaring:

Det høje letbanetal er for letbaner, der kører i eget tracé og har fuld signalprioritering. Det lavere tal er ved mere sporvognslignende systemer uden fuld signalprioritering og i blandet tracé. Det højeste cykeltal er hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lavere tal er for en typisk cykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds. For biler er det lave tal for en stor trafikvej i et byområde. Det højere er for motorveje.

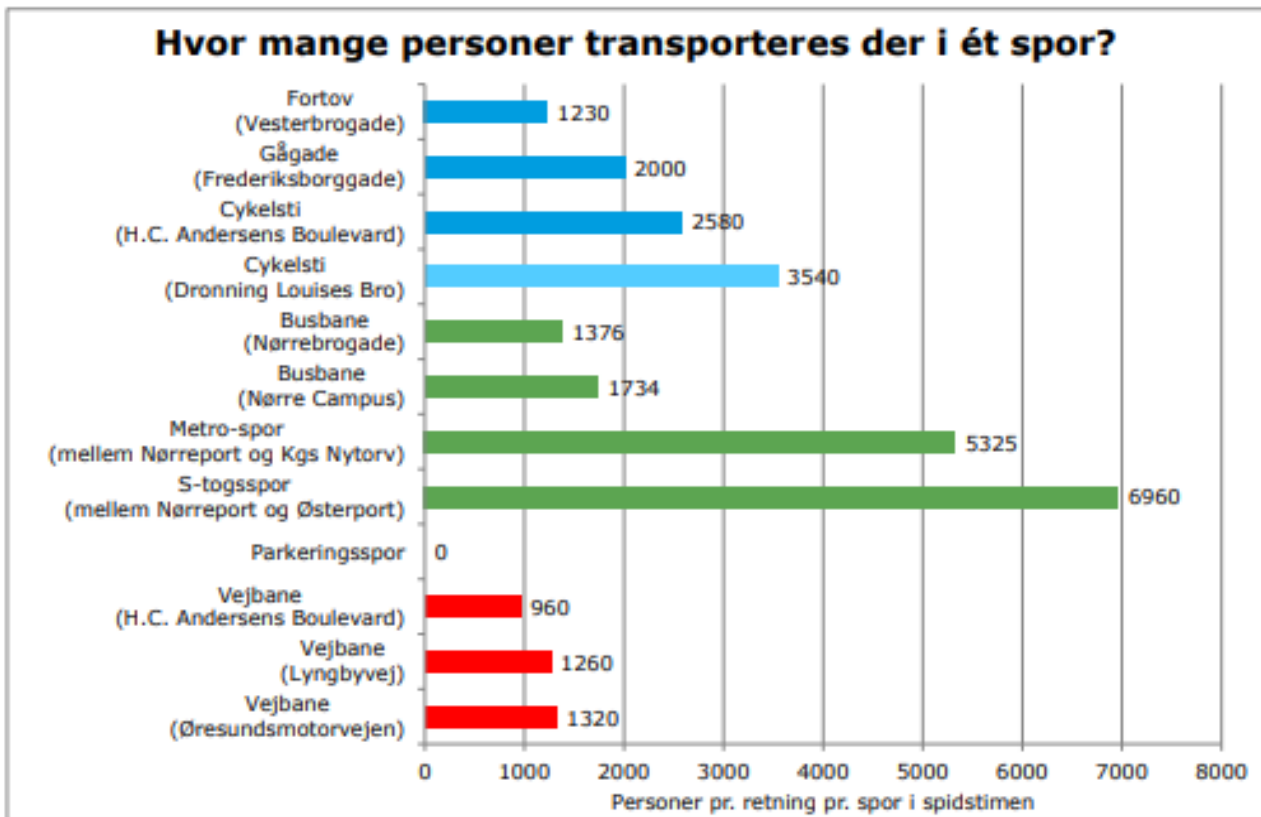
Fortsat at satse på, at personbiler skal optage så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis kommunen mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik. Denne figur viser, hvordan areal kan benyttes mere eller mindre effektivt:

Rambøll udførte for Teknik- og Miljøforvaltningen i 2016 en analyse af kapaciteten for forskellige transportformer i spidstimen i Københavns Kommune.

- **Bedre fremkommelighed**

Bilen er byens mest areal-ineffektive transportmiddel. I nedenstående figur er vist, hvor mange personer der i dag transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen på nogle af Københavns mest belastede trafikårer<sup>a</sup>. Som det fremgår, kan selv et af byens travleste kørespor på Lyngbyvej kun akkurat hamle op med fortovet langs Vesterbrogade, når man ser på, hvor mange personer, der transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen.

Ved i stedet at bruge parkeringsarealerne (og vejarealerne i øvrigt) på de mest arealeffektive transportformer som cykling og kollektiv transport, ville man kunne afvikle 2-5 gange så meget persontrafik på samme areal, i forhold til hvis arealet benyttes til biltrafik.



At biltrafikken så ud over selve køresporsarealet bruger hvad der svarer til yderligere 20% gadeareal til parkering bidrager til at gøre biltrafikken endnu mere ineffektiv.

- **Mere bynatur**

Det areal, der i dag bliver brugt på kantstensparkering i København, svarer til byens otte største grønne anlæg – tilsammen.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

## Kommuneplanforslaget KP19 lægger op til færre pladser til cykler

Selvom det er synligt for enhver, der færdes i København, at der de fleste steder mangler cykelparkeringspladser både i forbindelse med erhverv og boliger.

Den angivne begrundelse, (jfr. nedenfor) er, at der ved erhverv med de gældende regler er plads til flere cyklister end normen med 1/3 af turene. Man har vist glemt, at målsætningen for Københavns Kommune er, at **mindst 1/3 af turene skal være på cykel**.

- Normen for cykelparkering på erhverv nedsættes fra 4:100 til 3:100 m2 etageareal, idet normen på 4:100 medfører en stor overkapacitet. Samtidig hæves overdækningskravet fra 25 % til 50 %, så overdækningskravet er i tråd med de øvrige funktioner.
- Eksempelvis er der ca. 5 ansatte pr. 100 etm. kontorbyggeri, hvilket medfører at 80 % af de ansatte kan parkere deres cykel på arbejdet → langt større end målsætningen om 1/3 1/3 1/3
- Nedjustering af norm til 3:100 etm. → at der er pladser til at 60 % af ansatte kan ankomme på cykel.
- Ved hoteller indføres der en konkret vurdering
- Der indføres særskilt fast norm for daginstitutioner, herunder krav om p-pladser til ladcykler.

Normen for cykelparkering for boliger nedsættes fra 4:100 til 3:100 og der genindføres et overdækningskrav på minimum 50 %, idet:

- Cykelejerskabet pr. husstand er på 2,83 og en norm på 3:100 kan fortsat rumme en stigning i cykelejerskabet.

## Her nogle udsagn om trafik i forslaget til KP 19 og vores kommentarer:

**Citat:** *”Frem mod 2035 kan vi forvente mere trængsel, så udnyttelsen af kapaciteten på veje, cykelstier og i kollektiv trafik kommer tættere på det maksimale. Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer.”*

**Kommentar.** Der er ikke i Kommuneplanforslag 2019 anført tiltag, der vil betyde at ”færre bruger bil”. Tværtimod vil de mange ekstra parkeringspladser ved de bebudede store byggerier, færre busser på gaderne efter 13. oktober 2019, høje takster i den kollektive og en havnetunnel til Amager stimulere bilkørslen i kraftig grad.

**Citat:** *”I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”*

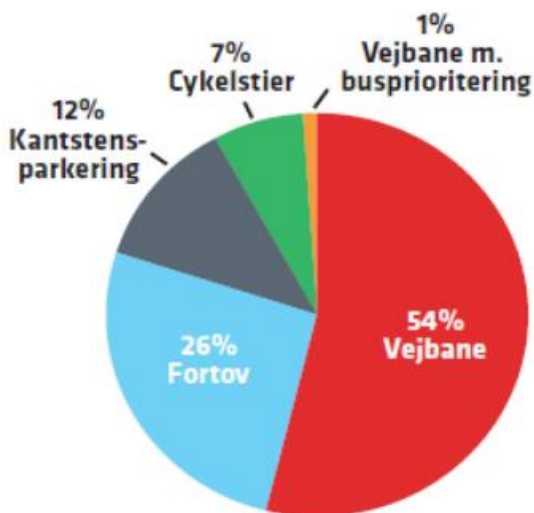
**Kommentar.** Kommunen foreslår blot, at en ekstremt dyr havnetunnel skal nedsætte bilpresset i de centrale bydele. Hvorfor ikke arbejde for at de pendlere i biler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil begynder at benytte transportmidler, der ikke belastede byen i så ekstrem grad, som de næsten tomme biler?

**Citat:** *”Busserne begrænses mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre, at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering”.*

**Kommentar:** Ja, busserne kan ofte ikke komme frem på grund af de næsten tomme privatbiler. Og der vil komme endnu flere privatbiler med den politik, som forslag til KP 19 lægger op til. Det er for nemt at henvise til busbaner og busprioritering, som har været påkrævet gennem årtier, men stadig kun er marginalt gennemført.

Kun på 1 % af vejarealet i Kommunen (se illustration nedenfor) er der gennemført busprioritering, og tallet vil formentlig blive lavere efter at nedskæringerne af bustrafikken blev gennemført den 13. oktober 2019.

Mange steder, hvor der er lavet busbaner, er i øvrigt ikke steder hvor behovet er størst, men hvor der er noget mere eller mindre overflødigt vejareal, som busserne så har fået som busbane. Det har pyntet på statistikken over antal kilometer busbane, men ikke hjulpet bustrafikken synderligt.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Forsinkelser for biltrafikken udregnes ved at sammenligne med en optimal situation, hvor man er den eneste bil på vejen. Forsinkelser for buspassagerer er derimod kun den ekstra tid der bruges udover den køreplanlagte tid, og køreplanerne er i forvejen afstemt efter den dårlige fremkommelighed på grund af mange biler.

De bilister, der er årsag til at bussen kommer langsomt frem, er altså forsinkede, men det er passagererne i bussen ikke – deres forsinkelse er indlagt i køreplanen. Det lyder urimeligt, men er et eksempel på, hvordan forskellige trafikantgrupper behandles forskelligt. Buspassagererne diskrimineres voldsomt, idet de må afgive tid til fordel for bilister, som tilmed fylder langt mere på vejene pr. person. I Wien har man beregnet, at en bilist fylder 28 gange så meget på vejen som en buspassager. Dertil kommer, at bilisten bruger areal til parkering.

Den forsinkelse som en buspassager udsættes for kan let resultere i, at man ikke når en bus eller et tog, som går sjældent. For bilister er hele turen normalt ud i et med samme transportmiddel og man er derfor langt mindre sårbar overfor forsinkelser end buspassagerer. Bilister kommer generelt langt hurtigere frem end kollektive trafikanter.

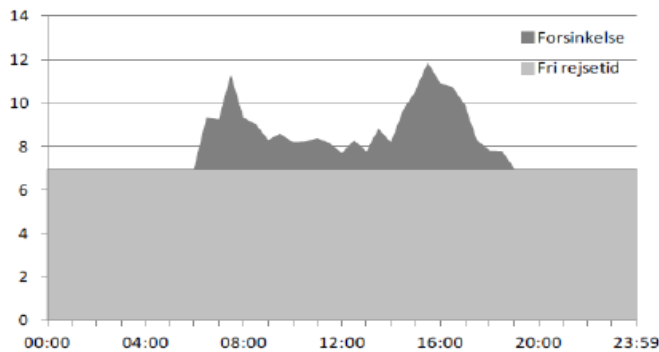
I forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen blev der udarbejdet en rapport om forskellene i vurdering af forsinkelse for biltrafik og bustrafik. Her uddrag af rapporten:

Her et eksempel med biler på byveje, hvor al forsinkelse i forhold til at være den eneste bil på vejen opgøres som forsinkelsestid.:

### Opgørelse af trængsel

Til vurdering af infrastrukturprojekter og andre initiativer på transportområdet er rejsetidsbesparelser ofte den største gevinst ved projekterne. Rejsetidsbesparelserne opdeles ofte i sparet rejsetid ved fri rejsetid og ved forsinkelse, og som eksemplerne i de to nedenstående figurer viser, er praksis for hvad der regnes som forsinkelse forskellig for bil og bus.

**Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

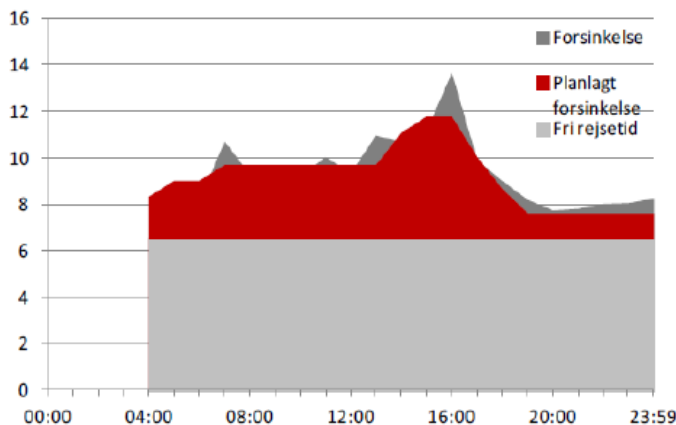


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

Her om hvordan forsinkelse for buspassagerer udregnes på samme strækning:

**Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

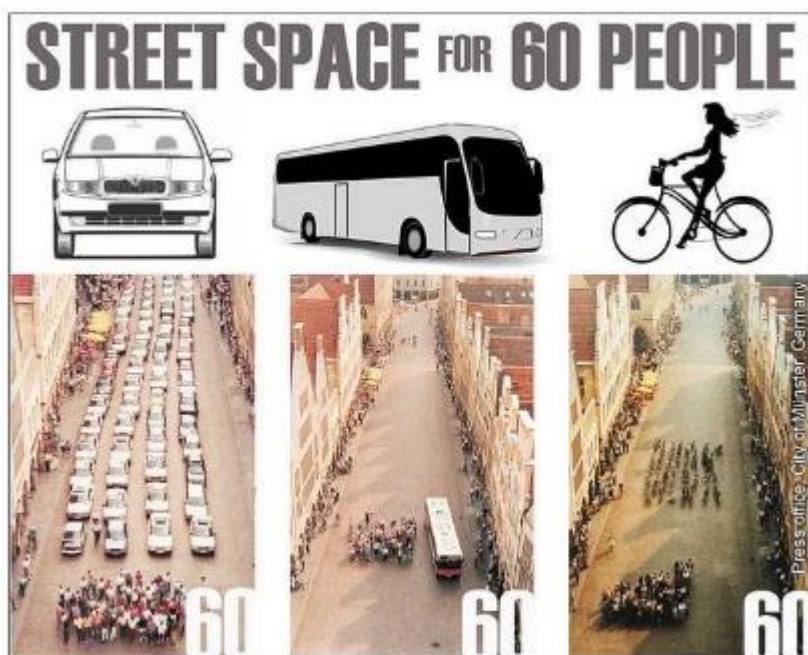


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober – 31. december 2010

Samlet viser eksemplet, at der er væsentlige forskelle på, hvordan forsinkelserne opgøres for transportformerne. Diskussionen af forudsete og uforudsete forsinkelser afspejles i værdisætningen nedenfor og kan inddrages mere direkte i opgørelsen af trængsel. I forhold til den acceptable trængsel er det værd at bemærke, at selvom en forsinkelse er forudset, så siger det ikke noget om, hvorvidt den er acceptabel eller ikke. En opgørelse, der alene tager udgangspunkt i forudsete og uforudsete forsinkelser, vil implicit tage udgangspunkt i dagens trængselsniveau.

Kilde: Professor Otto Anker Nielsen, DTU.

Det er et faktum, at busser udnytter pladsen langt mere effektivt end privatbiler, hvor der i spidsbelastningsperioder kun er i gennemsnit 1,05 person pr. bil.



Kilde: Münster Kommune

**Citat:** ”Gang er en effektiv form for grøn transport, der samtidigt bidrager til københavnernes sundhed. Med Kommuneplan 2019 sætter vi et mål om at øge det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnner i København til mindst to.

For at understøtte det nye gangmål og målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vil der i de kommende år blive arbejdet på partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet. De skal bl.a. fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag samt skabe grønne forbindelser i byen. Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang”

**Kommentar:** For at få flere til at gå flere ture og nærme sig ”målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken” foreslås primært ”partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet”

Det er godt nok et meget luftigt, formentlig dyrt og svært gennemførligt forslag. Hvad med at gøre noget for at højne sikkerheden ved f.eks. at sænke bilernes hastighed? Bilernes hastighed er en afgørende faktor i forbindelse med fodgængeres sikkerhed.

KP19 burde indeholde et forslag om lavere hastighedsgrænser i byen og udbredelse af zoner med maksimal hastighed på 30 km/t. Københavns Kommune og Københavns politi har endog på visse veje sat en højere hastighedsgrænse end den generelle byhastighedsgrænse på 50 km/t.

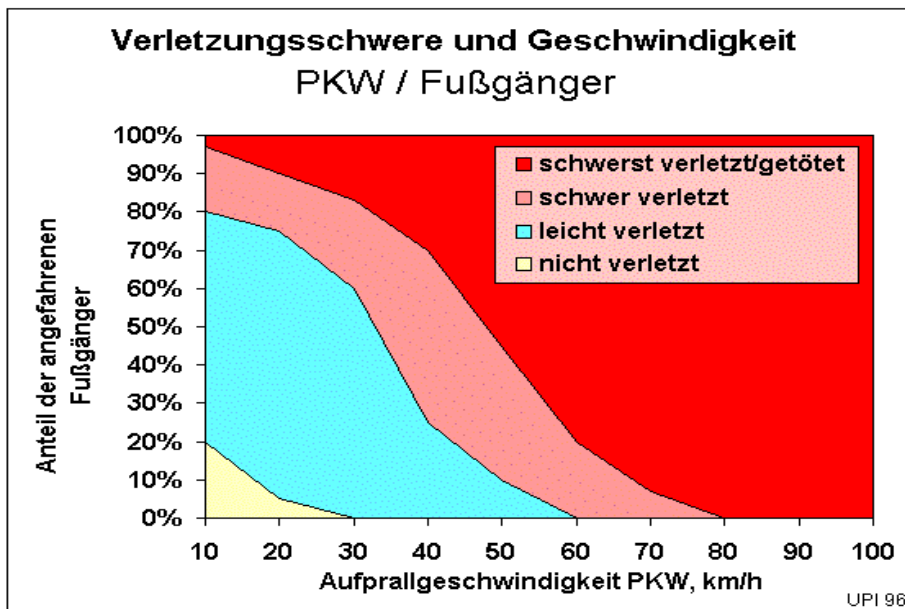
Danmark er langt bagud i forhold til f.eks. Tyskland og Schweiz når det drejer sig om nedsatte hastigheder i byerne. ”Tempo 30 – zoner” er således udbredt i disse lande. I Berlin er 3/4 af det samlede vejnet på 5340 kilometer med hastighedsgrænser på 30 km/timen eller mindre. 230 kilometer ud af 1540 kilometer større veje har ”Tempo 30” enten hele døgnet eller om natten eller de har anden tidsbegrænsning.





Aktuell gilt auf 130 Kilometern Berliner Hauptstraßen eine ganztägige Reduzierung auf Tempo 30, auf 70 Kilometern gilt das Limit nur nachts, auf 30 Kilometern gelten andere zeitliche Beschränkungen

Som det fremgår af nedenstående graf, der illustrerer sammenhængen mellem påkørselshastighed og personskader for fodgængere, er der store sikkerhedsgevinster ved lavere hastigheder.



Kilde: Påkørselshastigheder og fodgængeres sandsynlige skader. Rapport fra Umwelt und Prognoseinstitut (UPI). Heidelberg

Lavere hastigheder giver normalt:

- 1) Færre trafikulykker og dem, der sker, er mindre alvorlige
- 2) Mindre utryghed og mindre barriereeffekt
- 3) Mindre trafikstøj
- 4) Mindre energiforbrug
- 5) Mindre udslip af bl.a. partikler og NO<sub>2</sub>
- 6) Mindre bremsesøv og dækslid
- 7) Mindre af alle former for ophvirvlet vejstøv
- 8) Bedre konkurrencesituation for den kollektive trafik og cykeltrafikken

### **Citat: Målsætning om støjforurening:**

→ At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.

**Kommentar:** Der er intet i Kommuneplanforslaget, der kan medvirke til at reducere støjbelastningen. Tværtimod vil mere biltrafik give mere støj. Og der lægges som nævnt ikke op til lavere hastighedsgrænser. El-biler støjer i øvrigt det samme som fossile biler når hastigheden er højere end ca. 30 /km/t.

### **Citat: Målsætning om trafiksikkerhed:**

→ At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

**Kommentar:** Der er ingenting i Kommuneplanforslaget, der trækker i retning af færre dræbte og alvorligt skadede. Mere biltrafik og fortsat høje hastighedsgrænser lægges der op til. Ikke just befordrende for trafiksikkerheden.

### **Citat: Målsætning om luftforurening**

→ At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

*”Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Særligt dieselmotorer og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub>, må køre.*

*For at reducere luftforureningen vil vi fremme, at der er tilstrækkeligt med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Vi gør det desuden gratis at parkere sin el- eller brintbil i betalingszonerne. Hermed vil andelen af el- og brintbiler kunne øges til gavn for luftkvaliteten.”*

**Kommentar:** Der er intet om at begrænse bilmængderne. Elbiler fylder det samme, som andre biler når de kører og parkerer, og de giver ingen fordele for trafiksikkerheden. Produktion af el-biler og deres batterier er mere ressourcekrævende end andre biler. Men CO<sub>2</sub> udslippet ved produktionen medregnes ikke i danske opgørelser fordi produktionen sker i udlandet. Det er ikke rimeligt når brugen af el-bilerne er i Danmark. Der kommer også megen forurening af luften fra el-biler både fra dækslid og bremsestøv. Derfor er det ikke en løsning med flere opladere og gratis parkering for elbiler. Gang, cykel og elektriske kollektive transportmidler er det eneste der effektivt kan løse problemerne.

**Citat:** *”Mange flere områder har fået metrobetjening og det vil give et nyt samspil mellem de områder, der nu er koblet sammen med hurtig og effektiv kollektiv trafik. Cityringen giver derfor hele København et løft og får i de kommende år mange flere til at anvende kollektiv trafik. I starten af 2020 åbner Nordhavnsmetroen, og i 2024 åbner metroen til Sydhavn. Det binder byen endnu tættere sammen og giver flere københavnere tæt og nem adgang til metroen.*

*At mange flere end i dag vil anvende metro får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro og i busserne på bl.a. Frederikssundsvej. Vi ønsker en kollektiv trafik, hvor der er plads – også i myldretiden. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen samt en letbane mellem Nørrebro St. og Ring 3 i Gladsaxe. På lang sigt ønsker Københavns Kommune en Metro Havnering og forlængelse af letbanen fra Nørrebro St. til Nørreport St. for at sikre et robust metrosystem og en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By.”*

**Kommentar:** For at dæmpe biltrafikken må man bruge alle tilgængelige trafikpolitiske virkemidler såsom parkeringspolitik, hastighedsdæmpning, busbaner, signalprioritering, der primært støtter bæredygtig trafik såsom gang, cykling og kollektiv trafik. Tillige må alle bilfremmende anlæg som en havnetunnel droppes. Københavns Kommune bør også arbejde aktivt for at få indført en form for ”bybelastningsafgift”, roadpricing og beskatning af pendlerparkeringspladser m.m. Vi ønsker, at Københavns Kommune i fremtiden satser på letbaner på overfladen fremfor på mere metro.

### **Nej tak til en Nordhavnstunnel, Lynetteholm samt en havnetunnel til Amager.**

I starten af november 2019 fremsættes lovforslag om bygning af en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.4 mia. kr.

Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bla. set i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030.

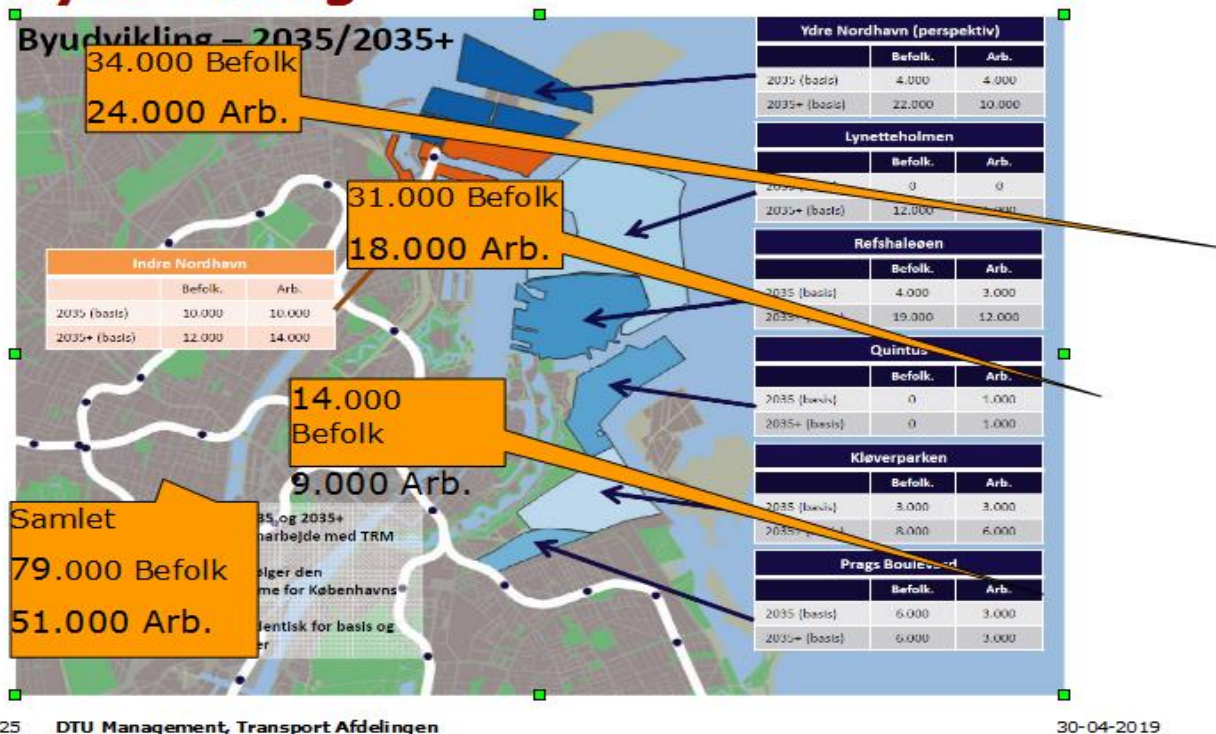
Alle forslag til nye infrastrukturanlæg bør trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”. Hvis de ikke lever op til dette, bør de opgives.

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 metrolinje, der er under bygning til Nordhavn, vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

Bygning af en havnetunnel og Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinje, men effekten af en sådan vil undergraves af en hurtig vejforbindelse.

*DTU har vurderet den trafikale effekt sådan:*

# Transportbehov ved den ønskede byudvikling



## Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture

I en artikel i Ingeniøren "Havnetunnelen bør opgives", af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

*"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city"*

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

*"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden"*

# Visionskort for fremtidens København

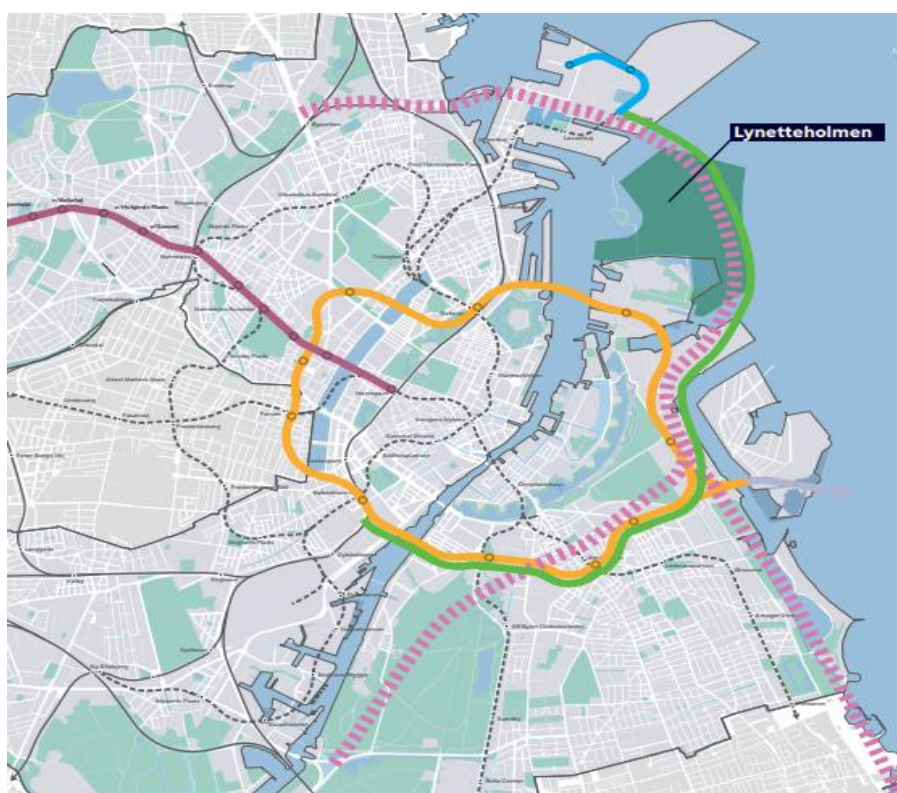
En række af Københavns udfordringer kræver langsigtede løsninger. En del af dem ligger uden for kommuneplanens planperiode, gældende til 2031. På ovenstående kort fremgår centrale forslag til ny infrastruktur eller udvidelse af byen i en periode frem til 2070. Fælles for dem alle er, at der stadig udestår supplerende undersøgelser eller finansiering, før de kan realiseres.

## Forslag til fremtidig infrastruktur i København

- Letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørreport st.
- Østlig Ringvej
- Metro Havneringen
- Lynnettemetro
- Nordhavnsmetro
- Øresundsmetro

## Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro



Vi opfatter mere Visionskortet som et skræmmebillede med en ødelæggende havnetunnel som et centralt element:

### Ja tak til Nordhavn Naturpark

Her i august er der 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 i de senere år bygget mange nye store byområder uden naturområder. Samtidig med, at eksisterende rekreative naturområder er inddraget til byggeri.



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. Planforslaget

er udarbejdet af tegnestuen Marianne Levinsen Landskab.

*Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligvis og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejssystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020.*

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik  
Bente Hessellund Andersen  
Ivan Lund Pedersen

## **Bilag 1**

Forslag til  
parkeringsnormer  
i KP19

## Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)

I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres det antal parkeringspladser, der fremgår af nedenstående:

Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig <sup>1</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:175 m <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:150 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4-5-6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:425 m <sup>2</sup>	1:325 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>5-6</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:125 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>7</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>

### Offentlige og almene formål:

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

### Husbåde:

Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

### Funktioner af ekstensiv karakter:

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.



---

**Særlige bemærkninger:**

<sup>1</sup> Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

<sup>2</sup> Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

<sup>3</sup> Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

<sup>4</sup> Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

<sup>5</sup> Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

<sup>6</sup> Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

<sup>7</sup> Butikker med pladskrævende varer 1:50 m<sup>2</sup>

## Svar til: Høring 49038 af: NOAH-TRAFIK

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

257

INDSENDT AF

NOAH-TRAFIK

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NOAH

POSTNR.

2200

BY

København

HØRINGSSVAR

Høringssvar. Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 På transportområdet lægger Forslaget til Kommuneplan 2019 ikke op til en ny mere miljøvenlig linje. Kommunen har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, men hele planen er baseret på et postulat om atomstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraft-varmeværker er CO<sub>2</sub>-neutral. Det er ellers klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO<sub>2</sub>-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Alligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument til at argumentere for, at der kun skal ske en marginal CO<sub>2</sub>-reduktion på 8 % på transportområdet. Det er helt uacceptabelt stort set at frede biltrafikken, som ud over udladning af klimagasser påvirker livet i København på mangfoldige andre måder. Omkring 71 % af familierne i København har ikke bil. Alligevel lægger Kommunen op til forsat at favorisere biltrafikken med masser af parkeringspladser, også til pendlere udefra, høj fart og massive vejinvesteringer i form af en Nordhavnstunnel og senere en havnetunnel til Amager. I myldretiden er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. bil. Alligevel vil Københavns Kommune fortsat rulle den røde løber ud for dem. Man erkender, at der lægges op til en større trafikbelastning med de ekstra biler, men man ønsker ikke at dæmme op hverken for de nuværende belastninger eller merbelastningerne. Det store flertal af københavnere, der ikke påvirker København med trafikale belastninger af betydning, skal altså fortsat acceptere, at det bilforbrugende mindretal i København og kraftig biltrafik udefra skal bestemme levevilkårene. Det er ikke rimeligt.



København 21. oktober 2019

## **Høringsvar fra NOAH-Trafik til: Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

Københavns Kommune har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Desværre bruger Kommunen en misvisende opgørelsesmetode, idet man postulerer, at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraftvarmeværker, herunder i denne planperiode omstilling af Amagerværket - er CO<sub>2</sub>-neutral. Derved kan det påstås, at el- og varmforsyningen til kommunens borgere er CO-neutral. Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO<sub>2</sub> fra el-forsyningen i andre kommuner og derfor kan disse (på papiret) fortrængte emissioner fratrækkes i Københavns Klimaregnskab. Energiproduktion forventes således at stå for 80% af reduktionerne, mens mobilitet kun skal stå for 8 % af reduktionerne frem mod 2025. Dette fremgår ikke af forslag til Kommuneplan 2019 (KP19), men af KBH2025, Klimaplanen - Roadmap 2017-2020. (Se mere om denne problematik i særskilt høringssvar fra NOAH-Klimaretfærdighed).

Det er klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO<sub>2</sub>-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Alligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument. Derfor lægger Kommunen ikke op til at tage alvorligt fat på trafikområdet. Der er stort set intet i forslag til Kommuneplan 2019, som vil reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og andre skadevirkninger ved den massive biltrafik.

NOAH-Trafik vil pege på nogle trafikale virkemidler, der vil kunne give store reelle miljøforbedringer på transportområdet. Vi mener, at transportområdet skal bidrage med langt mere end Københavns Kommune lægger op til. Det er også det københavnerne ønsker. 71 % af familierne i København har i øvrigt ikke bil.

### **Parkeringspolitik**

#### **Pendlerparkering**

Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser pendler folk på anden måde.

I Københavns kommune er der så mange pendlerparkeringspladser, at hovedparten af bilpendlerne er sikre på, at de kan parkere ved deres arbejdsplads. Det belaster København voldsomt.

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Kommuneplanforslaget (KP 19) lægger ikke op til at reducere udbuddet af parkeringspladser til pendlere, der pendler til København. Tværtimod vil der fortsat blive krævet masser af pendlerparkeringspladser ved nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse.

I selve forslaget står kun dette indholdsløse udsagn: ”Vi reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormer fastsættes efter områdets anvendelse”.

I et bilag til forslag til KP 19 kan man finde dette om de fremtidige regler for antal krævede p-pladser per kvadratmeter etageareal, der stort set er uændrede i forhold til dagens regler. Man glemmer i øvrigt, at trafikmålsætningen er **højest 1/3 af personturene i bil**:

Der er ingen nyorientering, men fortsat forkælelse af bilpendlere. Se alle normerne i Bilag 1. Kun

- Normen for erhverv tager udgangspunkt i parkeringskravet i dag og fastlægges til 1:150 i Centrum og Tætbyen/Byudviklingsområderne og til 1:100 i Øvrig by.
  - Normen kan for kontorerhverv i Tætbyen og Byudviklingsområder maksimeres til 1:100 og minimeres til 1:200, og fortsat overholde kommunens trafikmålsætning om 1/3 1/3 1/3.
- Modellen medfører, at erhvervsnormen stort set er uændret og i alle tilfælde holdes inden for normen i Kommuneplan 2015.

for boliger og ved institutioner vil der blive krævet lidt færre p-pladser end i dag.

I London har man nedenstående maksimumsregler for parkeringspladser til pendlere. Det er regler, som i høj grad vil afholde folk fra at pendle i bil.

#### Parking for employment uses

#### spaces per sq m of gross floorspace (GIA)

Location	
Central London (CAZ)	1000 – 1500
Inner London	600 – 1000
Outer London	100 – 600
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards should apply (see Policy 6.13)	50 - 100

Note 20 per cent of all spaces must be for electric vehicles with an additional 10 per cent passive provision for electric vehicles in the future.

Kilde: The mayor of London. London Assembly

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/current-london-plan/london-plan-chapter-six-londons-transport-0>

Hvor man i Tætbyen og Byudviklingsområder i København altså kræver 1 p-plads pr. 150 kvadratmeter erhvervsareal (kontor maksimeret til 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter, minimeret til 1 p-

plads pr 200 kvadratmeter) må der maksimalt bygges 1 p-plads pr. 1000 til 1500 kvadratmeter i Central London.

I de andre dele af København kræves 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter etageareal. Mange gange flere pendlerparkeringspladser end i London.

Parkering skaber naturligvis trafik. Det er en gammel sandhed. Ved at reducere antallet af p-pladser og i stedet satse på gang, cykeltrafik og kollektiv transport skaber man mere menneskevenlige og miljøorienterede byer. Det vil også sikre, at der flyttes bilister over i metroen frem for at det primært er cyklister, fodgængere og buspassagerer.

Ude i verden lyttes der til nogle danskere på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlig byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

**"Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."**

Citat fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Jan Gehl fejrer triumfer i udlandet, men man er ikke lydhør i Københavns Kommune.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vareudbringning og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning. Priserne skal være relativt høje – bortset fra handicapparkering. Flere områder af byen skal omfattes af betalingsordningen for at reducere belastningen fra udefra kommende biler.

#### **Parkeringssituationen i dag**

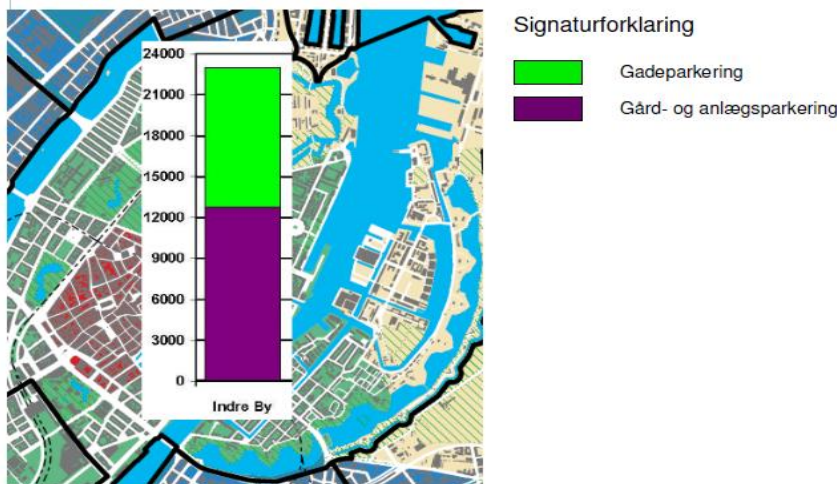
Der er i dag ca. 204.000 p-pladser i Københavns Kommune, fordelt på kantstensparkering, privat parkering, parkering på egen grund, kommunale parkeringspladser og p-huse. **Parkering optager et areal i byen på 4,1 mio. kvadratmeter, hvilket svarer til 4,4 % af kommunens samlede areal.**

**De to mest udbredte typer parkeringspladser er kantstensparkering og privat parkering**, som udgør henholdsvis 62 % og 23 % af parkeringspladserne. Det er også disse to typer parkering, der optager mest areal i byen med henholdsvis 46 % og 39 %.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

Parkeringspladserne ved pendlerens arbejdspladser er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattede, selvom de repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på 2.400 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 26.400 kr. for et arbejdsår på ca. 11 måneder.

Selv i Indre By er der – ifølge nedenstående ældre opgørelse fra Københavns Kommune – mere end 22.500 p-pladser. Siden er der bygget flere store p-anlæg såsom BLOX med 350 p-pladser. Der er dog nedlagt en del gadeparkering. Der er dog kommet langt flere nye til.



Mange flere nye p-pladser er på vej. Alene ved Postgrunden kræver Københavns Kommune, at der bliver bygget 1.520 p-pladser. Københavns kommune skønner selv, at disse p-pladser vil generere ca. 7.500 ekstra bilture i døgnet. Det er ufatteligt, at Københavns Kommune kræver så mange p-pladser ved et byggeri, der er så stationsnært.

Der bygges parkeringspladser i massevis rundt omkring i København. Carlsberg Byen, som ellers gerne vil betone det grønne, praler i helsidesannoncer med ”nul bil-os og masser af p-muligheder”. Det henstår i det uvisse, hvordan Carlsberg Byen vil skaffe bilerne til og fra Carlsberg Byens 4.500 parkeringspladsen uden miljøbelastninger.

Det forholder sig sådan, at 43 % af de pendlere, der kommer til de indre bydele fra omegnskommunerne, kører i bil. 44 % af pendlerne, der benytter de store transportkorridorer, kommer også i bil. I disse pendlerbiler er der i gennemsnit i myldretiden 1,05 person. Der er altså 3-4 tomme siddepladser i alle personbilerne i myldretiden.

**Kommunerne bestemmer selv antallet af p-pladser: fra 0 pr. kvadratmeter etageareal og op:** Parkering skaber en masse bilkørsel, der giver luft- og støjforurening, trængsel og ulykker. Tillige undergraver let adgang til p-pladser brug af cykel og kollektive transportmidler og undergraver derved også reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, hvor Københavns kommune ellers, som ovenfor nævnt, har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Nogle tror nok, at krav om parkeringspladser er noget, der er lovbestemt. Det er ikke tilfældet. Her er reglerne:

***”Det er kommunalbestyrelsen, der er bygningsmyndighed, og som træffer afgørelse i byggesager, herunder afgørelse om parkeringskrav i en konkret byggesag.***

*Kommunalbestyrelsen fastsætter i byggetilladelsen tidspunktet for, hvornår parkeringsarealet skal anlægges, og hvor stor en del af grundens areal der skal udlægges til parkeringsareal.*

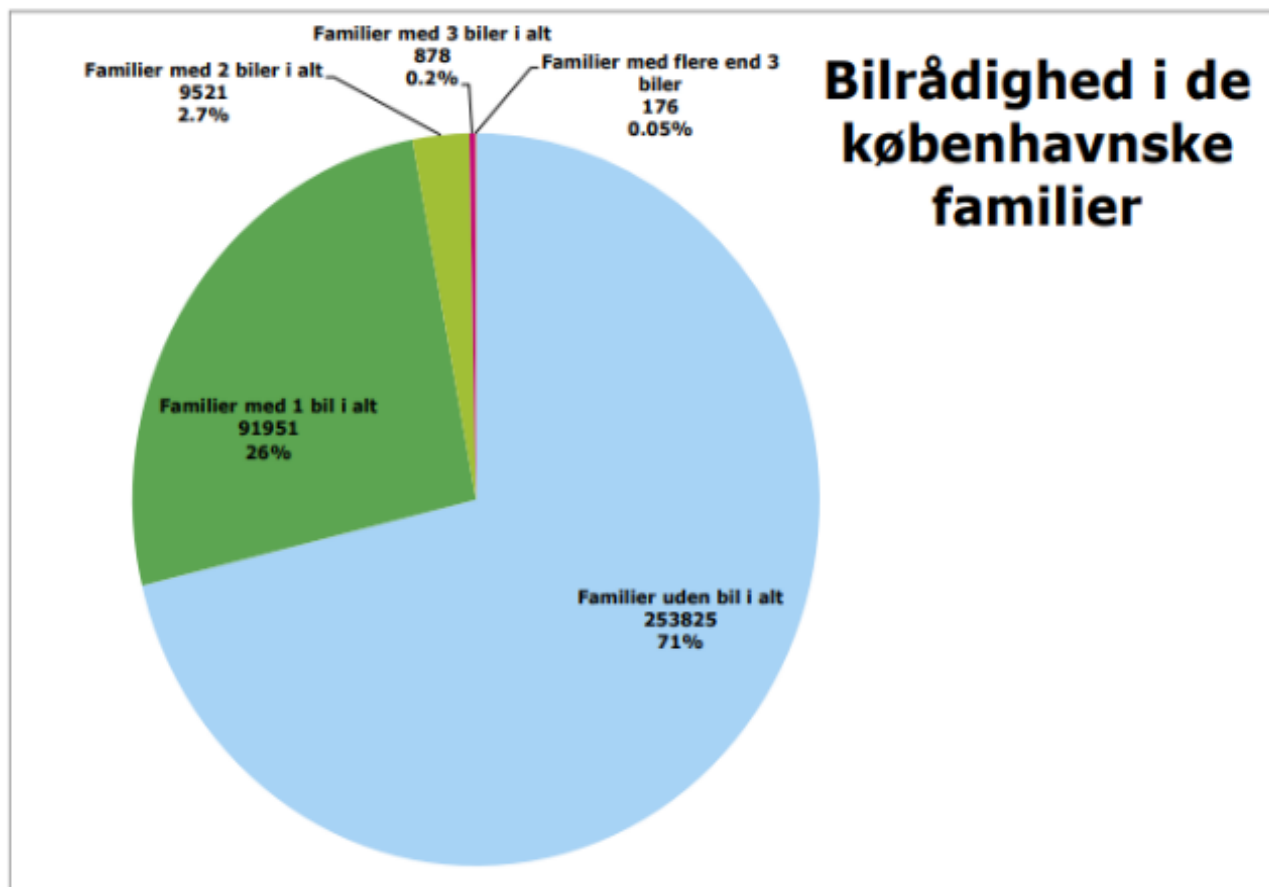
*Kommunalbestyrelsen kan efter en konkret vurdering nå frem til, at der skal udlægges 0 m<sup>2</sup> af en grundens areal til parkeringsareal, hvis der efter kommunens konkrete vurdering ikke er behov for etablering af parkeringspladser på den pågældende grund. I disse tilfælde vil der ikke være tale om, at kommunen meddeler dispensation, idet kommunen fastsætter parkeringskravet til 0, og ikke fraviger et parkeringskrav.”*

Kilde: ”Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri”  
<http://bygningsreglementet.dk/Administrative-bestemmelser/BRV/Vejledning-om-parkering>

71 % af familier i København har ikke bil jfr. nedenstående graf:

### Hvilke borgere bruger parkeringspladserne?

71 % af de københavnske familier ejer ikke en bil. Det er altså blot 29 % af Københavns familier, som har gavn af de 1,89 mio. m<sup>2</sup> gadeareal, der bliver brugt til kantstensparkerings. Hvis alle Københavns familier skulle tildeles et tilsvarende areal til deres transportform, skulle der reserveres ca. 6 mio. m<sup>2</sup> til dette – eller hvad der svarer til 70 % af Frederiksberg Kommune.



Kilde: Rapport: Formidling af strategisk viden relateret til Parkering. Københavns Kommune. Rambøll 2016.

Det er uacceptabelt og uforståeligt, at Københavns Kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri, ombygninger m.m. og tilmed kræver det til pendlere.

Med sådanne krav stimulerer man naturligvis til bilbrug, og derved undergraver man alle de pæne ord om "Bæredygtige byløsninger" og "De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære".

### Målsætning for trafikken i KP19:

→ At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Denne målsætning er den samme, som er nedfældet i Kommuneplan 2015, men det ser skidt ud med at overholde denne ret så beskedne målsætning, der ikke lægger op til at begrænse biltrafikken.



Hvis der kommer flere personture på cykel, så kan også – ifølge målsætningen – accepteres flere bilture.

### **Virkeligheden afviger tilmed kraftig fra målsætningen:**

Det går den forkerte vej – det fremgår dog ikke af forslaget til KP 19. For at finde disse oplysninger om den trafikale tilstand skal man se på side 10 i ”Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 – Verdensby med ansvar”:

### **Fordelingen af kørture i København**



**43%**

andelen af kørture i bil er steget fra 38% til 43% i 2013-2016



**35%**

andelen af kørture på cykel er stort set uændret fra 36% til 35% i 2013-2016



**22%**

andelen der bruger den kollektive trafik er faldet fra 26% til 22% i 2013-2016

I forslaget til kommuneplanstrategien står endvidere, at: ”bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel” og ”bilejerskabet i København er stigende”. Men 71 % af familierne har ikke bil.

Hvis man kigger på fordeling af *personkm* i Kbh. og på Frb. 2016, så dominerer biltrafikken yderligere med 54,6 % af de kørtede personkilometer. Cykeltrafikken står kun for 12,6 %.

Kilde: Regionalt cykelregnskab 2016 - Region Hovedstaden  
<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/Baggrundsrapport%20-%20Cykelregnskab%202016.pdf>

En kedelig situation i betragtning af de mange miljøvenlige ord, der er brugt i København lige siden BR i 1996 besluttede, at biltrafikken ikke skulle stige yderligere.

At vi nu er i en situation, hvor biltrafikken dominerer, på trods af at kun et mindretal i Københavns Kommune har bil er ikke mærkelig. Det er en konsekvens af den førte trafikpolitik.

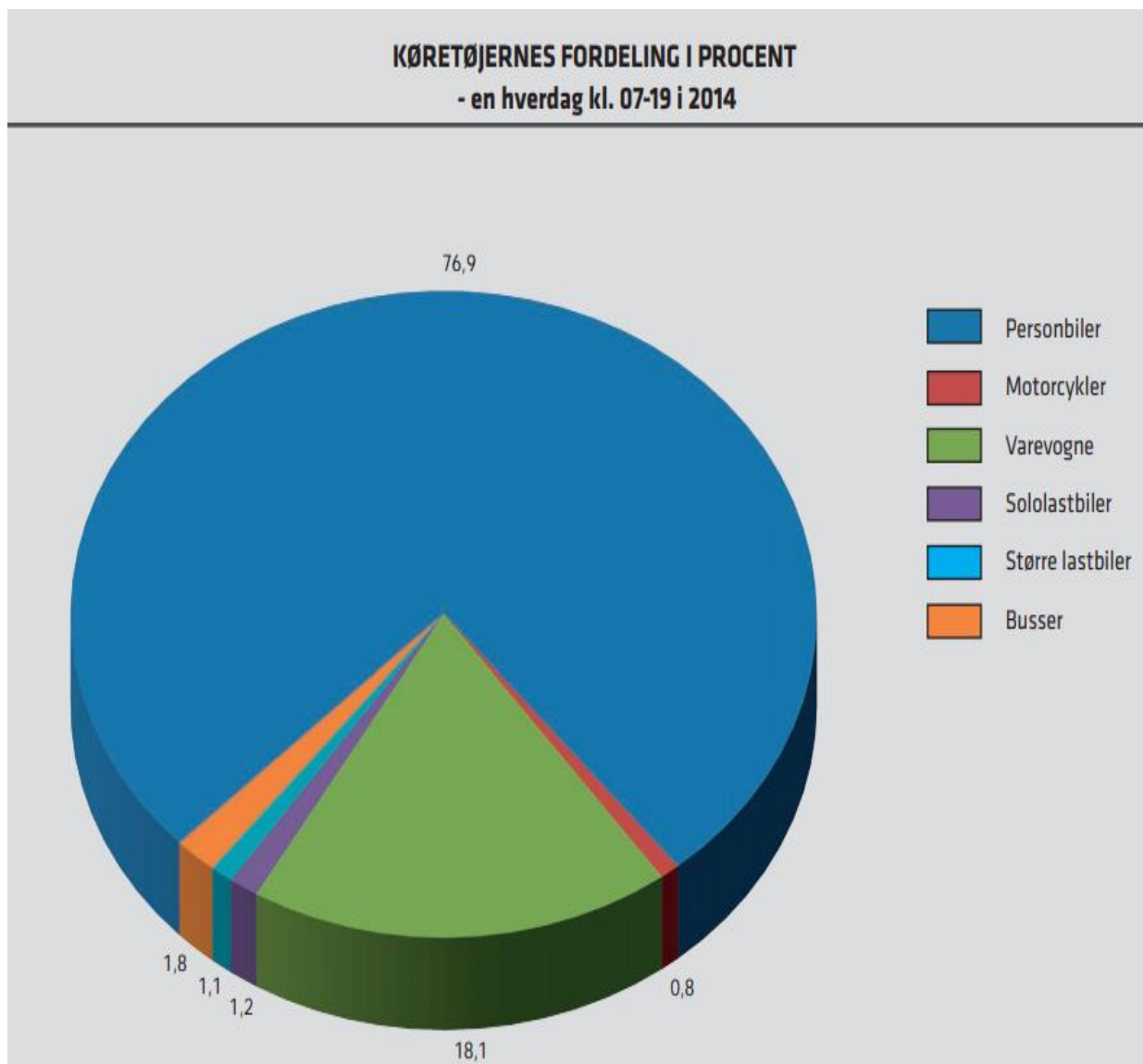
Med vejbyggeri, som en Nordhavsvej til 2,9 mia. kr., parkeringkrav og bilorienteret signalstyring (bortset fra enkelte steder) gør Københavns Kommune det yderst tillokkende at tage bilen med på arbejde. Nu ønsker Københavns Kommune og By & Havn tilmed at bygge en Nordhavnstunnel på 1,4 km. til 3,4 mia. kr. Derved stimuleres biltrafikken yderligere.

En Nordhavnstunnel skal ydermere forberedes så den kan forlænges i en havnetunnel til Amager. Se høringsvar fra NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik: <https://www.noah.dk/nyheder/spar-34-mia-kr-ved-undlade-bygge-en-miljoedelaeaggende-overfloedig-og-biltrafikskabende>

i KP19 omtales Havnetunnelen, som en Østre Ringvej, og denne kædes direkte sammen med muligheden for en fredeliggørelse af Indre By. Det vil være marginalt da en havnetunnel generelt vil generere mere trafik - i det meste af København samt på indfaldsvejene.

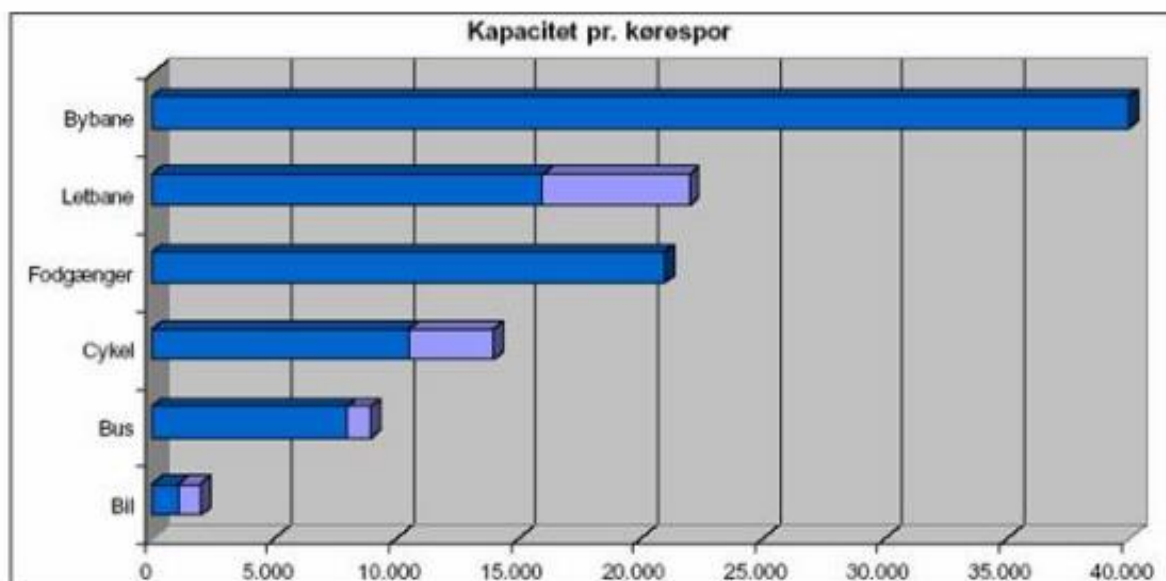
## Hvem bruger vejarealerne

Det er personbiler, der dominerer på vejbanerne. Nedenstående graf er en opgørelse fra 2014, men fordelingen er givetvis stort set den samme nu. Som det kan ses på grafen, er det ikke ligefrem den kollektive trafik, der optager vejarealet. Busserne udgør kun 1,8 % af køretøjerne. Efter Metroringens åbning er bustrafikken tilmed blevet kraftigt reduceret pr. 13. oktober 2019. Det betyder, at biltrafikken bliver begunstiget yderligere med mere plads på vejene og flere p-pladser, hvor der før var stoppesteder. Dette vil stimulere til endnu mere brug af bil.



## Arealforbrug og kapacitet for forskellige transportformer

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



*Figur 12* Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Signaturforklaring:

Det høje letbanetal er for letbaner, der kører i eget tracé og har fuld signalprioritering. Det lavere tal er ved mere sporvognslignende systemer uden fuld signalprioritering og i blandet tracé. Det højeste cykeltal er hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lavere tal er for en typisk cykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds. For biler er det lave tal for en stor trafikvej i et byområde. Det højere er for motorveje.

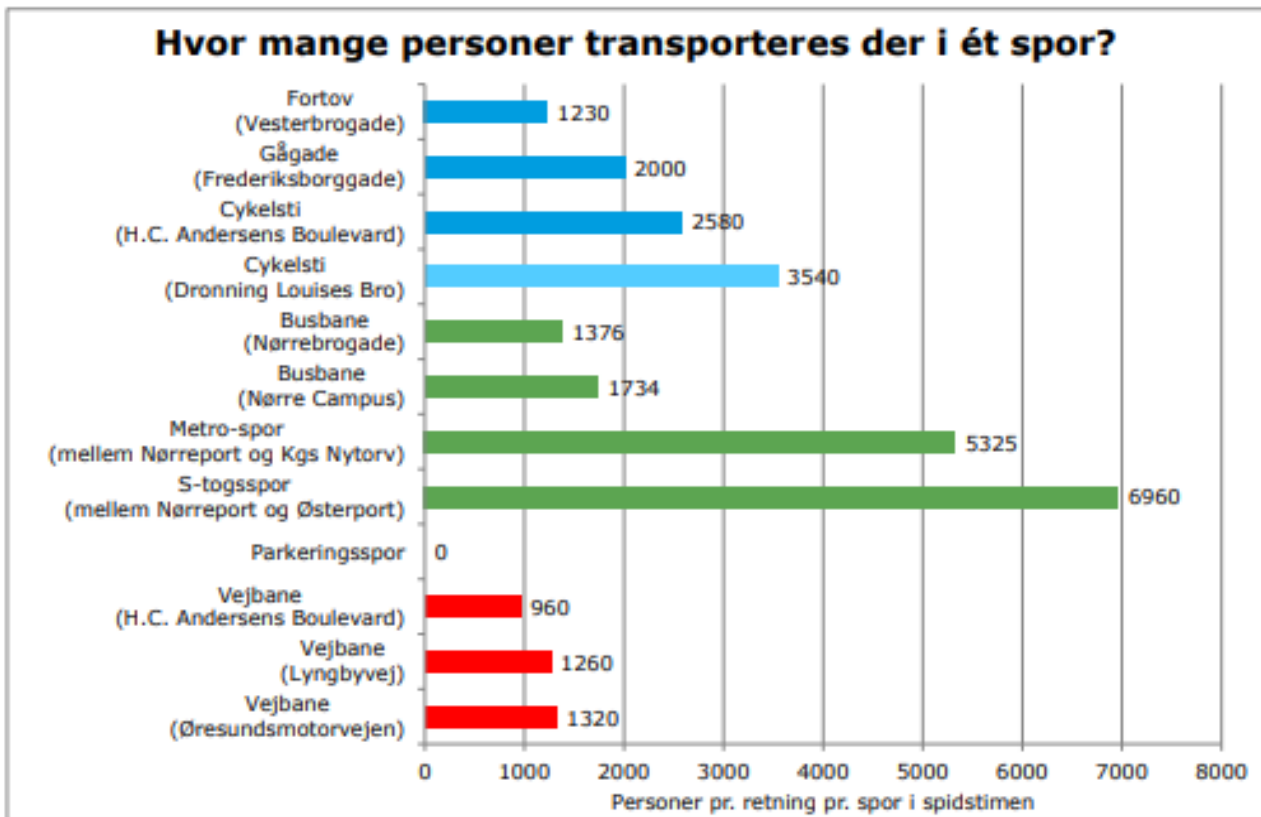
Fortsat at satse på, at personbiler skal optage så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis kommunen mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik. Denne figur viser, hvordan areal kan benyttes mere eller mindre effektivt:

Rambøll udførte for Teknik- og Miljøforvaltningen i 2016 en analyse af kapaciteten for forskellige transportformer i spidstimen i Københavns Kommune.

- **Bedre fremkommelighed**

Bilen er byens mest areal-ineffektive transportmiddel. I nedenstående figur er vist, hvor mange personer der i dag transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen på nogle af Københavns mest belastede trafikårer<sup>a</sup>. Som det fremgår, kan selv et af byens travleste kørespor på Lyngbyvej kun akkurat hamle op med fortovet langs Vesterbrogade, når man ser på, hvor mange personer, der transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen.

Ved i stedet at bruge parkeringsarealerne (og vejarealerne i øvrigt) på de mest arealeffektive transportformer som cykling og kollektiv transport, ville man kunne afvikle 2-5 gange så meget persontrafik på samme areal, i forhold til hvis arealet benyttes til biltrafik.



At biltrafikken så ud over selve køresporsarealet bruger hvad der svarer til yderligere 20% gadeareal til parkering bidrager til at gøre biltrafikken endnu mere ineffektiv.

- **Mere bynatur**

Det areal, der i dag bliver brugt på kantstensparkering i København, svarer til byens otte største grønne anlæg – tilsammen.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

## Kommuneplanforslaget KP19 lægger op til færre pladser til cykler

Selvom det er synligt for enhver, der færdes i København, at der de fleste steder mangler cykelparkeringspladser både i forbindelse med erhverv og boliger.

Den angivne begrundelse, (jfr. nedenfor) er, at der ved erhverv med de gældende regler er plads til flere cyklister end normen med 1/3 af turene. Man har vist glemt, at målsætningen for Københavns Kommune er, at **mindst 1/3 af turene skal være på cykel**.

- Normen for cykelparkering på erhverv nedsættes fra 4:100 til 3:100 m2 etageareal, idet normen på 4:100 medfører en stor overkapacitet. Samtidig hæves overdækningskravet fra 25 % til 50 %, så overdækningskravet er i tråd med de øvrige funktioner.
- Eksempelvis er der ca. 5 ansatte pr. 100 etm. kontorbyggeri, hvilket medfører at 80 % af de ansatte kan parkere deres cykel på arbejdet → langt større end målsætningen om 1/3 1/3 1/3
- Nedjustering af norm til 3:100 etm. → at der er pladser til at 60 % af ansatte kan ankomme på cykel.
- Ved hoteller indføres der en konkret vurdering
- Der indføres særskilt fast norm for daginstitutioner, herunder krav om p-pladser til ladcykler.

Normen for cykelparkering for boliger nedsættes fra 4:100 til 3:100 og der genindføres et overdækningskrav på minimum 50 %, idet:

- Cykelejerskabet pr. husstand er på 2,83 og en norm på 3:100 kan fortsat rumme en stigning i cykelejerskabet.

## Her nogle udsagn om trafik i forslaget til KP 19 og vores kommentarer:

**Citat:** ”Frem mod 2035 kan vi forvente mere trængsel, så udnyttelsen af kapaciteten på veje, cykelstier og i kollektiv trafik kommer tættere på det maksimale. Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer.”

**Kommentar.** Der er ikke i Kommuneplanforslag 2019 anført tiltag, der vil betyde at ”færre bruger bil”. Tværtimod vil de mange ekstra parkeringspladser ved de bebudede store byggerier, færre busser på gaderne efter 13. oktober 2019, høje takster i den kollektive og en havnetunnel til Amager stimulere bilkørslen i kraftig grad.

**Citat:** ”I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”

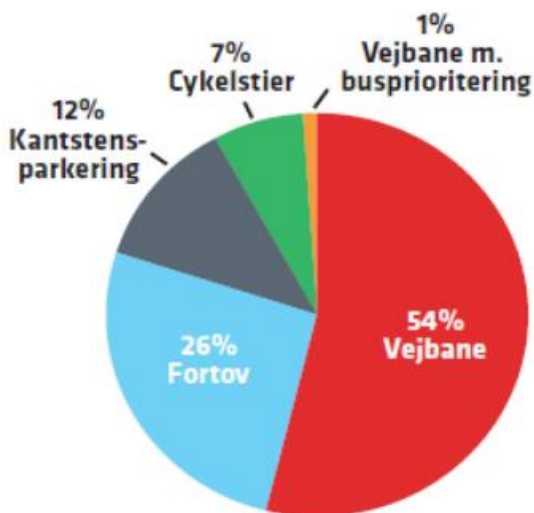
**Kommentar.** Kommunen foreslår blot, at en ekstremt dyr havnetunnel skal nedsætte bilpresset i de centrale bydele. Hvorfor ikke arbejde for at de pendlere i biler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil begynder at benytte transportmidler, der ikke belastede byen i så ekstrem grad, som de næsten tomme biler?

**Citat:** ”Busserne begrænses mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre, at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering”.

**Kommentar:** Ja, busserne kan ofte ikke komme frem på grund af de næsten tomme privatbiler. Og der vil komme endnu flere privatbiler med den politik, som forslag til KP 19 lægger op til. Det er for nemt at henvise til busbaner og busprioritering, som har været påkrævet gennem årtier, men stadig kun er marginalt gennemført.

Kun på 1 % af vejarealet i Kommunen (se illustration nedenfor) er der gennemført busprioritering, og tallet vil formentlig blive lavere efter at nedskæringerne af bustrafikken blev gennemført den 13. oktober 2019.

Mange steder, hvor der er lavet busbaner, er i øvrigt ikke steder hvor behovet er størst, men hvor der er noget mere eller mindre overflødig vejareal, som busserne så har fået som busbane. Det har pyntet på statistikken over antal kilometer busbane, men ikke hjulpet bustrafikken synderligt.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Forsinkelser for biltrafikken udregnes ved at sammenligne med en optimal situation, hvor man er den eneste bil på vejen. Forsinkelser for buspassagerer er derimod kun den ekstra tid der bruges udover den køreplanlagte tid, og køreplanerne er i forvejen afstemt efter den dårlige fremkommelighed på grund af mange biler.

De bilister, der er årsag til at bussen kommer langsomt frem, er altså forsinkede, men det er passagererne i bussen ikke – deres forsinkelse er indlagt i køreplanen. Det lyder urimeligt, men er et eksempel på, hvordan forskellige trafikantgrupper behandles forskelligt. Buspassagererne diskrimineres voldsomt, idet de må afgive tid til fordel for bilister, som tilmed fylder langt mere på vejene pr. person. I Wien har man beregnet, at en bilist fylder 28 gange så meget på vejen som en buspassager. Dertil kommer, at bilisten bruger areal til parkering.

Den forsinkelse som en buspassager udsættes for kan let resultere i, at man ikke når en bus eller et tog, som går sjældent. For bilister er hele turen normalt ud i et med samme transportmiddel og man er derfor langt mindre sårbar overfor forsinkelser end buspassagerer. Bilister kommer generelt langt hurtigere frem end kollektive trafikanter.

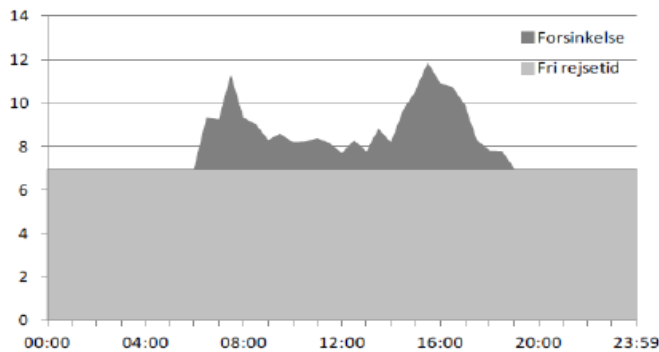
I forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen blev der udarbejdet en rapport om forskellene i vurdering af forsinkelse for biltrafik og bustrafik. Her uddrag af rapporten:

Her et eksempel med biler på byveje, hvor al forsinkelse i forhold til at være den eneste bil på vejen opgøres som forsinkelsestid.:

### Opgørelse af trængsel

Til vurdering af infrastrukturprojekter og andre initiativer på transportområdet er rejsetidsbesparelser ofte den største gevinst ved projekterne. Rejsetidsbesparelserne opdeles ofte i sparet rejsetid ved fri rejsetid og ved forsinkelse, og som eksemplerne i de to nedenstående figurer viser, er praksis for hvad der regnes som forsinkelse forskellig for bil og bus.

**Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

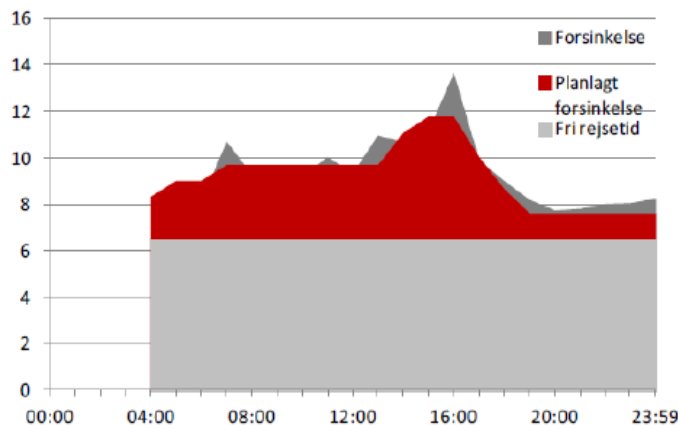


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

Her om hvordan forsinkelse for buspassagerer udregnes på samme strækning:

**Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

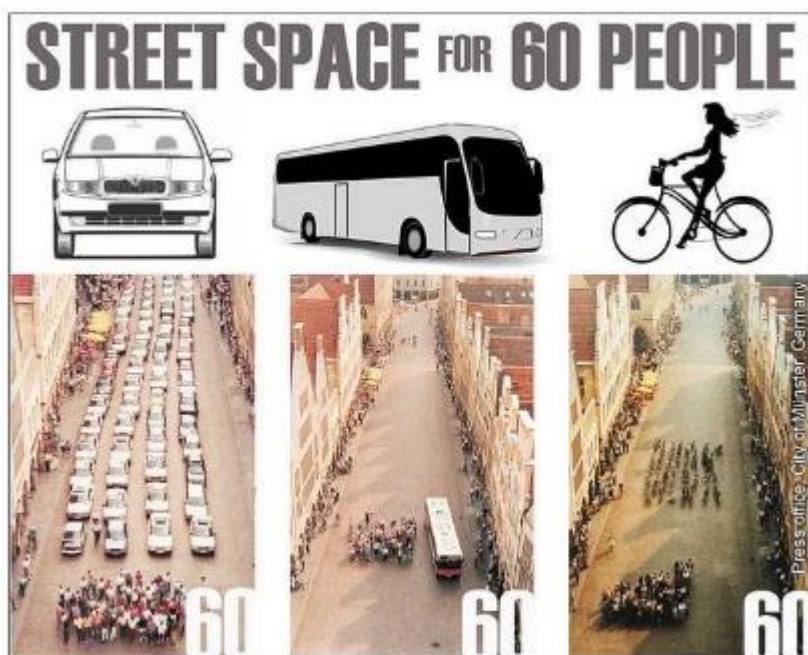


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober – 31. december 2010

Samlet viser eksemplet, at der er væsentlige forskelle på, hvordan forsinkelserne opgøres for transportformerne. Diskussionen af forudsete og uforudsete forsinkelser afspejles i værdisætningen nedenfor og kan inddrages mere direkte i opgørelsen af trængsel. I forhold til den acceptable trængsel er det værd at bemærke, at selvom en forsinkelse er forudset, så siger det ikke noget om, hvorvidt den er acceptabel eller ikke. En opgørelse, der alene tager udgangspunkt i forudsete og uforudsete forsinkelser, vil implicit tage udgangspunkt i dagens trængselsniveau.

Kilde: Professor Otto Anker Nielsen, DTU.

Det er et faktum, at busser udnytter pladsen langt mere effektivt end privatbiler, hvor der i spidsbelastningsperioder kun er i gennemsnit 1,05 person pr. bil.



Kilde: Münster Kommune

**Citat:** ”Gang er en effektiv form for grøn transport, der samtidigt bidrager til københavnernes sundhed. Med Kommuneplan 2019 sætter vi et mål om at øge det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnner i København til mindst to.

For at understøtte det nye gangmål og målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vil der i de kommende år blive arbejdet på partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet. De skal bl.a. fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag samt skabe grønne forbindelser i byen. Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang”

**Kommentar:** For at få flere til at gå flere ture og nærme sig ”målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken” foreslås primært ”partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet”

Det er godt nok et meget luftigt, formentlig dyrt og svært gennemførligt forslag. Hvad med at gøre noget for at højne sikkerheden ved f.eks. at sænke bilernes hastighed? Bilernes hastighed er en afgørende faktor i forbindelse med fodgængeres sikkerhed.

KP19 burde indeholde et forslag om lavere hastighedsgrænser i byen og udbredelse af zoner med maksimal hastighed på 30 km/t. Københavns Kommune og Københavns politi har endog på visse veje sat en højere hastighedsgrænse end den generelle byhastighedsgrænse på 50 km/t.

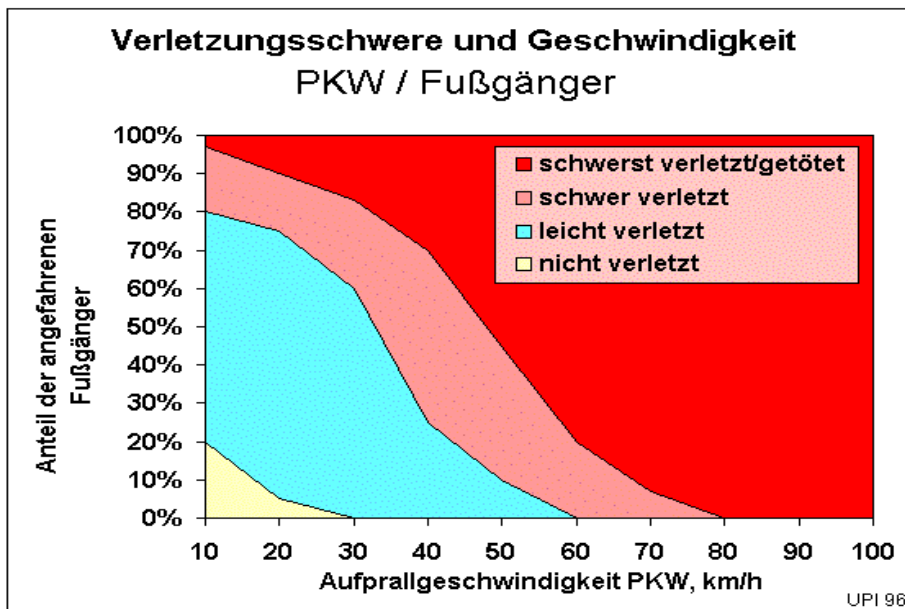
Danmark er langt bagud i forhold til f.eks. Tyskland og Schweiz når det drejer sig om nedsatte hastigheder i byerne. ”Tempo 30 – zoner” er således udbredt i disse lande. I Berlin er 3/4 af det samlede vejnet på 5340 kilometer med hastighedsgrænser på 30 km/timen eller mindre. 230 kilometer ud af 1540 kilometer større veje har ”Tempo 30” enten hele døgnet eller om natten eller de har anden tidsbegrænsning.





Aktuell gilt auf 130 Kilometern Berliner Hauptstraßen eine ganztägige Reduzierung auf Tempo 30, auf 70 Kilometern gilt das Limit nur nachts, auf 30 Kilometern gelten andere zeitliche Beschränkungen

Som det fremgår af nedenstående graf, der illustrerer sammenhængen mellem påkørselshastighed og personskader for fodgængere, er der store sikkerhedsgevinster ved lavere hastigheder.



Kilde: Påkørselshastigheder og fodgængeres sandsynlige skader. Rapport fra Umwelt und Prognoseinstitut (UPI). Heidelberg

Lavere hastigheder giver normalt:

- 1) Færre trafikulykker og dem, der sker, er mindre alvorlige
- 2) Mindre utryghed og mindre barriereeffekt
- 3) Mindre trafikstøj
- 4) Mindre energiforbrug
- 5) Mindre udslip af bl.a. partikler og NO<sub>2</sub>
- 6) Mindre bremsesøv og dækslid
- 7) Mindre af alle former for ophvirvlet vejstøv
- 8) Bedre konkurrencesituation for den kollektive trafik og cykeltrafikken

### **Citat: Målsætning om støjforurening:**

→ At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.

**Kommentar:** Der er intet i Kommuneplanforslaget, der kan medvirke til at reducere støjbelastningen. Tværtimod vil mere biltrafik give mere støj. Og der lægges som nævnt ikke op til lavere hastighedsgrænser. El-biler støjer i øvrigt det samme som fossile biler når hastigheden er højere end ca. 30 /km/t.

### **Citat: Målsætning om trafiksikkerhed:**

→ At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

**Kommentar:** Der er ingenting i Kommuneplanforslaget, der trækker i retning af færre dræbte og alvorligt skadede. Mere biltrafik og fortsat høje hastighedsgrænser lægges der op til. Ikke just befordrende for trafiksikkerheden.

### **Citat: Målsætning om luftforurening**

→ At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

*”Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Særligt dieselmotorer og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub>, må køre.*

*For at reducere luftforureningen vil vi fremme, at der er tilstrækkeligt med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Vi gør det desuden gratis at parkere sin el- eller brintbil i betalingszonerne. Hermed vil andelen af el- og brintbiler kunne øges til gavn for luftkvaliteten.”*

**Kommentar:** Der er intet om at begrænse bilmængderne. Elbiler fylder det samme, som andre biler når de kører og parkerer, og de giver ingen fordele for trafiksikkerheden. Produktion af el-biler og deres batterier er mere ressourcekrævende end andre biler. Men CO<sub>2</sub> udslippet ved produktionen medregnes ikke i danske opgørelser fordi produktionen sker i udlandet. Det er ikke rimeligt når brugen af el-bilerne er i Danmark. Der kommer også megen forurening af luften fra el-biler både fra dækslid og bremsestøv. Derfor er det ikke en løsning med flere opladere og gratis parkering for elbiler. Gang, cykel og elektriske kollektive transportmidler er det eneste der effektivt kan løse problemerne.

**Citat:** *”Mange flere områder har fået metrobetjening og det vil give et nyt samspil mellem de områder, der nu er koblet sammen med hurtig og effektiv kollektiv trafik. Cityringen giver derfor hele København et løft og får i de kommende år mange flere til at anvende kollektiv trafik. I starten af 2020 åbner Nordhavnsmetroen, og i 2024 åbner metroen til Sydhavn. Det binder byen endnu tættere sammen og giver flere københavnere tæt og nem adgang til metroen.*

*At mange flere end i dag vil anvende metro får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro og i busserne på bl.a. Frederikssundsvej. Vi ønsker en kollektiv trafik, hvor der er plads – også i myldretiden. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen samt en letbane mellem Nørrebro St. og Ring 3 i Gladsaxe. På lang sigt ønsker Københavns Kommune en Metro Havnering og forlængelse af letbanen fra Nørrebro St. til Nørreport St. for at sikre et robust metrosystem og en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By.”*

**Kommentar:** For at dæmpe biltrafikken må man bruge alle tilgængelige trafikpolitiske virkemidler såsom parkeringspolitik, hastighedsdæmpning, busbaner, signalprioritering, der primært støtter bæredygtig trafik såsom gang, cykling og kollektiv trafik. Tillige må alle bilfremmende anlæg som en havnetunnel droppes. Københavns Kommune bør også arbejde aktivt for at få indført en form for ”bybelastningsafgift”, roadpricing og beskatning af pendlerparkeringspladser m.m. Vi ønsker, at Københavns Kommune i fremtiden satser på letbaner på overfladen fremfor på mere metro.

### **Nej tak til en Nordhavnstunnel, Lynetteholm samt en havnetunnel til Amager.**

I starten af november 2019 fremsættes lovforslag om bygning af en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.4 mia. kr.

Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bla. set i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030.

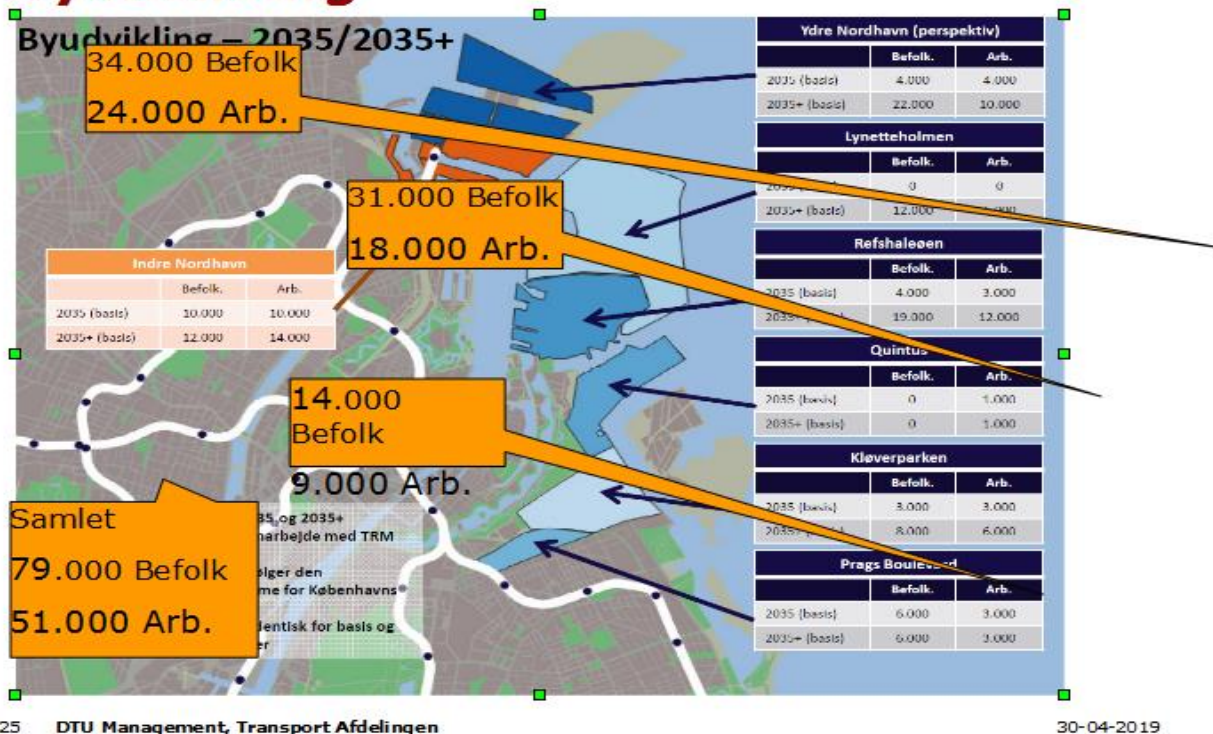
Alle forslag til nye infrastrukturanlæg bør trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”. Hvis de ikke lever op til dette, bør de opgives.

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 metrolinje, der er under bygning til Nordhavn, vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

Bygning af en havnetunnel og Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinje, men effekten af en sådan vil undergraves af en hurtig vejforbindelse.

*DTU har vurderet den trafikale effekt sådan:*

# Transportbehov ved den ønskede byudvikling



## Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture

I en artikel i Ingeniøren ”Havnetunnelen bør opgives”, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

”Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city”

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

”Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden’

# Visionskort for fremtidens København

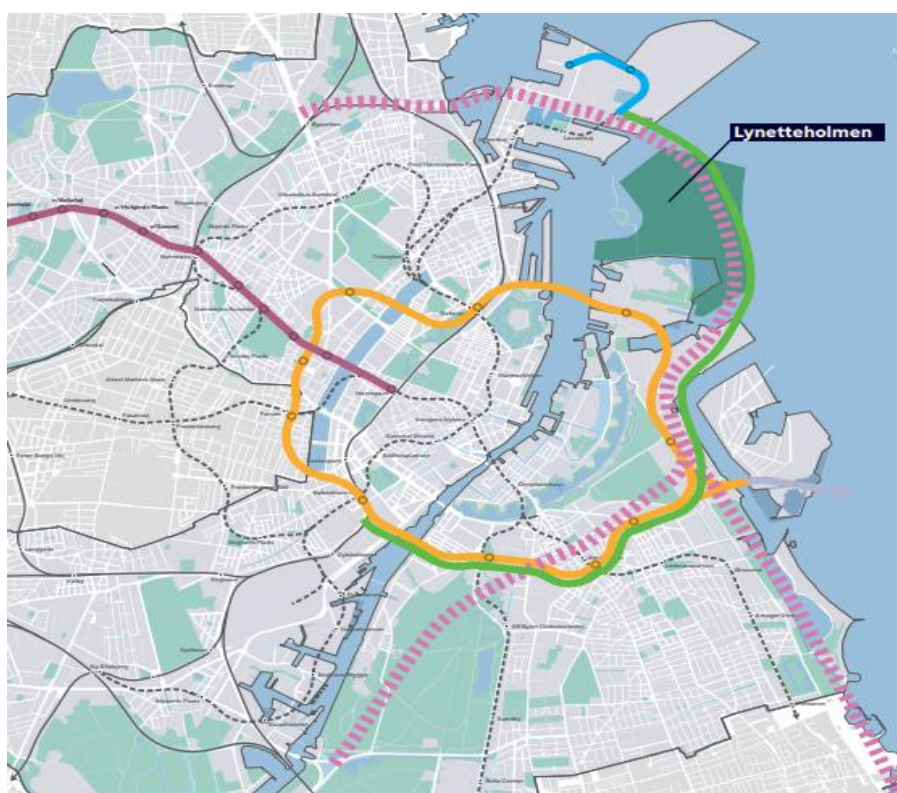
En række af Københavns udfordringer kræver langsigtede løsninger. En del af dem ligger uden for kommuneplanens planperiode, gældende til 2031. På ovenstående kort fremgår centrale forslag til ny infrastruktur eller udvidelse af byen i en periode frem til 2070. Fælles for dem alle er, at der stadig udestår supplerende undersøgelser eller finansiering, før de kan realiseres.

## Forslag til fremtidig infrastruktur i København

- Letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørreport st.
- Østlig Ringvej
- Metro Havneringen
- Lynnettemetro
- Nordhavnsmetro
- Øresundsmetro

## Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro



Vi opfatter mere Visionskortet som et skræmmebillede med en ødelæggende havnetunnel som et centralt element:

### Ja tak til Nordhavn Naturpark

Her i august er der 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 i de senere år bygget mange nye store byområder uden naturområder. Samtidig med, at eksisterende rekreative naturområder er inddraget til byggeri.



Bag forslaget 'Nordhavn Naturpark' står ti organisationer: Danmarks Naturfredningsforening København, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet København, Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Lokalråd, Verdens Skove, NOAH, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Østerbro Havnekomité og Miljøpunkt Østerbro. Planforslaget

er udarbejdet af tegnestuen Marianne Levinsen Landskab.

*Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligvis og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejssystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020.*

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik  
Bente Hessellund Andersen  
Ivan Lund Pedersen

## **Bilag 1**

Forslag til  
parkeringsnormer  
i KP19

## Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)

I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres det antal parkeringspladser, der fremgår af nedenstående:

Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig <sup>1</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:175 m <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:150 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4-5-6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:425 m <sup>2</sup>	1:325 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>5-6</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:125 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>7</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>

### Offentlige og almene formål:

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

### Husbåde:

Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

### Funktioner af ekstensiv karakter:

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.



---

**Særlige bemærkninger:**

<sup>1</sup> Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

<sup>2</sup> Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

<sup>3</sup> Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

<sup>4</sup> Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

<sup>5</sup> Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

<sup>6</sup> Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

<sup>7</sup> Butikker med pladskrævende varer 1:50 m<sup>2</sup>

## **Svar til: Høring 49038 af: René Rud Mikkelsen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

258

INDSENDT AF

René Rud Mikkelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Socialdemokratiet Vesterbro / Kgs. Enghave

POSTNR.

1728

BY

København S

HØRINGSSVAR

Hermed vedhæftet høringssvar fra Socialdemokratiet Vesterbro / Kgs. Enghave



## HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLAN 2019

### INDLEDNING

Socialdemokratiets 9. kreds Vesterbro/Kgs. Enghave er enig i de overordnede målsætninger i forslaget til Kommuneplan 2019. Det har altid været socialdemokratisk hjerteblod at sikre boliger til rimelige priser til alle – også i landets hovedstad, ligeså vel som det er socialdemokratisk hjerteblod at sikre grønne områder, som byens arbejdere og borgere frit kan benytte sig af. For os er balancen mellem adgang til natur og grønne områder og adgang til boliger til almindelige mennesker vigtig at opretholde. Vores holdninger er derfor i overensstemmelse med de fire centrale budskaber:

#### **Plads til alle**

Der skal være boliger for alle, uanset baggrund og indkomstgrundlag, og der skal være grønne åndehuller, offentlige faciliteter og plads i trafikken.

#### **Pas på byens kvaliteter**

Når vi udvikler byen, er det vigtigt at vi bygger videre på den eksisterende særlige kultur og historie, som findes. Vi skal også værne om de grønne områder, der findes rundt om i byen.

#### **Mere cyklisme og kollektiv trafik**

Cyklisterne skal tilgodeses med gode cykelstier og prioriteres i planlægningen af infrastruktur. Den kollektive trafik skal udformes, så den er tilgængelig og nem for københavnernes at bruge.

#### **Mangfoldighed, diversitet og møder på tværs**

Sammenhængskraften skal styrkes, så vi undgår en opdeling af mennesker efter kulturel eller økonomisk baggrund. Mangfoldighed skal ses som en styrke, og understøttes gennem fællesskab i blandt andet vores institutioner og faciliteter.



# Vesterbro/Kgs. Enghave

## INDHOLD

Dette hørings svar indeholder to dele:

1. Første del omhandler Sydhavnen/Kgs. Enghave – særligt området omkring Bådehavnsgade og Fiskerhavnen.
2. Anden del omhandler Vesterbro – særligt området omkring Otto Busses Vej og Jernbanebyen



# Vesterbro/Kgs. Enghave

## SYDHAVNEN/KONGENS ENGHAVE

Sydhavnen står over for en stor forandring i form af en stor tilvækst af boliger og nye beboere. I Socialdemokratiets 9. kreds er vi kede af, at det ikke lykkedes at fastholde beslutningen om at bygge på det planlagte område på Amager Fælled ved Sundby Station, da det betyder, at der nu er planlagt byggeri på Stejlepladsen i Bådehavnsgade. Vi accepterer dog kompromisset, som er indgået af et flertal på rådhuset, og mener, det er vigtigt, at vi som lokale borgere kommer i arbejdstøjet og begynder at beskæftige os med, hvordan vi synes at udformningen af området skal være. Det skylder vi både de nuværende – og de kommende – sydhavnere. Vi fokuserer derfor på, at tale om mennesker, som skal leve og bo i vores bydel, og som har brug for rigtige boliger og faciliteter.

### **Boliger**

Vi mener, at der skal være diversitet i boligerne de nye boligområder, så de bliver målrettet forskellige indkomster og aldersgrupper i flere forskellige ejerformer og boligstørrelser, herunder 25% almene boliger. Vi synes, at der skal bygges bofællesskaber til familier, unge og ældre, og at fællesskab mellem mennesker skal styrkes. Og vi ønsker en mangfoldig byudvikling med et udseende, som ligger i forlængelse af den selvbyggerkultur, der findes fx i Haveforeningerne og Fiskerhavnen.

### **Offentlige faciliteter og fælles byrum**

Vi mener, det er afgørende, at man prioriterer planlægning af offentlige faciliteter fra starten og udformer områderne derefter. Vi har tidligere på Holmene i Sydhavnen været vidner til, at kommunen er kommet på bagkant med offentlige faciliteter og institutions- og skolekapacitet. Vi synes også, at byudviklingen på Holmene har virket tilfældig og at man har underprioriteret fælles byrum og pladser. Det ønsker vi ikke gentaget. Vi mener derfor, at de nye områder bør klassificeres som C\*-områder, som muliggør en rækkefølgebestemmelse.

### **Skole, skolestruktur, svømmehal og faciliteter til børn og unge**

Med den store tilvækst af beboere omkring Bådehavnsgade og Borgmester Christiansens Gade bliver der også brug for mere skolekapacitet. Hele området ligger i det distrikt, som i dag tilhører Ellebjerg Skole, som har en høj andel af socioøkonomisk udfordrede børn og en høj to-sprogsprocent. Vi er derfor bekymrede for, at en ny skole i området vil kunne bidrage til en yderligere opdeling af bydelens børn efter hjemmebaggrund. Vi foreslår derfor en løsning, hvor man beholder det nuværende skoledistrikt og laver en to-matrikelløsning, hvor en nybygget skole bliver en del af Ellebjerg Skole. Vi forestiller os, at man starter på den gamle Ellebjerg Skole i 0.



## Vesterbro/Kgs. Enghave

klasse og så skifter til den nye skole i udskoling i fx 6. klasse. Dermed vil man kunne blande børnene fra starten og give dem et fællesskab, uanset om man kommer fra de nye byområder, eller fra de gamle.

Det giver også mulighed for, at den nye skole udformes målrettet til de ældste børn, således at faciliteterne kan tjene som fritids- og klubfaciliteter til samme målgruppe. De ældste børn i hele Sydhavnen mangler den slags faciliteter i dag og har få steder at gå hen og mødes og dyrke fællesskab, sport, kultur og fritidsliv. I forslaget til Kommuneplanen skitseres også behovet for en svømmehal i bydelen. Vi mener den bør ligge på den nye skole og understøtte stedet som et samlingspunkt for hele bydelens børn og unge.

Vi mener, at skolen bør placeres på den nordlige side af jernbanen, så den kommer til at ligge så tæt på den nuværende Ellebjerg Skole, som muligt.

### **Bådehavnsvej Syd og Stejlepladsen**

Vi mener, at de nye beboelseskvarterer så vidt muligt skal tilpasses Fiskerhavnen og Tippens særlige karakter, så forandringerne får så få konsekvenser for de eksisterende beboere og brugere som muligt. Den særlige kultur og den københavnerhistoriske værdi omkring Fiskerhavnen skal sikres. Herunder mener vi, at lejeaftalen med beboerne, som bor på vejene fra Bådehavnsvej ned til vandet, skal langtidssikres, fx i form af en 30-årig løbende opsigelse.

Den planlagte bebyggelse på den vestlige side af Bådehavnsvej grænser op mod Tippen. Vi mener i den forbindelse, at man bør frede den nordlige del af Tippen, ligesom den sydlige er det, så man undgår spekulation i at udvide bebyggelsesområdet i fremtiden.

Byggeriet bør udføres miljørigtigt og i en god kvalitet, både arkitektonisk og fysisk i en stil, som matcher lokalområdet og den eksisterende bebyggelse med høj anvendelse af træ og i et mangfoldigt udtryk. Det bør også udformes grønt, så dyr, mennesker og biodiversitet får så gode livsbetingelser som muligt.

### **Trafikale udfordringer og adgang til offentlig transport**

Bådehavnsvej er allerede i dag stærkt trafikeret og til tider delvis ufremkommelig for biler, særligt ved udkørsel fra området. Det skal der findes en løsning på i fremtiden, når antallet af biler vokser med antallet af sydhavnere. Metrostation Sluseholmen er placeret for enden af Bådehavnsvej på den anden side af den stærkt trafikerede Sydhavnsvej. For at sikre en høj tilslutning til den, bør man se på, dels hvordan der skabes en sikker overgang fra Bådehavnsvej –



## Vesterbro/Kgs. Enghave

fx i form af en gang- og cykelbro, og dels at der bliver mulighed for at tage en lokal bus fra hele området til metrostation.



## VESTERBRO



### **Visioner og idéer for udviklingen af Otto Busses Vej og Jernbanebyen**

Vi har igennem længere tid arbejdet med hvad vi gerne så, der skal ske med DSB Centralværkstedets område på Otto Busses Vej. Det vil sige hele det område, som i Københavns Kommuneplan 2019 "Jernbanebyen" benævnes som "Jernbanebyen SYD forventes udviklet fra 2022" og til baneterrænet i nord mod Ingerslevgade, som benævnes "Jernbanebyen NORD" som forventes udviklet fra 2025" samt det lille område mod syd som ligger mellem Enghavevej, Scandic hotel og Metro Kontrol- og Vedligeholdelse centeret, tæt på Sydhavn station

Vi foreslår, at man så hurtigt som muligt skaber nem offentlig adgang til Centralværkstedets område, inden man går i gang med at udforme en ny bydel. Og vi mener, det er meget vigtigt, at området er let tilgængeligt for beboere fra Vesterbro og Kgs. Enghave, samt at man skaber en naturlig stiforbindelse mellem Kgs. Enghave og midtbyen og mellem Vesterbro og havnen. Derudover skal det være let for beboerne på Frederiks Brygge og Enghave Brygge at benytte området. Altså et stisystem som giver bedre forbindelse mellem nord og syd, øst og vest. Vi synes det er vigtigt, at disse stiforbindelser kombineres med et grønt parkstrøg, som f.eks. kunne være en videreførelse af den grønne sti som er planlagt at gå fra Bernstorffsgade videre ned til Sydhavn station.





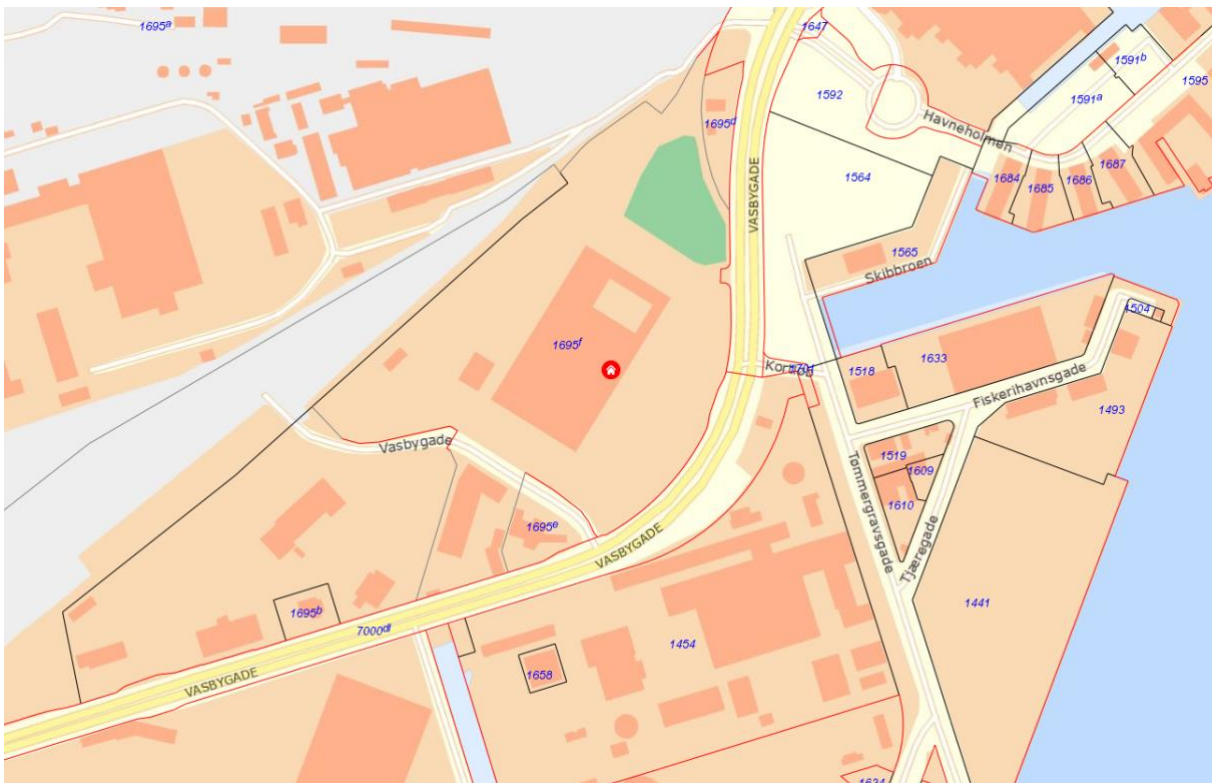
## Vesterbro/Kgs. Enghave

I det efterfølgende materiale har vi forsøgt at give en mere detaljeret beskrivelse af, hvad vi ønsker der skal ske med det område som benævnes "Jernbanebyen SYD" og som forventes udviklet fra 2022" i Københavns Kommuneplan 2019 "Jernbanebyen". Vi har delt det op i følgende hovedpunkter.

- 1. Boliger i området mellem Metro Kontrol- og Vedligeholdelse center og Vasbygade (Jernbanebyen SYD).**
- 2. Rekreativt område ved Jernbanebyen SYD.**
- 3. Stationskvarteret ved Sydhavns station.**
- 4. Adgangsveje og stier gennem Jernbanebyen.**

Vi mener at dette område skal indeholde den største koncentration af nybyggeri til bolig og erhverv samt et stort sammenhængende rekreativt område som vil kunne benyttes både til boldbaner og grønt område for beboerne i det nye kvarter, samt for beboerne i Frederiks Brygge og Enghave Brygge.

Derudover vil det kunne sammenkobles med det nye parkområde som er planlagt på Enghave Brygge bag H. C. Ørsteds Værket. I vores oplæg, slået sammen til Belvedere Parken.





# Vesterbro/Kgs. Enghave

## 1. Boliger i området mellem Metro Kontrol- og Vedligeholdelse center og Vasbygade. (Jernbanebyen SYD)

I Københavns Kommuneplan 2019 står der for området Jernbanebyen SYD, at det foreslås som blandet bolig/erhverv. Vi kalder det for "Toldkammerkvarteret" i det følgende.



Dette areal er ca. 100.000 m<sup>2</sup>, hvis adgangsvejen omlægges med indkørsel ved Belvedere Kanal (se punkt 4).

Det vil være det mest velegnede område til at bygge boliger på, da ligger tæt på den kommende metrostation, Havneholmen, og lever dermed op til Københavns kommunes ønske om at placere boligerne så stationsnært som muligt.

Det er **meget** vigtigt at vi tager hensyn til den støj der måtte komme fra Metro anlægget og fra Vasbygade, og indarbejder det i planen eks. vis med et grønt bælte omkring boligområdet eller at erhverv og institutioner ligges i underetagerne.



## Vesterbro/Kgs. Enghave

### 2. Rekreativt område ved Jernbanebyen SYD.

Det rekreative område, som er markeret med grønt, kalder vi for "Belvedere Parken" i det følgende. Den kan rumme både klubfaciliteter og rekreative områder for beboerne både i Toldkammerkvarteret, Enghave Brygge og Frederiks Brygge.

Vi foreslår at der etableres 2 eller 3 boldbaner, som kan anvendes til både fodbold og andre idrætsformer og at største parten af området anlægges som rekreativt og grønt område for beboerne, samt evt. et regnvandsbassin som afspejler Belvedere Kanalen på den modsatte side af Vasbygade.



Fremtidig Belvedere Park ved Vasbygade

08.10.2019

Det er vores opfattelse at området kan tælle med som grønt område for beboerne i Toldkammerkvarteret, Enghave- og Frederiks Brygge.



## Vesterbro/Kgs. Enghave

Arealet ville også kunne bruges til et planlagt underjordisk skybrudsbassin idet man efter anlæggelse vil kunne reetablere det grønne område oven på, som eks. vis i Enghaveparken.



Arealet ville også kunne bruges til et planlagt underjordisk skybrudsbassin idet man efter anlæggelse vil kunne reetablere det grønne område oven på, som eksempelvis i Enghaveparken.





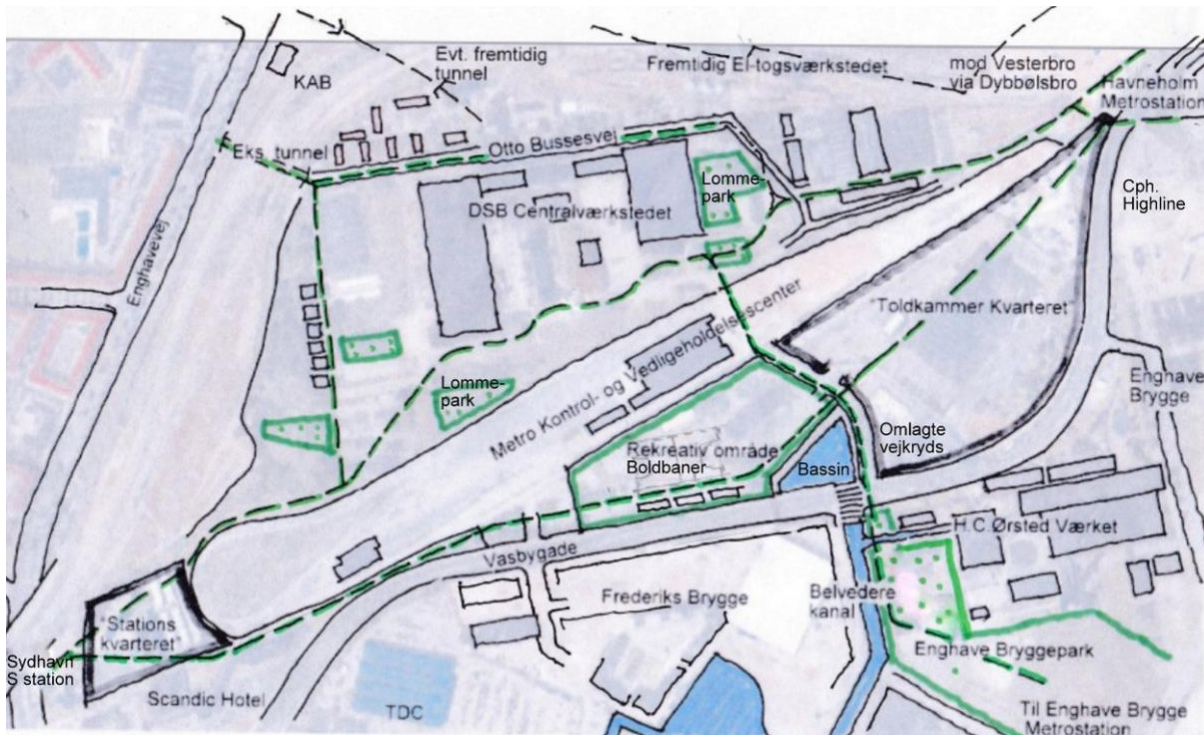
## Vesterbro/Kgs. Enghave

### 3. Stationskvarteret ved Sydhavns station.

Stationskvarteret, som i dag bruges til pavillon-by for borebisserne og ligger mellem Sydhavns Station, Scandic Hotel og metroanlægget, er i Københavns Kommuneplan 2019 også udlagt som forslag til blandet bolig/erhverv.

Området vil være noget udsat for støj, dels af S-togene og regional- og intercitytogene, samt af trafikstøj fra Enghavevej og vil derfor være bedst egnet til erhvervsbyggeri

Banedanmark planlægger at bygge en transformerstation for enden af Metro Kontrol- og Vedligeholdelsesanlægget (pavillonbyen), som vi bør tage med i vores drøftelser med Banedanmark om en eventuel anden placering.



Socialdemokratiet, Vesterbro/Kgs. Enghave 9. kreds. Dispositionsforslag til Jernbanebyen på Vesterbro 26.08.2019

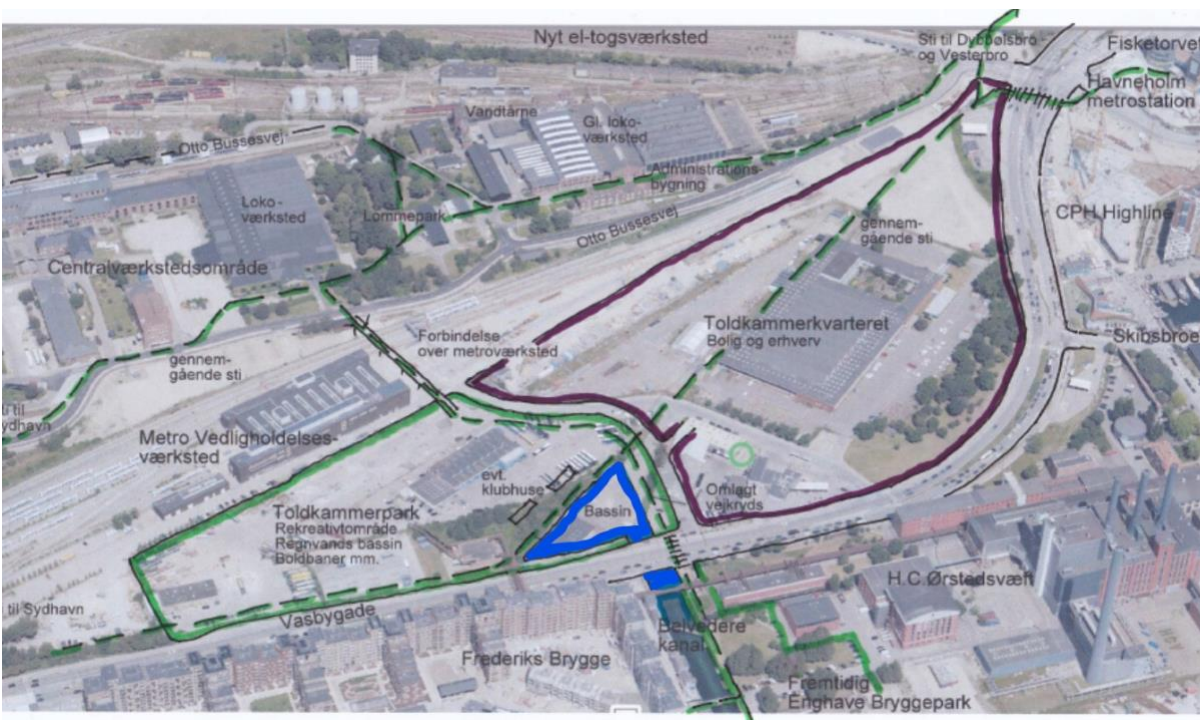


## Vesterbro/Kgs. Enghave



### 4. Adgangsveje og stier gennem Jernbanebyen.

For at skabe forbindelse mellem Vasbygade-området og det gamle værkstedsområde på Otto Busses Vej, foreslår vi, at der opføres en gangbro hen over Metroanlægget umiddelbart nord for værksteds- og kontorbygningen (se den grønne stiplede linje på kortet).



For at skabe en god forbindelse mellem *Belvedere Parken* og den fremtidige park på Enghave Brygge foreslår vi, at vejkrydset på Vasbygade flyttes hen til Belvedere kanalen.

Det giver en grøn forbindelse fra Toldkammerkvarteret til den kommende Enghave Brygge metrostation og mellem det rekreative område *Belvedere Parken*, Enghave Brygge og havnefronten.

## Svar til: Høring 49038 af: Dea Milo

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

259

INDSENDT AF

Dea Milo

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Efter at have læst Jeres planer om anlæg af Lynetteholmen og læst det oversigtskort I har placeret diskret bagerst i materialet, vil jeg gerne henlede Jeres opmærksomhed på, I med lokalplan II for Holmen og flere tillæg har anlagt et helt beboelseskvarter på Margretheholmen, hvor der bor rigtig mange borgere på et relativt lille areal. Som beboer på Margretheholmen har jeg følt mig noget overset i relation 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. Det er mig en gåde, hvordan I kan 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/Lynetteholmen som er et af vores åndehuller vil I lukke og erstatte med tung lastvognstrafik? Jeg er målløs. Jeg håber inderligt I vil indrage os som beboere i Jeres planlægning og udvikling af Lynetteholmen, selvom vi hverken har kapital eller fredningsstyrelsen i ryggen. Tag os seriøst og vis os - for en gangs skyld - at I tager borgerne alvorligt.





## Svar til: Høring 49038 af: Anja Nielsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

260

INDSENDT AF

Anja Nielsen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Forslaget om 12 såkaldte "skæve boliger" i parken ved Strødamvej/Ramløsevej. Jeg bor med min lille datter på Ramløsevej lige ved siden af parken. Den var faktisk den udslagsgivende grund til, at jeg valgte at flytte hertil for næsten 3 år siden. En beslutning jeg ikke har fortrudt. Vi bruger parken meget, og det er en stor luksus at have "egen have", når man bor i lejlighed i København. Den giver et frirum i et ellers tæt bebygget område. Derfor er det med stor undren, at jeg læser planerne om at fjerne den og bygge boliger i stedet for. Det stemmer ikke overens med Københavns Kommunes "Bynatur i København" Strategi (2015-2025)". Uddrag fra strategien: 1. I 2009 vedtog Københavns Kommunes Borgerrepræsentation "Et Grønt København" med henblik på at sikre, at kommunens grønne områder altid mindst skal have samme størrelse som i 2008. 2. At byens parker udvikles og plejes med hensyntagen til både kulturhistoriske, rekreative og biologiske hensyn 3. Bynaturen har en afgørende betydning for københavnernes livskvalitet, sundhed og almene velbefindende. Byens naturområder, parker og grønne byrum fungerer i dag som københavnernes fælles baghave. Bynaturen har en positiv indvirkning på københavnernes fysiske og mentale sundhed; den har i sig selv en positiv indvirkning på humør og helbred og er med til at forebygge og behandle stress. 4. Adgangen til grønne områder prioriteres højt, når man vælger at bosætte sig i København. Kort afstand til gårdmiljø eller grønne arealer har stor betydning for både voksne uden børn og børnefamilier, når de vælger bolig. Kilde: Københavns Kommune 2014 Jeg kan kun tilslutte mig ovenstående uddrag. Der skal være plads til alle, men det skal også passe ind i området, og det gør det ikke her ved at inddrage parken til bebyggelsen. Andre har foreslået det grønne område ved Lundehus Kirken i stedet for, og det vil give mere mening at bygge her,

da det er større og vil passe bedre ind i omgivelserne end i den lille park midt mellem boligblokke og rækkehuse. Jeg håber, at den lille park må forblive park nu, og i fremtiden, og er en del af visionen for bynaturen i København. For selvom den er lille, i forhold til mange andre af Københavns parker, så skaber den stor glæde og bedre livskvalitet for alle os der bor i området.

## Svar til: Høring 49038 af: NOAH-TRAFIK

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

261

INDSENDT AF

NOAH-TRAFIK

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NOAH

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Høringssvar. Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 På transportområdet lægger Forslaget til Kommuneplan 2019 ikke op til en ny mere miljøvenlig linje. Kommunen har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, men hele planen er baseret på et postulat om atomstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraft-varmeværker er CO<sub>2</sub>-neutral. Det er ellers klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO<sub>2</sub>-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Alligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument til at argumentere for, at der kun skal ske en marginal CO<sub>2</sub>-reduktion på 8 % på transportområdet. Det er helt uacceptabelt stort set at frede biltrafikken, som ud over udløsning af klimagasser påvirker livet i København på mangfoldige andre måder. Omkring 71 % af familierne i København har ikke bil. Alligevel lægger Kommunen op til forsat at favorisere biltrafikken med masser af parkeringspladser, også til pendlere udefra, høj fart og massive vejinvesteringer i form af en Nordhavnstunnel og senere en havnetunnel til Amager. I myldretiden er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. bil. Alligevel vil Københavns Kommune fortsat rulle den røde løber ud for dem. Man erkender, at der lægges op til en større trafikbelastning med de ekstra biler, men man ønsker ikke at dæmpe op hverken for de nuværende belastninger eller merbelastningerne. Det store flertal af københavnere, der ikke påvirker København med trafikale belastninger af betydning, skal altså fortsat acceptere, at det bilforbrugende mindretal i København og kraftig biltrafik udefra skal bestemme levevilkårene. Det er ikke rimeligt.



København 21. oktober 2019

## **Høringsvar fra NOAH-Trafik til: Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**

Københavns Kommune har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Desværre bruger Kommunen en misvisende opgørelsesmetode, idet man postulerer, at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraftvarmeværker, herunder i denne planperiode omstilling af Amagerværket - er CO<sub>2</sub>-neutral. Derved kan det påstås, at el- og varmforsyningen til kommunens borgere er CO-neutral. Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO<sub>2</sub> fra el-forsyningen i andre kommuner og derfor kan disse (på papiret) fortrængte emissioner fratrækkes i Københavns Klimaregnskab. Energiproduktion forventes således at stå for 80% af reduktionerne, mens mobilitet kun skal stå for 8 % af reduktionerne frem mod 2025. Dette fremgår ikke af forslag til Kommuneplan 2019 (KP19), men af KBH2025, Klimaplanen - Roadmap 2017-2020. (Se mere om denne problematik i særskilt høringssvar fra NOAH-Klimaretfærdighed).

Det er klart for de fleste, at brug af biomasse ikke er CO<sub>2</sub>-neutral. Se f.eks. Klimarådets årsrapport 2018. Alligevel benytter Københavns Kommune altså dette argument. Derfor lægger Kommunen ikke op til at tage alvorligt fat på trafikområdet. Der er stort set intet i forslag til Kommuneplan 2019, som vil reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og andre skadevirkninger ved den massive biltrafik.

NOAH-Trafik vil pege på nogle trafikale virkemidler, der vil kunne give store reelle miljøforbedringer på transportområdet. Vi mener, at transportområdet skal bidrage med langt mere end Københavns Kommune lægger op til. Det er også det københavnerne ønsker. 71 % af familierne i København har i øvrigt ikke bil.

### **Parkeringspolitik**

#### **Pendlerparkering**

Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser pendler folk på anden måde.

I Københavns kommune er der så mange pendlerparkeringspladser, at hovedparten af bilpendlerne er sikre på, at de kan parkere ved deres arbejdsplads. Det belaster København voldsomt.

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Kommuneplanforslaget (KP 19) lægger ikke op til at reducere udbuddet af parkeringspladser til pendlere, der pendler til København. Tværtimod vil der fortsat blive krævet masser af pendlerparkeringspladser ved nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse.

I selve forslaget står kun dette indholdsløse udsagn: ”Vi reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormer fastsættes efter områdets anvendelse”.

I et bilag til forslag til KP 19 kan man finde dette om de fremtidige regler for antal krævede p-pladser per kvadratmeter etageareal, der stort set er uændrede i forhold til dagens regler. Man glemmer i øvrigt, at trafikmålsætningen er **højest 1/3 af personturene i bil**:

Der er ingen nyorientering, men fortsat forkælelse af bilpendlere. Se alle normerne i Bilag 1. Kun

- Normen for erhverv tager udgangspunkt i parkeringskravet i dag og fastlægges til 1:150 i Centrum og Tætbyen/Byudviklingsområderne og til 1:100 i Øvrig by.
  - Normen kan for kontorerhverv i Tætbyen og Byudviklingsområder maksimeres til 1:100 og minimeres til 1:200, og fortsat overholde kommunens trafikmålsætning om 1/3 1/3 1/3.
- Modellen medfører, at erhvervsnormen stort set er uændret og i alle tilfælde holdes inden for normen i Kommuneplan 2015.

for boliger og ved institutioner vil der blive krævet lidt færre p-pladser end i dag.

I London har man nedenstående maksimumsregler for parkeringspladser til pendlere. Det er regler, som i høj grad vil afholde folk fra at pendle i bil.

#### Parking for employment uses

#### spaces per sq m of gross floorspace (GIA)

Location	
Central London (CAZ)	1000 – 1500
Inner London	600 – 1000
Outer London	100 – 600
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards should apply (see Policy 6.13)	50 - 100

Note 20 per cent of all spaces must be for electric vehicles with an additional 10 per cent passive provision for electric vehicles in the future.

Kilde: The mayor of London. London Assembly

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/current-london-plan/london-plan-chapter-six-londons-transport-0>

Hvor man i Tætbyen og Byudviklingsområder i København altså kræver 1 p-plads pr. 150 kvadratmeter erhvervsareal (kontor maksimeret til 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter, minimeret til 1 p-

plads pr 200 kvadratmeter) må der maksimalt bygges 1 p-plads pr. 1000 til 1500 kvadratmeter i Central London.

I de andre dele af København kræves 1 p-plads pr. 100 kvadratmeter etageareal. Mange gange flere pendlerparkeringspladser end i London.

Parkering skaber naturligvis trafik. Det er en gammel sandhed. Ved at reducere antallet af p-pladser og i stedet satse på gang, cykeltrafik og kollektiv transport skaber man mere menneskevenlige og miljøorienterede byer. Det vil også sikre, at der flyttes bilister over i metroen frem for at det primært er cyklister, fodgængere og buspassagerer.

Ude i verden lyttes der til nogle danskere på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlig byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

**"Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."**

Citat fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Jan Gehl fejrer triumfer i udlandet, men man er ikke lydhør i Københavns Kommune.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vareudbringning og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning. Priserne skal være relativt høje – bortset fra handicapparkering. Flere områder af byen skal omfattes af betalingsordningen for at reducere belastningen fra udefra kommende biler.

#### **Parkeringssituationen i dag**

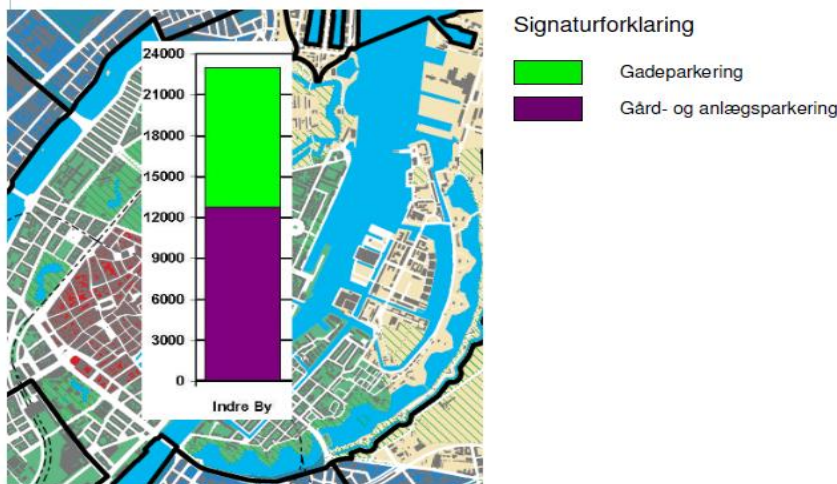
Der er i dag ca. 204.000 p-pladser i Københavns Kommune, fordelt på kantstensparkering, privat parkering, parkering på egen grund, kommunale parkeringspladser og p-huse. **Parkering optager et areal i byen på 4,1 mio. kvadratmeter, hvilket svarer til 4,4 % af kommunens samlede areal.**

**De to mest udbredte typer parkeringspladser er kantstensparkering og privat parkering**, som udgør henholdsvis 62 % og 23 % af parkeringspladserne. Det er også disse to typer parkering, der optager mest areal i byen med henholdsvis 46 % og 39 %.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

Parkeringspladserne ved pendlerens arbejdspladser er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattede, selvom de repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på 2.400 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 26.400 kr. for et arbejdsår på ca. 11 måneder.

Selv i Indre By er der – ifølge nedenstående ældre opgørelse fra Københavns Kommune – mere end 22.500 p-pladser. Siden er der bygget flere store p-anlæg såsom BLOX med 350 p-pladser. Der er dog nedlagt en del gadeparkering. Der er dog kommet langt flere nye til.



Mange flere nye p-pladser er på vej. Alene ved Postgrunden kræver Københavns Kommune, at der bliver bygget 1.520 p-pladser. Københavns kommune skønner selv, at disse p-pladser vil generere ca. 7.500 ekstra bilture i døgnet. Det er ufatteligt, at Københavns Kommune kræver så mange p-pladser ved et byggeri, der er så stationsnært.

Der bygges parkeringspladser i massevis rundt omkring i København. Carlsberg Byen, som ellers gerne vil betone det grønne, praler i helsidesannoncer med ”nul bil-os og masser af p-muligheder”. Det henstår i det uvisse, hvordan Carlsberg Byen vil skaffe bilerne til og fra Carlsberg Byens 4.500 parkeringspladsen uden miljøbelastninger.

Det forholder sig sådan, at 43 % af de pendlere, der kommer til de indre bydele fra omegnskommunerne, kører i bil. 44 % af pendlerne, der benytter de store transportkorridorer, kommer også i bil. I disse pendlerbiler er der i gennemsnit i myldretiden 1,05 person. Der er altså 3-4 tomme siddepladser i alle personbilerne i myldretiden.

**Kommunerne bestemmer selv antallet af p-pladser: fra 0 pr. kvadratmeter etageareal og op:** Parkering skaber en masse bilkørsel, der giver luft- og støjforurening, trængsel og ulykker. Tillige undergraver let adgang til p-pladser brug af cykel og kollektive transportmidler og undergraver derved også reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, hvor Københavns kommune ellers, som ovenfor nævnt, har en målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Nogle tror nok, at krav om parkeringspladser er noget, der er lovbestemt. Det er ikke tilfældet. Her er reglerne:

***”Det er kommunalbestyrelsen, der er bygningsmyndighed, og som træffer afgørelse i byggesager, herunder afgørelse om parkeringskrav i en konkret byggesag.***

*Kommunalbestyrelsen fastsætter i byggetilladelsen tidspunktet for, hvornår parkeringsarealet skal anlægges, og hvor stor en del af grundens areal der skal udlægges til parkeringsareal.*

*Kommunalbestyrelsen kan efter en konkret vurdering nå frem til, at der skal udlægges 0 m<sup>2</sup> af en grundens areal til parkeringsareal, hvis der efter kommunens konkrete vurdering ikke er behov for etablering af parkeringspladser på den pågældende grund. I disse tilfælde vil der ikke være tale om, at kommunen meddeler dispensation, idet kommunen fastsætter parkeringskravet til 0, og ikke fraviger et parkeringskrav.”*

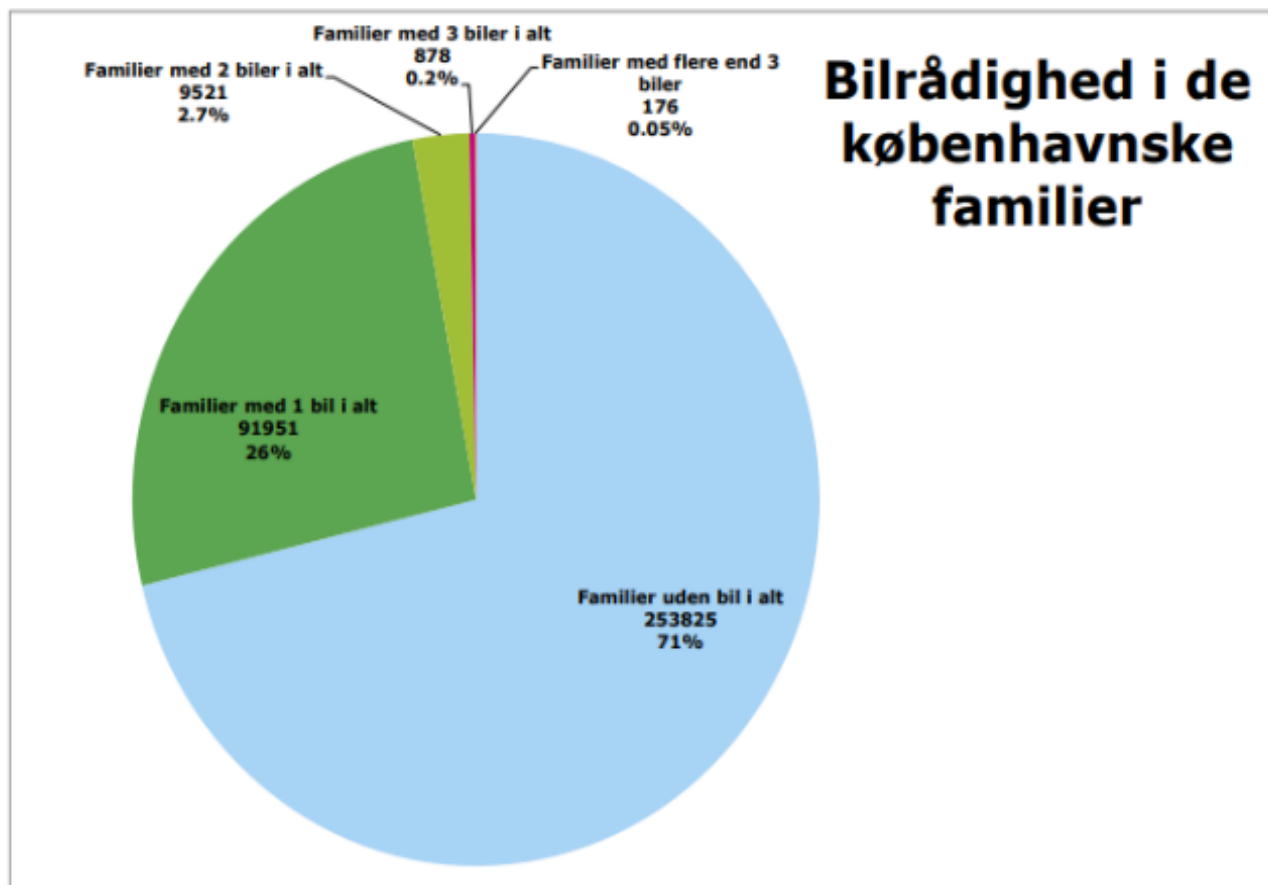
Kilde: ”Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri  
”<http://bygningsreglementet.dk/Administrative-bestemmelser/BRV/Vejledning-om-parkering>”



71 % af familier i København har ikke bil jfr. nedenstående graf:

### Hvilke borgere bruger parkeringspladserne?

71 % af de københavnske familier ejer ikke en bil. Det er altså blot 29 % af Københavns familier, som har gavn af de 1,89 mio. m<sup>2</sup> gadeareal, der bliver brugt til kantstensparkering. Hvis alle Københavns familier skulle tildeles et tilsvarende areal til deres transportform, skulle der reserveres ca. 6 mio. m<sup>2</sup> til dette – eller hvad der svarer til 70 % af Frederiksberg Kommune.



Kilde: Rapport: Formidling af strategisk viden relateret til Parkering. Københavns Kommune. Rambøll 2016.

Det er uacceptabelt og uforståeligt, at Københavns Kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri, ombygninger m.m. og tilmed kræver det til pendlere.

Med sådanne krav stimulerer man naturligvis til bilbrug, og derved undergraver man alle de pæne ord om "Bæredygtige byløsninger" og "De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære".

### Målsætning for trafikken i KP19:

→ At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Denne målsætning er den samme, som er nedfældet i Kommuneplan 2015, men det ser skidt ud med at overholde denne ret så beskedne målsætning, der ikke lægger op til at begrænse biltrafikken.

Hvis der kommer flere personture på cykel, så kan også – ifølge målsætningen – accepteres flere bilture.

### **Virkeligheden afviger tilmed kraftig fra målsætningen:**

Det går den forkerte vej – det fremgår dog ikke af forslaget til KP 19. For at finde disse oplysninger om den trafikale tilstand skal man se på side 10 i ”Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 – Verdensby med ansvar”:

### **Fordelingen af kørture i København**



**43%**

andelen af kørture i bil er steget fra 38% til 43% i 2013-2016



**35%**

andelen af kørture på cykel er stort set uændret fra 36% til 35% i 2013-2016



**22%**

andelen der bruger den kollektive trafik er faldet fra 26% til 22% i 2013-2016

I forslaget til kommuneplanstrategien står endvidere, at: ”bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel” og ”bilejerskabet i København er stigende”. Men 71 % af familierne har ikke bil.

Hvis man kigger på fordeling af *personkm* i Kbh. og på Frb. 2016, så dominerer biltrafikken yderligere med 54,6 % af de kørt personkilometer. Cykeltrafikken står kun for 12,6 %.

Kilde: Regionalt cykelregnskab 2016 - Region Hovedstaden  
<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/Baggrundrapport%20-%20Cykelregnskab%202016.pdf>

En kedelig situation i betragtning af de mange miljøvenlige ord, der er brugt i København lige siden BR i 1996 besluttede, at biltrafikken ikke skulle stige yderligere.

At vi nu er i en situation, hvor biltrafikken dominerer, på trods af at kun et mindretal i Københavns Kommune har bil er ikke mærkelig. Det er en konsekvens af den førte trafikpolitik.

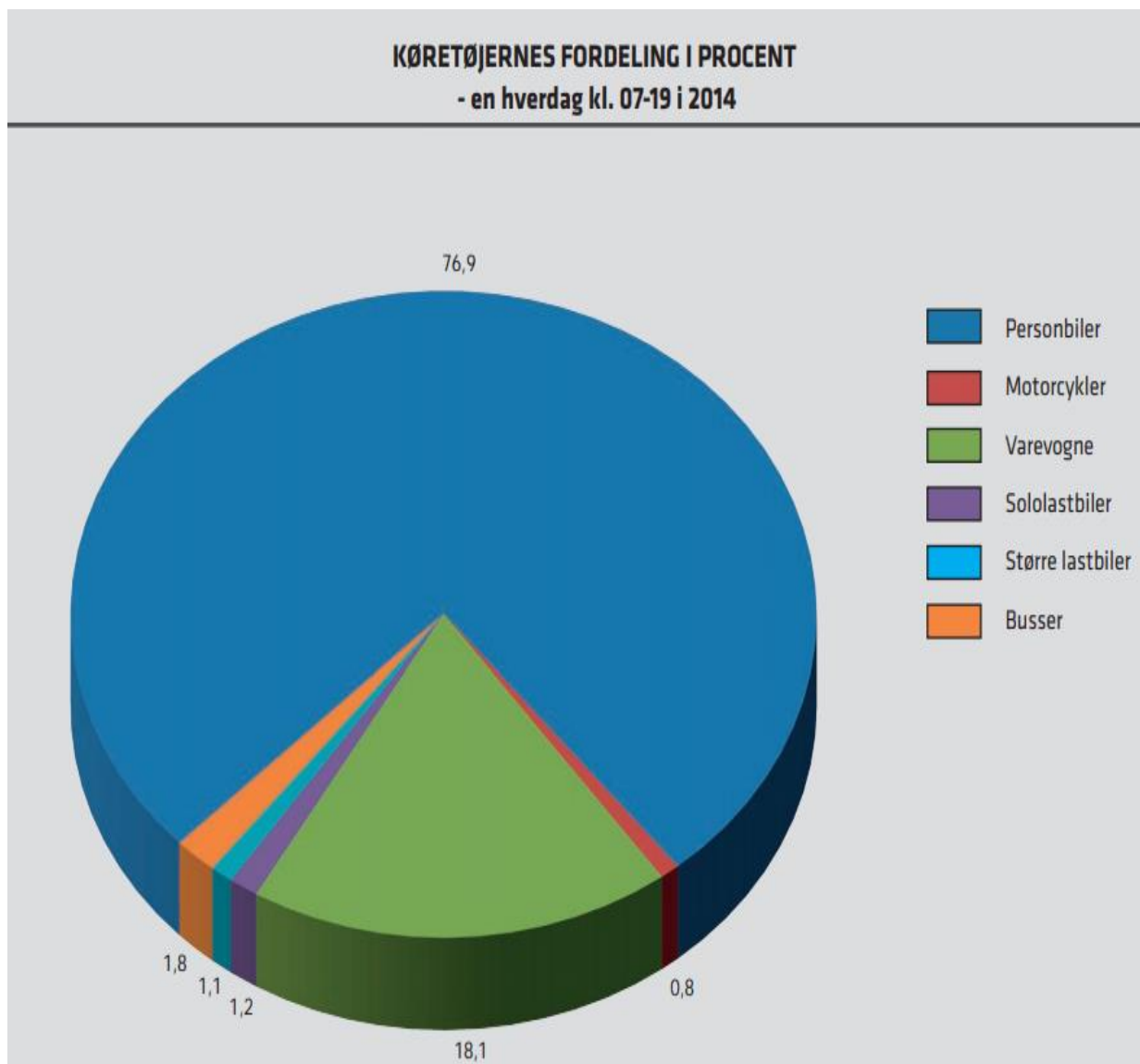
Med vejbyggeri, som en Nordhavnsvej til 2,9 mia. kr., parkeringkrav og bilorienteret signalstyring (bortset fra enkelte steder) gør Københavns Kommune det yderst tillokkende at tage bilen med på arbejde. Nu ønsker Københavns Kommune og By & Havn tilmed at bygge en Nordhavnstunnel på 1,4 km. til 3,4 mia. kr. Derved stimuleres biltrafikken yderligere.

En Nordhavnstunnel skal ydermere forberedes så den kan forlænges i en havnetunnel til Amager. Se høringsvar fra NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik: <https://www.noah.dk/nyheder/spar-34-mia-kr-ved-undlade-bygge-en-miljoedelaeagende-overfloedig-og-biltrafikskabende>

i KP19 omtales Havnetunnelen, som en Østre Ringvej, og denne kædes direkte sammen med muligheden for en fredeliggørelse af Indre By. Det vil være marginalt da en havnetunnel generelt vil generere mere trafik - i det meste af København samt på indfaldsvejene.

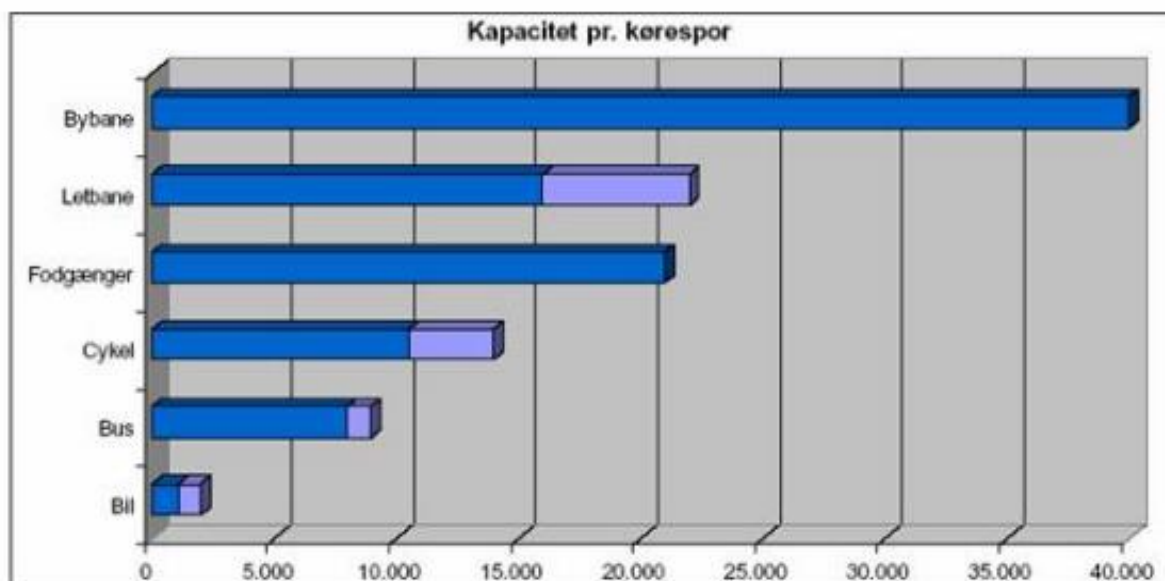
## Hvem bruger vejarealerne

Det er personbiler, der dominerer på vejbanerne. Nedenstående graf er en opgørelse fra 2014, men fordelingen er givetvis stort set den samme nu. Som det kan ses på grafen, er det ikke ligefrem den kollektive trafik, der optager vejarealet. Busserne udgør kun 1,8 % af køretøjerne. Efter Metroringens åbning er bustrafikken tilmed blevet kraftigt reduceret pr. 13. oktober 2019. Det betyder, at biltrafikken bliver begunstiget yderligere med mere plads på vejene og flere p-pladser, hvor der før var stoppesteder. Dette vil stimulere til endnu mere brug af bil.



## Arealforbrug og kapacitet for forskellige transportformer

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



*Figur 12* Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Signaturforklaring:

Det høje letbanetal er for letbaner, der kører i eget tracé og har fuld signalprioritering. Det lavere tal er ved mere sporvognslignende systemer uden fuld signalprioritering og i blandet tracé. Det højeste cykeltal er hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lavere tal er for en typisk cykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds. For biler er det lave tal for en stor trafikvej i et byområde. Det højere er for motorveje.

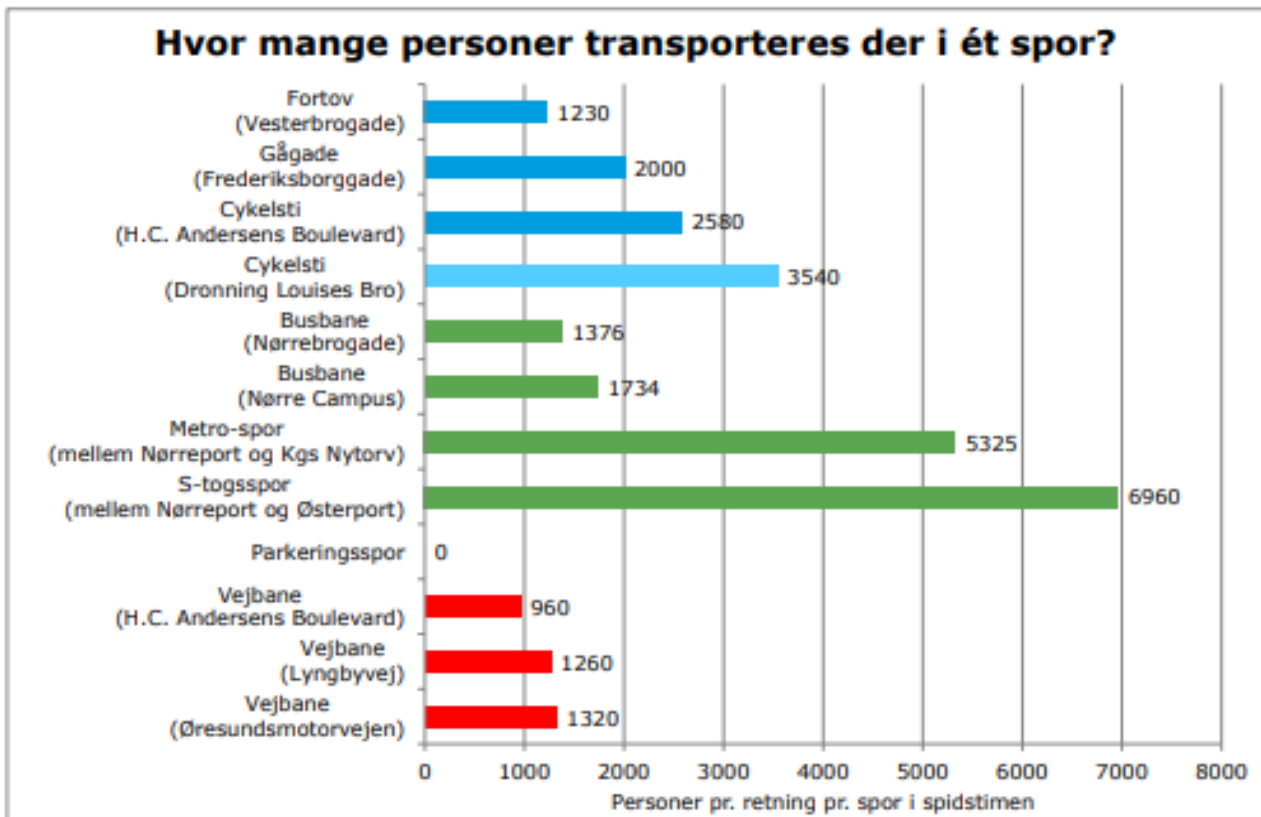
Fortsat at satse på, at personbiler skal optage så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis kommunen mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik. Denne figur viser, hvordan areal kan benyttes mere eller mindre effektivt:

Rambøll udførte for Teknik- og Miljøforvaltningen i 2016 en analyse af kapaciteten for forskellige transportformer i spidstimen i Københavns Kommune.

- **Bedre fremkommelighed**

Bilen er byens mest areal-ineffektive transportmiddel. I nedenstående figur er vist, hvor mange personer der i dag transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen på nogle af Københavns mest belastede trafikårer<sup>a</sup>. Som det fremgår, kan selv et af byens travleste kørespor på Lyngbyvej kun akkurat hamle op med fortovet langs Vesterbrogade, når man ser på, hvor mange personer, der transporteres pr. spor og pr. retning i spidstimen.

Ved i stedet at bruge parkeringsarealerne (og vejarealerne i øvrigt) på de mest arealeffektive transportformer som cykling og kollektiv transport, ville man kunne afvikle 2-5 gange så meget persontrafik på samme areal, i forhold til hvis arealet benyttes til biltrafik.



At biltrafikken så ud over selve køresporsarealet bruger hvad der svarer til yderligere 20% gadeareal til parkering bidrager til at gøre biltrafikken endnu mere ineffektiv.

- **Mere bynatur**

Det areal, der i dag bliver brugt på kantstensparkering i København, svarer til byens otte største grønne anlæg – tilsammen.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

## Kommuneplanforslaget KP19 lægger op til færre pladser til cykler

Selvom det er synligt for enhver, der færdes i København, at der de fleste steder mangler cykelparkeringspladser både i forbindelse med erhverv og boliger.

Den angivne begrundelse, (jfr. nedenfor) er, at der ved erhverv med de gældende regler er plads til flere cyklister end normen med 1/3 af turene. Man har vist glemt, at målsætningen for Københavns Kommune er, at **mindst 1/3 af turene skal være på cykel**.

- Normen for cykelparkering på erhverv nedsættes fra 4:100 til 3:100 m2 etageareal, idet normen på 4:100 medfører en stor overkapacitet. Samtidig hæves overdækningskravet fra 25 % til 50 %, så overdækningskravet er i tråd med de øvrige funktioner.
- Eksempelvis er der ca. 5 ansatte pr. 100 etm. kontorbyggeri, hvilket medfører at 80 % af de ansatte kan parkere deres cykel på arbejdet → langt større end målsætningen om 1/3 1/3 1/3
- Nedjustering af norm til 3:100 etm. → at der er pladser til at 60 % af ansatte kan ankomme på cykel.
- Ved hoteller indføres der en konkret vurdering
- Der indføres særskilt fast norm for daginstitutioner, herunder krav om p-pladser til ladcykler.

Normen for cykelparkering for boliger nedsættes fra 4:100 til 3:100 og der genindføres et overdækningskrav på minimum 50 %, idet:

- Cykelejerskabet pr. husstand er på 2,83 og en norm på 3:100 kan fortsat rumme en stigning i cykelejerskabet.

## Her nogle udsagn om trafik i forslaget til KP 19 og vores kommentarer:

**Citat:** ”Frem mod 2035 kan vi forvente mere trængsel, så udnyttelsen af kapaciteten på veje, cykelstier og i kollektiv trafik kommer tættere på det maksimale. Derfor skal vi skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer.”

**Kommentar.** Der er ikke i Kommuneplanforslag 2019 anført tiltag, der vil betyde at ”færre bruger bil”. Tværtimod vil de mange ekstra parkeringspladser ved de bebudede store byggerier, færre busser på gaderne efter 13. oktober 2019, høje takster i den kollektive og en havnetunnel til Amager stimulere bilkørslen i kraftig grad.

**Citat:** ”I København vil vi fremme, at de mange bilister, der dagligt kører igennem de centrale bydele uden at have et ærinde, i højere grad kører uden om. København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”

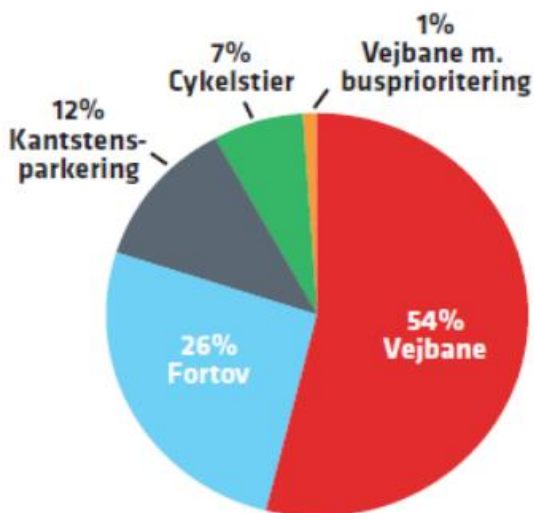
**Kommentar.** Kommunen foreslår blot, at en ekstremt dyr havnetunnel skal nedsætte bilpresset i de centrale bydele. Hvorfor ikke arbejde for at de pendlere i biler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil begynder at benytte transportmidler, der ikke belastede byen i så ekstrem grad, som de næsten tomme biler?

**Citat:** ”Busserne begrænses mere og mere af den øvrige trafik, og for at sikre, at bussen kan komme hurtigere frem, etablerer vi busbaner og anden busprioritering. Det kan have den konsekvens, at vi enkelte steder må gå på kompromis med ønsker om lokal begrønning og parkering”.

**Kommentar:** Ja, busserne kan ofte ikke komme frem på grund af de næsten tomme privatbiler. Og der vil komme endnu flere privatbiler med den politik, som forslag til KP 19 lægger op til. Det er for nemt at henvise til busbaner og busprioritering, som har været påkrævet gennem årtier, men stadig kun er marginalt gennemført.

Kun på 1 % af vejarealet i Kommunen (se illustration nedenfor) er der gennemført busprioritering, og tallet vil formentlig blive lavere efter at nedskæringerne af bustrafikken blev gennemført den 13. oktober 2019.

Mange steder, hvor der er lavet busbaner, er i øvrigt ikke steder hvor behovet er størst, men hvor der er noget mere eller mindre overflødigt vejareal, som busserne så har fået som busbane. Det har pyntet på statistikken over antal kilometer busbane, men ikke hjulpet bustrafikken synderligt.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Forsinkelser for biltrafikken udregnes ved at sammenligne med en optimal situation, hvor man er den eneste bil på vejen. Forsinkelser for buspassagerer er derimod kun den ekstra tid der bruges udover den køreplanlagte tid, og køreplanerne er i forvejen afstemt efter den dårlige fremkommelighed på grund af mange biler.

De bilister, der er årsag til at bussen kommer langsomt frem, er altså forsinkede, men det er passagererne i bussen ikke – deres forsinkelse er indlagt i køreplanen. Det lyder urimeligt, men er et eksempel på, hvordan forskellige trafikantgrupper behandles forskelligt. Buspassagererne diskrimineres voldsomt, idet de må afgive tid til fordel for bilister, som tilmed fylder langt mere på vejene pr. person. I Wien har man beregnet, at en bilist fylder 28 gange så meget på vejen som en buspassager. Dertil kommer, at bilisten bruger areal til parkering.

Den forsinkelse som en buspassager udsættes for kan let resultere i, at man ikke når en bus eller et tog, som går sjældent. For bilister er hele turen normalt ud i et med samme transportmiddel og man er derfor langt mindre sårbar overfor forsinkelser end buspassagerer. Bilister kommer generelt langt hurtigere frem end kollektive trafikanter.

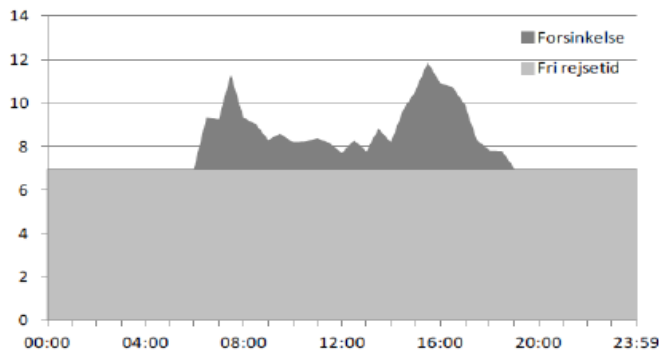
I forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen blev der udarbejdet en rapport om forskellene i vurdering af forsinkelse for biltrafik og bustrafik. Her uddrag af rapporten:

Her et eksempel med biler på byveje, hvor al forsinkelse i forhold til at være den eneste bil på vejen opgøres som forsinkelsestid.:

### Opgørelse af trængsel

Til vurdering af infrastrukturprojekter og andre initiativer på transportområdet er rejsetidsbesparelser ofte den største gevinst ved projekterne. Rejsetidsbesparelserne opdeles ofte i sparet rejsetid ved fri rejsetid og ved forsinkelse, og som eksemplerne i de to nedenstående figurer viser, er praksis for hvad der regnes som forsinkelse forskellig for bil og bus.

**Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

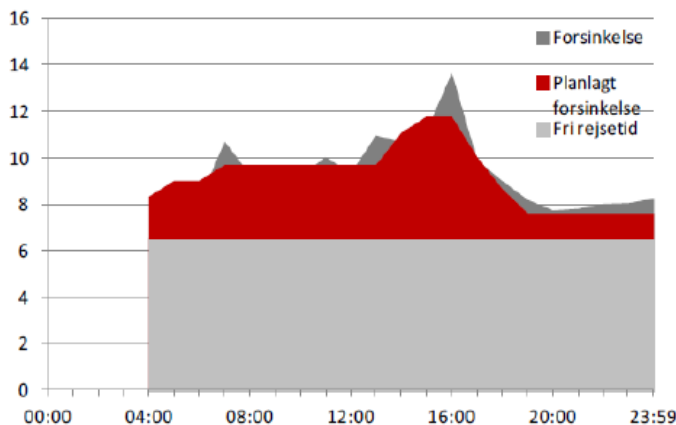


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

Her om hvordan forsinkelse for buspassagerer udregnes på samme strækning:

**Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**



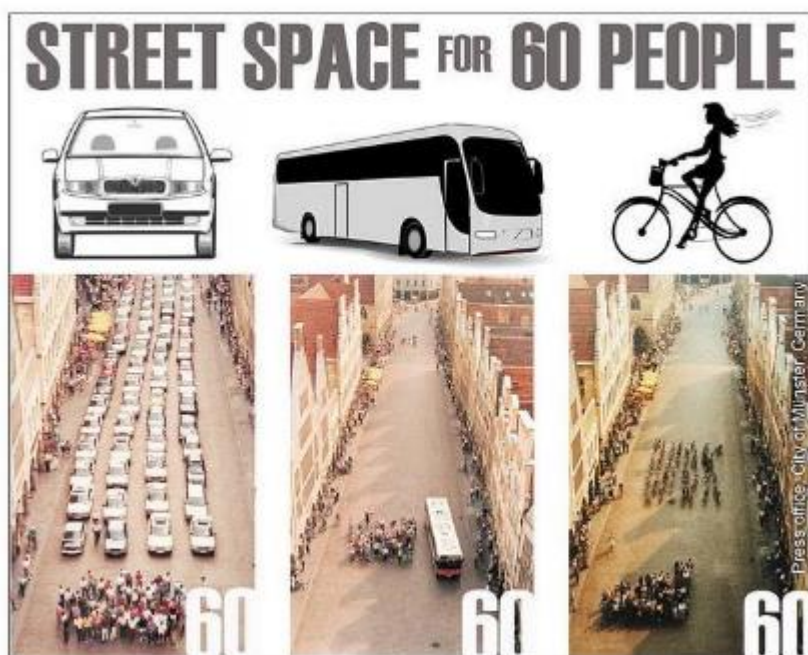
Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober – 31. december 2010

Samlet viser eksemplet, at der er væsentlige forskelle på, hvordan forsinkelserne opgøres for transportformerne. Diskussionen af forudsete og uforudsete forsinkelser afspejles i værdisætningen nedenfor og kan inddrages mere direkte i opgørelsen af trængsel. I forhold til den acceptable trængsel er det værd at bemærke, at selvom en forsinkelse er forudset, så siger det ikke noget om, hvorvidt den er acceptabel eller ikke. En opgørelse, der alene tager udgangspunkt i forudsete og uforudsete forsinkelser, vil implicit tage udgangspunkt i dagens trængselsniveau.

Kilde: Professor Otto Anker Nielsen, DTU.

Det er et faktum, at busser udnytter pladsen langt mere effektivt end privatbiler, hvor der i spidsbelastningsperioder kun er i gennemsnit 1,05 person pr. bil.





Kilde: Münster Kommune

**Citat:** ”Gang er en effektiv form for grøn transport, der samtidigt bidrager til københavnernes sundhed. Med Kommuneplan 2019 sætter vi et mål om at øge det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnner i København til mindst to.

For at understøtte det nye gangmål og målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vil der i de kommende år blive arbejdet på partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet. De skal bl.a. fremme sikre skoleveje og nem adgang til stationer og stoppesteder fra et større opland end i dag samt skabe grønne forbindelser i byen. Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang”

**Kommentar:** For at få flere til at gå flere ture og nærme sig ”målet om, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken” foreslås primært ”partnerskaber med grundejere og gårdlaug om etablering af grønne åndehuller med stiforbindelser af høj kvalitet”

Det er godt nok et meget luftigt, formentlig dyrt og svært gennemførligt forslag. Hvad med at gøre noget for at højne sikkerheden ved f.eks. at sænke bilernes hastighed? Bilernes hastighed er en afgørende faktor i forbindelse med fodgængeres sikkerhed.

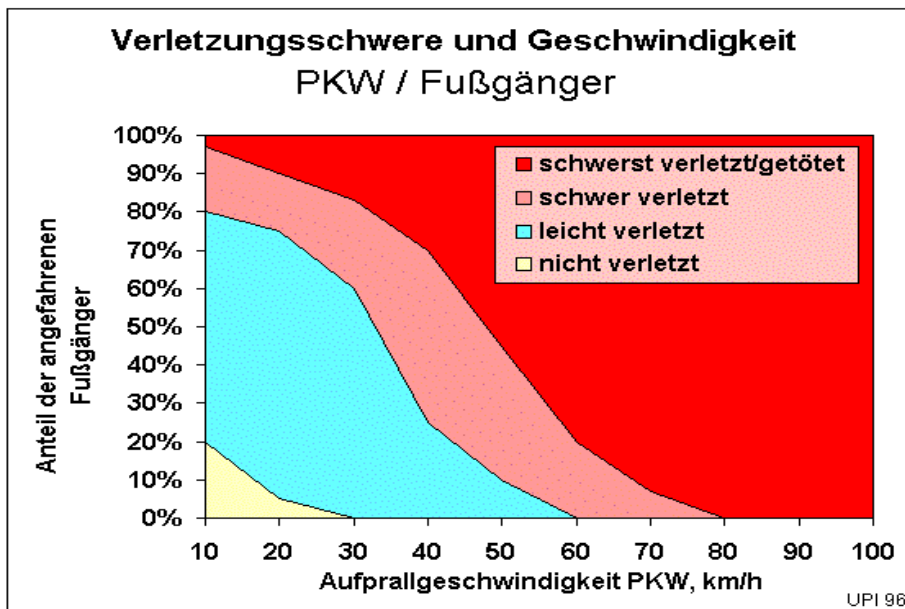
KP19 burde indeholde et forslag om lavere hastighedsgrænser i byen og udbredelse af zoner med maksimal hastighed på 30 km/t. Københavns Kommune og Københavns politi har endog på visse veje sat en højere hastighedsgrænse end den generelle byhastighedsgrænse på 50 km/t.

Danmark er langt bagud i forhold til f.eks. Tyskland og Schweiz når det drejer sig om nedsatte hastigheder i byerne. ”Tempo 30 – zoner” er således udbredt i disse lande. I Berlin er 3/4 af det samlede vejnet på 5340 kilometer med hastighedsgrænser på 30 km/timen eller mindre. 230 kilometer ud af 1540 kilometer større veje har ”Tempo 30” enten hele døgnet eller om natten eller de har anden tidsbegrænsning.



Aktuell gilt auf 130 Kilometern Berliner Hauptstraßen eine ganztägige Reduzierung auf Tempo 30, auf 70 Kilometern gilt das Limit nur nachts, auf 30 Kilometern gelten andere zeitliche Beschränkungen

Som det fremgår af nedenstående graf, der illustrerer sammenhængen mellem påkørselshastighed og personskader for fodgængere, er der store sikkerhedsgevinster ved lavere hastigheder.



Kilde: Påkørselshastigheder og fodgængeres sandsynlige skader. Rapport fra Umwelt und Prognoseinstitut (UPI). Heidelberg

Lavere hastigheder giver normalt:

- 1) Færre trafikulykker og dem, der sker, er mindre alvorlige
- 2) Mindre utryghed og mindre barriereeffekt
- 3) Mindre trafikstøj
- 4) Mindre energiforbrug
- 5) Mindre udslip af bl.a. partikler og NO<sub>2</sub>
- 6) Mindre bremsesøv og dækslid
- 7) Mindre af alle former for ophvirvlet vejstøv
- 8) Bedre konkurrencesituation for den kollektive trafik og cykeltrafikken

### **Citat: Målsætning om støjforurening:**

→ At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.

**Kommentar:** Der er intet i Kommuneplanforslaget, der kan medvirke til at reducere støjbelastningen. Tværtimod vil mere biltrafik give mere støj. Og der lægges som nævnt ikke op til lavere hastighedsgrænser. El-biler støjer i øvrigt det samme som fossile biler når hastigheden er højere end ca. 30 /km/t.

### **Citat: Målsætning om trafiksikkerhed:**

→ At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

**Kommentar:** Der er ingenting i Kommuneplanforslaget, der trækker i retning af færre dræbte og alvorligt skadede. Mere biltrafik og fortsat høje hastighedsgrænser lægges der op til. Ikke just befordrende for trafiksikkerheden.

### **Citat: Målsætning om luftforurening**

→ At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

*”Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø. I København dør hvert år ca. 550 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen. Det er vores ambition, at luften bliver så ren i København, at borgernes sundhed ikke belastes. Særligt dieselmotorer og brændeovne er blandt de største syndere, men Københavns Kommune har, som lovgivningen er i dag, kun ringe mulighed for at regulere disse udfordringer. Derfor ønsker vi i København en miljøzone, som stiller krav til emissionerne fra personbiler, varebiler og lastbiler, og inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub>, må køre.*

*For at reducere luftforureningen vil vi fremme, at der er tilstrækkeligt med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Vi gør det desuden gratis at parkere sin el- eller brintbil i betalingszonerne. Hermed vil andelen af el- og brintbiler kunne øges til gavn for luftkvaliteten.”*

**Kommentar:** Der er intet om at begrænse bilmængderne. Elbiler fylder det samme, som andre biler når de kører og parkerer, og de giver ingen fordele for trafiksikkerheden. Produktion af el-biler og deres batterier er mere ressourcekrævende end andre biler. Men CO<sub>2</sub> udslippet ved produktionen medregnes ikke i danske opgørelser fordi produktionen sker i udlandet. Det er ikke rimeligt når brugen af el-bilerne er i Danmark. Der kommer også megen forurening af luften fra el-biler både fra dækslid og bremsestøv. Derfor er det ikke en løsning med flere opladere og gratis parkering for elbiler. Gang, cykel og elektriske kollektive transportmidler er det eneste der effektivt kan løse problemerne.

**Citat:** *”Mange flere områder har fået metrobetjening og det vil give et nyt samspil mellem de områder, der nu er koblet sammen med hurtig og effektiv kollektiv trafik. Cityringen giver derfor hele København et løft og får i de kommende år mange flere til at anvende kollektiv trafik. I starten af 2020 åbner Nordhavnsmetroen, og i 2024 åbner metroen til Sydhavn. Det binder byen endnu tættere sammen og giver flere københavnere tæt og nem adgang til metroen.*

*At mange flere end i dag vil anvende metro får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro og i busserne på bl.a. Frederikssundsvej. Vi ønsker en kollektiv trafik, hvor der er plads – også i myldretiden. Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at der skal arbejdes på at etablere en ny metro under havnen samt en letbane mellem Nørrebro St. og Ring 3 i Gladsaxe. På lang sigt ønsker Københavns Kommune en Metro Havnering og forlængelse af letbanen fra Nørrebro St. til Nørreport St. for at sikre et robust metrosystem og en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Tingbjerg, Husum, Brønshøj og Indre By.”*

**Kommentar:** For at dæmpe biltrafikken må man bruge alle tilgængelige trafikpolitiske virkemidler såsom parkeringspolitik, hastighedsdæmpning, busbaner, signalprioritering, der primært støtter bæredygtig trafik såsom gang, cykling og kollektiv trafik. Tillige må alle bilfremmende anlæg som en havnetunnel droppes. Københavns Kommune bør også arbejde aktivt for at få indført en form for ”bybelastningsafgift”, roadpricing og beskatning af pendlerparkeringspladser m.m. Vi ønsker, at Københavns Kommune i fremtiden satser på letbaner på overfladen fremfor på mere metro.

### **Nej tak til en Nordhavnstunnel, Lynetteholm samt en havnetunnel til Amager.**

I starten af november 2019 fremsættes lovforslag om bygning af en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.4 mia. kr.

Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bl.a. set i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030.

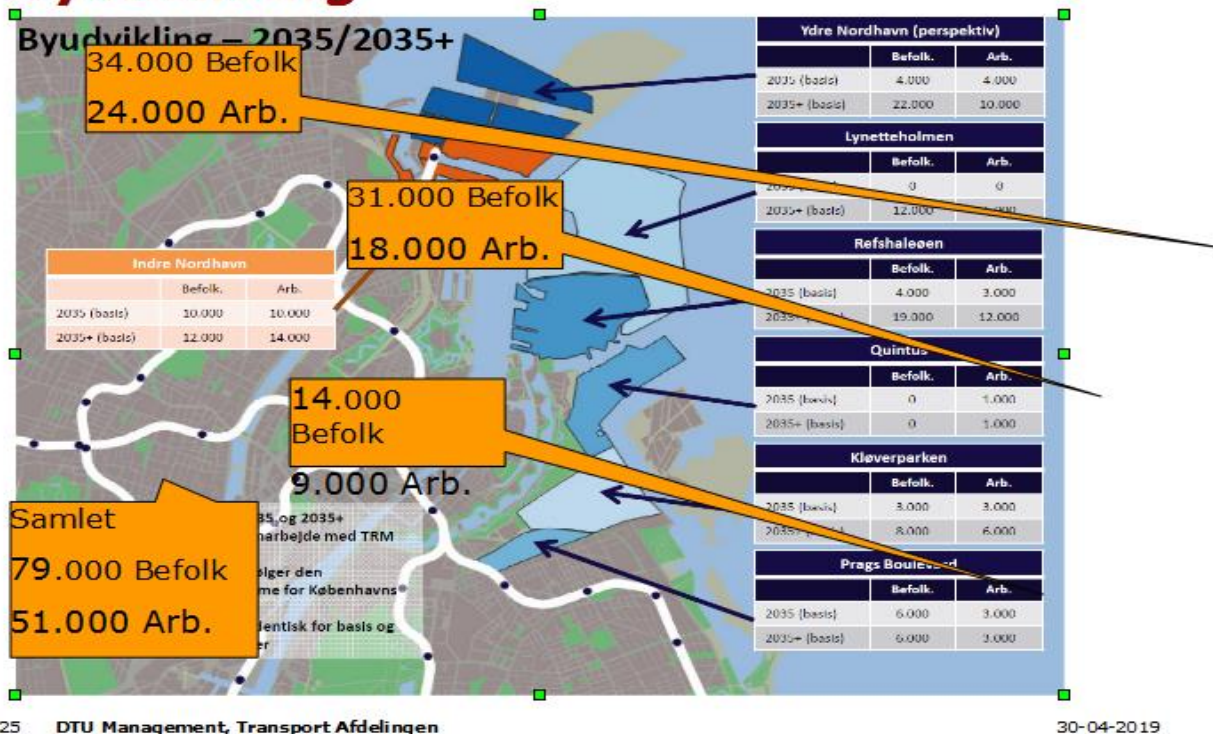
Alle forslag til nye infrastrukturanlæg bør trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”. Hvis de ikke lever op til dette, bør de opgives.

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 metrolinje, der er under bygning til Nordhavn, vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

Bygning af en havnetunnel og Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinje, men effekten af en sådan vil undergraves af en hurtig vejforbindelse.

*DTU har vurderet den trafikale effekt sådan:*

# Transportbehov ved den ønskede byudvikling



## Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture

I en artikel i Ingeniøren ”Havnetunnelen bør opgives”, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

”Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city”

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

”Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden’

# Visionskort for fremtidens København

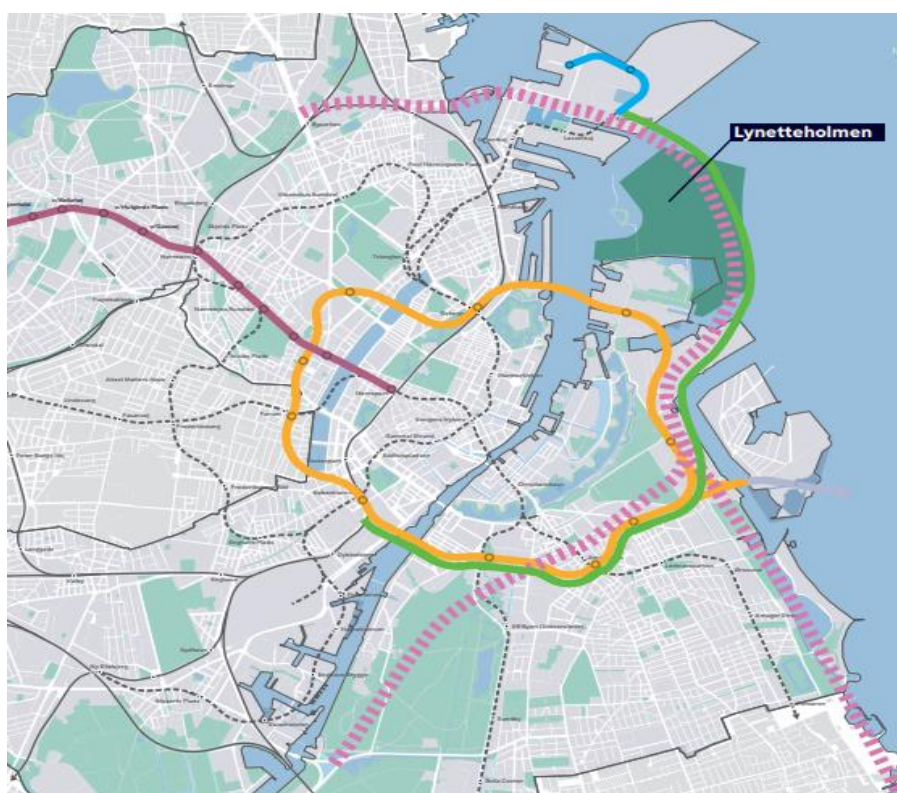
En række af Københavns udfordringer kræver langsigtede løsninger. En del af dem ligger uden for kommuneplanens planperiode, gældende til 2031. På ovenstående kort fremgår centrale forslag til ny infrastruktur eller udvidelse af byen i en periode frem til 2070. Fælles for dem alle er, at der stadig udestår supplerende undersøgelser eller finansiering, før de kan realiseres.

## Forslag til fremtidig infrastruktur i København

- Letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørreport st.
- Østlig Ringvej
- Metro Havneringen
- Lynnettemetro
- Nordhavnsmetro
- Øresundsmetro

## Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro



Vi opfatter mere Visionskortet som et skræmmebillede med en ødelæggende havnetunnel som et centralt element:

### Ja tak til Nordhavn Naturpark

Her i august er der 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 i de senere år bygget mange nye store byområder uden naturområder. Samtidig med, at eksisterende rekreative naturområder er inddraget til byggeri.



Bag forslaget 'Nordhavn Naturpark' står ti organisationer: Danmarks Naturfredningsforening København, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet København, Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Lokalråd, Verdens Skove, NOAH, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Østerbro Havnekomité og Miljøpunkt Østerbro. Planforslaget

er udarbejdet af tegnestuen Marianne Levinsen Landskab.

*Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligvis og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejssystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020.*

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik  
Bente Hessellund Andersen  
Ivan Lund Pedersen

## **Bilag 1**

Forslag til  
parkeringsnormer  
i KP19



## Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)

I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres det antal parkeringspladser, der fremgår af nedenstående:

Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig <sup>1</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:175 m <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2</sup>	1:150 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:150 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4-5-6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:425 m <sup>2</sup>	1:325 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>5-6</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:200 m <sup>2</sup>	1:125 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>	1:600 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>	1:500 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>7</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>	1:100 m <sup>2</sup>

### Offentlige og almene formål:

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

### Husbåde:

Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

### Funktioner af ekstensiv karakter:

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

---

**Særlige bemærkninger:**

<sup>1</sup> Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

<sup>2</sup> Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

<sup>3</sup> Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

<sup>4</sup> Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

<sup>5</sup> Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

<sup>6</sup> Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

<sup>7</sup> Butikker med pladskrævende varer 1:50 m<sup>2</sup>

## Svar til: Høring 49038 af: Birgitte Wiberg

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

262

INDSENDT AF

Birgitte Wiberg

POSTNR.

2500

BY

VALBY

HØRINGSSVAR

Hvor mange institutioner kan der presses ind på en lille villavej? Der er i dag, 2 store integrerede institutioner - ved siden af hinanden på en lille villavej. Saxtorphsvej er absolut ikke den rette placering for endnu en ny børneinstitution. Det er en lille smal og delvis privat villavej, hvor der presses udflytterbusser, lastbiler der kommer med fødevarer og masser af biler og løbecykler på fortorve ind hele dagen. Busserne kan ikke komme rundt, og kører på fortovene, der ødelægges. Trafikforholdene er allerede kaotiske, med biler som parkerer ulovligt og foran indkørsler og cykler som skal helt ud i vejbanen for, at komme frem, fordi der ikke er nok plads på den smalle villavej. Saxtorphsvej og de omkringliggende villaveje er allerede meget belastet og generet af trafikken til og fra de allerede eksisterende institutioner. Saxtorphsvej og Ole Borchsvej er uregulerede ved Vigerslev Allé. Det er problematisk og farligt at komme til og fra. Der er stor slitage på vejene og fortove, der også er privat vej. Det er SLET ikke er gearet til den tunge trafik. Hvorfor presse det ind her? Grundejerforeningerne Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har i flere år forsøgt at skabe opmærksomhed og dialog omkring dette, og har bedt om, at få en samlet, holdbar løsning for Saxtorphsvej og de omkringliggende veje. Derfor er yderligere en institution på vejen helt uhørt. Et forslag vil være, at lægge den nye institution ved Grønttorvet, Maskinparken eller i Kulbanekvarteret på den anden side af Vigerslev Allé, så at de børn og forældre som, formentlig, skal bruge den nye institution heller ikke skal krydse en stærkt trafikeret vej ved aflevering og hentning. Den grønne plet, hvor et kommende byggeri planlægges, bruges i dag af skoler og institutioner og familier i området til sportsaktiviteter der styrker fællesskab og andre arrangementer. Kommunen

har, i forbindelse med tidligere byggeri, lovet, at den lille tilbageværende grønne zone ville blive bevaret. Hold hvad I lover.

## Svar til: Høring 49038 af: Poul Olsen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

263

INDSENDT AF

Poul Olsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Boligselskab AAB afd. 32

POSTNR.

2100

BY

Kbh. Ø

HØRINGSSVAR

Gider ikke skrive det igen min e mail er korrekt SKÆVE BOLIGER PÅ DET ENESTE GRØNNE OMRÅDE VI HAR HVAD HAR I GANG I HUSK DET TIL KOMMUNE VALGET VENLIG HILSEN POUL OLSEN

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

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

264

INDSENDT AF

Grete Hansen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Vedr. anlæg af Lynetteholm vil jeg indtrængende opfordre til naboinddragelse i god tid og ikke som vi oplever netop nu at der ikke gives besked til os om overvejelser om anlæg af hej i vores baghave samt lukning af Margretheholms Havn. Bevarelse af et usselt stykke mur vejer mere end hensynet til mennesker. Ja selv tudser og frøer bliver bedre behandlet. Så find en god måde at få fragtet jorden til Lynetteholm på så der ikke skal køre tunge lastbiler gennem hele byen og ikke mindst over havnen. Bevar vores dejlige havn. Og så send os dog en besked i e-boks når der er noget i høring der vedrører os. Kommunen må kunne finde frem til naboerne.

## Svar til: Høring 49038 af: Lukasz Klar

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

265

INDSENDT AF

Lukasz Klar

POSTNR.

2100

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Greetings! Me and my family are for 100% against for "16 containerbolige til unge hjem lose i parken ved Bolandsvej/Emdrupvej" !!!!! I have 1,5 years boy and my wife goes for a walk to that park every day, we don't want our son to see alcoholic people on a walk every day, he plays in a clean grass of that park with flowers and stones, etc., and we don't want to worry what if he will find some dirty glass from vodka or other things such as plastic, or some kind of trash. I am pretty sure that all this park will turn to the trash after such containers will be put there. Windows from my apartment are straight look on that beautiful park, that clean and calm, We DO NOT wish to open the windows and smell alcohol or hear music late evening. IT'S FAMILY "OMRADE" , not drunks and drug addicts "omrade". At the Emdrup Huse Street live mostly families with young kids and old people, it's calm and friendly. There is no place for loud big parties or alcohol, or drugs. What kind of example could see kids, living next to such containers with alcoholic people? If you will decide to put that containers there we will call to international media and tell all Europe or even the World how Copenhagen is taking care about good citizens by putting next to that doors alcoholic and drugs addicted people. It's embarrassing!!!!!! !!! Why don't you put that containers in some field far away from normal citizens, who works hard, pay taxes and drink only on holidays? There are a lot of nice nature's places, where you can put those containers, for example the park between Bispebjerg Hospital and Bispebjerg Train Station. It's much bigger than Park on Emdrupvej. Hope You will change your mind, and will not put those containers on Bolandsvej/Emdrupvej. Best regards, Lukasz Klar





## Svar til: Høring 49038 af: Pernille Aven Lupai

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

266

INDSENDT AF

Pernille Aven Lupai

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Jeg håber inderligt at i vil have med i jeres overvejelser HVORDAN i har tænkt jer at det lokalområde som allerede eksisterer (på Margretheholmen og Refshaleøen) ikke bliver belastet af at bygge en hel ny bydel/ø i forlængelse af Refshaleøen. Både i alle de år det te projekt skal stå på, men selvfølgelig også hvordan den skal forbindes til resten af København. På Margretheholmen har vi fred og ro - og ønsker ikke at de næste +10 år skal præges af byggeri-trafik og ringere transportmuligheder - til fare og gene for vores lokal område. I forvejen er de trafikale forhold fra Christianshavn til Refshaleøen lagt under k ritik, men høj risiko for ulykker (jeg ser det faktisk dagligt, både på cykle, i bus og gående + nye løbehjul). Samt den øgede tung trafik der er kommet efter forbrændingen er blevet udvidet (Kløvermarks-området) og den øgede trafik til Refshaleøen efter denne er blevet beriget med bl.a. 'Reffen'.

## **Svar til: Høring 49038 af: Kasper Haagensen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

267

INDSENDT AF

Kasper Haagensen, formand Danske Studenters Roklub

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 fra roklubberne i Svanemøllehavnen er vedhæftet

# Hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019

fra

**Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion**

I forslaget til Kommuneplan 19 er status for Sejlklubben Frem's grund ændret fra rekreative formål til forsyningsformål.

Det finder vi i de fire roklubber, som er naboer i Svanemøllehavnen, uacceptabelt.

Det gør vi 1) rent principielt i forhold til at disponere med en af søsportsklubbernes arealer til andre formål i havneområdet, og det gør vi 2) i forhold til de konsekvenser det vil få for det maritime miljø i havnen.

1. Planen er at udleje grunden til HOFOR til et nyt varmekværk til afløsning af Svanemølleværket. Dette sker på trods af, at der ved siden af Svanemølleværket findes arealer, som allerede er udlagt til forsyning, men som By & Havn, som ejer grunden, planlægger udlagt til byggegrunde.

Den planlagte inddragelse af sejlklubgrundene sker altså i realiteten for at give plads til nybyggeri/salg af byggegrunde.

At inddrage rekreative områder og idrætsfaciliteter med grundsalg for øje er både i modstrid med kommunens erklærede politik og mål for byudvikling og principielt dybt betænkeligt. Det samme er det at nedlægge aktive havnefaciliteter til fordel for ikke-havnerelaterede formål.

Det giver desuden usikkerhed om fremtiden for alle de øvrige klubber i havnen, som alle ligger på lejet grund. I forvejen har der været problemer med, at de korte opsigelsesfrister i lejekontrakterne på de grunde, som klubberne bor på, har gjort det vanskeligt at låne til nødvendige reparationer af klubhusene. Det problem vil den her form for disponering med søsportsklubbernes arealer forværre, både når det gælder lånemuligheder og anden finansiering. Danske Studenters Roklub er fx temmelig langt med planer om en udvidelse af klubhuset med et moderne og meget tiltrængt vintertræningscenter, men den resterende finansiering af dette kan blive vanskeliggjort, hvis der bliver skabt præcedens for, at klubbernes lejede grunde kan blive disponeret til andre formål.

2. Svanemøllehavnen rummer Danmarks største søsportsmiljø, både for sejlere og for roere. En flytning af Frem's landbaserede aktiviteter vil udhule det miljø af klubhuse, værksteder, restaurant og dagligt liv, som er opbygget gennem et århundrede, med konsekvenser for alle havnens brugere, incl kvarterets borgere, som bruger det som rekreativt areal. Det aktive havnemiljø er et vigtigt aktiv for hele København og ikke mindst for den nye bydel, der vokser frem i Nordhavn.

Både DSR's og KVIK's klubhuse er erklæret bevaringsværdige. Især Frem's klubhus er også både historisk og ikonisk for området, men risikerer altså at blive tømt for sit indhold eller helt at forsvinde, hvis klubbens øvrige aktiviteter bliver flyttet.

Vi hilser planerne om at ombygge Svanemølleværket til museum velkommen, og sammen med en ny udnyttelse af værkets friarealer rummer det en mulighed for et løft af hele området, der kan gøre det til et mødested for mange mennesker. Men det bør ikke ske på bekostning af de eksisterende brugere og der bør derfor laves en samlet plan for området, som sigter på at bevare og løfte de nuværende kvaliteter og funktioner sammen med udnyttelsen af de muligheder som Svanemølleværkets ophør som kraftværk giver.

Dette gælder også indtænkningen af det nye varmeværk til HOFOR, som både bør placeres og udformes, så det respekterer udtrykket og dimensionerne på de nuværende klubhuse og andre bygninger. Ud over Svanemølleværket og dets siloer er DSR's klubhus med tre etager i dag den højeste bygning i området, og det bør være den generelle makshøjde på bygninger på arealer, som ikke ligger umiddelbart op ad Svanemølleværket.

**Kasper Haagensen, formand Danske Studenters Roklub**

**Tine Aabye, formand Roforeningen KVIK**

**Erik Sandager, formand Roklubben Skjold**

**Jytte Agergaard, formand Gefion**

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

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

268

INDSENDT AF

Morten Andersen

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Der bor ca. 2000 mennesker ude på Margretheholmen. For så vidt angår metrolinierne og ringvejen under Margretheholmen (det øst-vendte område lige inden Refshaleøen) bør de bores under jorden for at undgå støj- og sundhedsgener på Margretheholmen. D vs ingen cut & cover-tunnel. Derudover undrer det mig meget, at bestyrelsen for grund ejerforeningen for Margretheholmen ikke høres direkte i denne kommuneplan?

## **Svar til: Høring 49038 af: Christian Lund**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

269

INDSENDT AF

Christian Lund

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Over Byen Arkitekter ApS

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

På vegne af ejer fremsendes høringssvar vedhæftet. Høringssvaret vedrører rammeområde O1\* i Plan nr.: R19.O.2.1.

København d. 21. oktober 2019

REVIDERET

Vedr. Høringssvar vedr. KP19 – Langelinie kaj 13  
KP19 Ramme O1\* - Planer: R19.O.2.1

Med henvisning til Lokalplan 197, "Søndre Frihavn" følger hermed vores høringssvar vedrørende KP19.

### **Problem**

Af Lokalplanens § 1. fremgår det bl.a. at formålet med lokalplanen er:

*"at sikre, at der etableres en sammenhængende promenade med offentlig adgang langs samt-lige kajstrækninger i området, samtidig med at der gives mulighed for skibsanløb".*

Af Lokalplanens §4 stk. 3 fremgår det bl.a. at:

*"Området fastlægges til rekreative formål. Bestemmelsen skal ikke være til hinder for fortsat havneudnyttelse af kajen i forbindelse med skibsanløb, fortrinsvis af turistmæssig og repræsentativ karakter."*

Af Lokalplanens §11 stk. 5 fremgår det bl.a. at:

*"Langs kajerne skal der anlægges sammenhængende, offentligt tilgængelige promenader for fodgængere og cyklister med en bredde på mindst 7 m."*

Det fremgår endvidere at *"Promenaderne skal henligge uindhegnede."*

Det er for Langelinie kajens vedkommende i dag ingenlunde muligt at opfylde Lokalplanens ovenstående hverken formåls – eller anvendelsesbestemmelser, da kajen er adskilt fra vejen, de gamle magasinbygninger og promenaden med et sikringshegn. Området mellem hegn og kaj er blevet omdannet til "restricted area", der ydermere er sikret mod offentlig adgang ved skiltning samt privat vagttjeneste.

### **Baggrund**

De gamle magasinbygninger, der er beliggende i lokalplanens område III, anvendes i dag til butikker, turistinformation, lager og toiletter. Butikkerne, som hidtil primært har haft deres indtægter fra henholdsvis krydstogtskibene og lokale besøgende, der har nydt godt af den lange sammenhængende kaj, har nu desværre efterhånden mistet ca. 60% af deres eksistensgrundlag, da de ankomende krydstogtskibe nu for ca. halvdelen vedkommende lægger til i terminalerne i Frihavnen og Nordhavnen og den resterende del lægger til i den nordlige del af Langelinie kajen ca. 400 m. fra butikkerne.

I vinterhalvåret er området som følge af hegningen i øvrigt stort set mennesketomt, og indtjeningen, der skal sikre butikkernes eksistensberettigelse, kan således kun finde sted i sommerhalvåret, og dette er nu således ganske vanskeligt.

**Ønsker til fremtidig anvendelse**

Vi ønsker at udvide de særlige bemærkninger i ovennævnte rammeområde, således den samlede tekst i særlige bemærkninger lyder enten som nedenstående:

”Serviceerhverv - primært af publikumsorienteret art herunder hotellejligheder samt kontor i op til halvdelen af etagearealet - kan indrettes i eksisterende lagerrum under den hævede promenade. Kajen kan desuden anvendes til erhvervsmæssig havneudnyttelse i forbindelse med skibsanløb.”

Eller som følgende:

”Serviceerhverv - primært af publikumsorienteret art herunder kontor i op til halvdelen af etagearealet - kan indrettes i eksisterende lagerrum under den hævede promenade. Kajen kan desuden anvendes til erhvervsmæssig havneudnyttelse i forbindelse med skibsanløb.”

Med én af disse mindre justeringer i anvendelsesmulighederne sikres, at de gamle magasinbygninger kan få et indhold, der understøtter kajens nuværende indretning.



## **Svar til: Høring 49038 af: Carsten Rieck Mikkelsen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

270

INDSENDT AF

Carsten Rieck Mikkelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Øresunds Sejlklub Frem

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Supplerende høringssvar fra Øresunds Sejlklub Frem er vedhæftet. Se i øvrigt det fælles høringssvar fra de tre sejlklubber i Svanemøllehavnen: Frem, Københavns Amatør Sejlklub og Sejlklubben Sundet samt Svanemøllehavnen A/S

# Hørings svar til Københavns Kommuneplan 2019

## Øresunds Sejlklub Frem

Nedenstående høringssvar skal ses i sammenhæng med det fælles høringssvar, som Øresunds Sejlklub Frem (Frem) har indgivet sammen med de øvrige sejlklubber i Svanemøllehavnen og Svanemøllehavnen A/S, og som en uddybning og præcisering af dette.

I forslaget til Københavns Kommuneplan 2019 er status for Sejlklubben Frem's landplads ændret fra rekreative formål til T2-område/forsyningsformål. Det sker med bemærkningen: *"Økonomiforvaltningen vil leje arealet til HOFOR til brug for varmeproduktion"*. (ramme 1350, overføres til ramme 897).

Status er foreslået ændret, fordi HOFOR planlægger at bygge et nyt varmekværk til afløsning for Svanemølleværket, så dette kan frigives til andre formål. Konkret er der planer om at indrette det til teknisk museum og frigive værkets grund til nybyggeri.

Øresunds Sejlklub Frem vil gerne gøre indsigelse mod statusændringen for vores landplads af følgende grunde:

- 1) Overordnet vender vi os imod, at omdanne maritime og rekreative områder til forsyningsområde. En adskillelse af Frem's landplads fra klubbens øvrige aktiviteter risikerer ikke alene, at ødelægge en 120 år gammel sejlklub, men risikerer at ødelægge grundlaget for Nordeuropas største lystbådehavn.
  - 2) Det er klubbens ønske, at sejlklub, museum og evt. boliger indgår i et samlet projekt, så fælles synergier udnyttes. Derfor skal området ikke skifte formål fra rekreativt til forsyning, før en sådan plan er lavet, og i givet fald kun samtidig med en ændring af Svanemølleværkets status.
- Det ønske understøttes af:
- 3) Der mangler en dybtgående analyse af placering af anlæg andre steder, primært inde på værket, men også alternativer som fx grunden foran roklubberne eller parkeringspladsen syd for Svanemølleværket. I den analyse er det nødvendigt at definitionen af den billigste løsning sker på et sammenligneligt grundlag, når det gælder værdien af de forskellige grunde. Frem's landplads bør i Københavns Kommunes og HOFOR's økonomiske analyser være takseret ud fra samme grundlag som alternativerne.
  - 4) Københavns Kommune har i begrundelsen for kommuneplansændringen blot konstateret, at man vil opsiges en 102 år gammel lejekontrakt. Dette er sket uden forudgående at kontakte lejerne.
  - 5) Landpladsen er meget mere end en parkeringsplads for både om vinteren. Under og ved bådene foregår en livlig vedligeholdelsesaktivitet, med gode råd og hjælp. Mange har et skur. Sejlerskoleeleverne lærer om sejlerliv og vedligehold af både. Fritidssejlere og konkurrencesejlere gamle som unge mødes i et unikt fællesskab. Det kan kun lade sig gøre på grund af den tætte tilknytning til det ikoniske klubhus. Her har været restaurant for alle borgere i op mod 100 år. Den vil kun kunne fungere i tilknytning til en aktiv klub med landplads.
  - 6) Der er udarbejdet arkitekttegnede planer for i samarbejde med naboklubben K.A.S. at modernisere bådoptag

og havnefront til gavn for både klubbernes arbejde og for havnemiljøet med adgang for alle Østerbroere, men planerne har aldrig fået en tilbagemelding fra By & Havn. Klubberne har økonomien på plads til projektet.

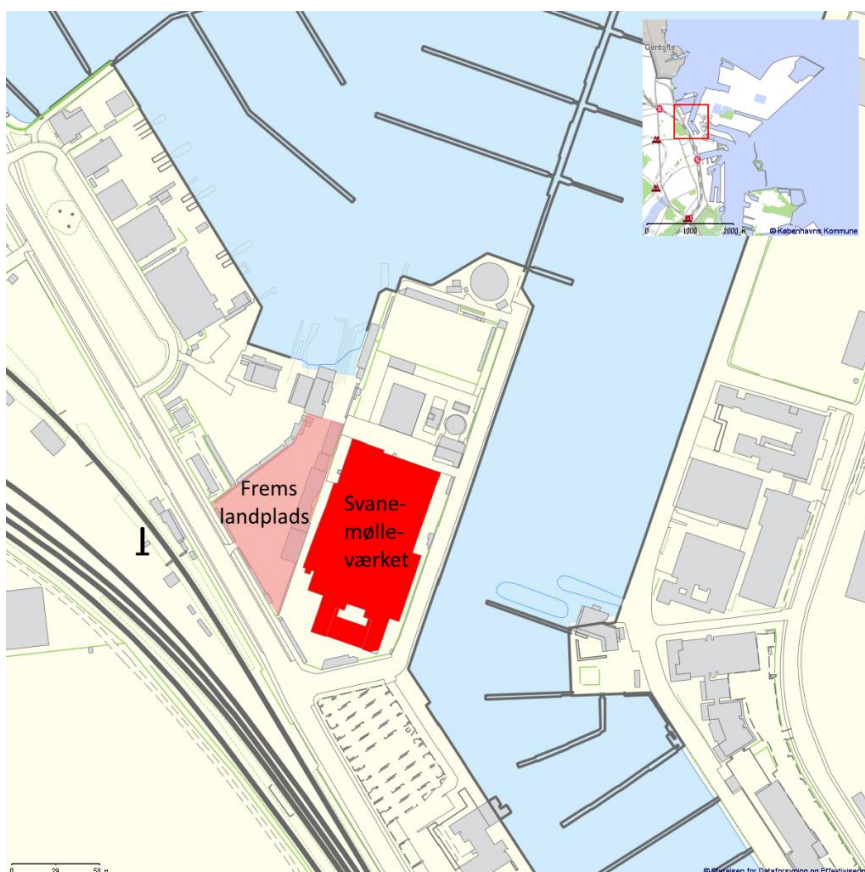
7) Øresunds sejlkлубben Frem har cirka 750 medlemmer, 56 sejlerskoleelever (med venteliste). Den samlede Svanemøllehavn har ca. 10.000 brugere og er Nordeuropas største. Derfor skal dette miljø ikke ødelægges men udnyttes i intelligent samspil med de fremtidige omgivelser.

Det kræver overvejelser. Derfor er det vigtigt, at pladsen ikke ændrer status i Kommuneplan 2019, da det risikerer at skabe grundlag for uigennemtænkte og uhensigtsmæssige løsninger både for Frem, for Svanemøllehavnens brugere og for byen og dens borgere generelt.

Klubben har endnu en udfordring med opbevaring af både og parkeringspladser, hvis den såkaldte "kulplads" (se vedhæftede skitse) inddrages til boligbebyggelse, som By og Havn har annonceret. Frem bakker fuldt og helt op om sejlkлубbens K.A.S' uddybende kommentarer om Kulpladsen. Hvilket igen understreger et behov for en samlet løsning for området.

## Øresunds Sejlklub Frem

Formand Carsten Mikkelsen



Kort over området med Svanemølleværket og Frem's landplads. "kulpladsen" er den firkantede plads på værkets arealer, nord for selve værket.

## Svar til: Høring 49038 af: Lars Blomholt

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

271

INDSENDT AF

Lars Blomholt

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Det er mig ubegribeligt at vi som en nation af søfarere og ikke mindst har vandvejen til rådhed, at man for miljøets skyld ikke vælger en løsning hvor jorden transporteres af søvejen og på-/aflæsses af en elektrisk drevet kran - men stedet kun har foreslået flere lastbiler (rigtig mange endda) som belaster miljøet i en helt unødvendig grad. Det rimer absolut ikke på at man fra KK's side gerne vil have bilerne ud af byen. Man skulle næsten tro at By&Havn havde aktier i vognmandsforretninger.... Alternativt kunne man slå to fluer med eet smæk og påbegynde at lave den tunnel - som alligevel er planlagt - for der ved at kunne transportere de mange tusinde jordlæs denne vej. På den måde ville vi kunne bevare den smukke og historiske natur og ikke mindst livsglæde der eksisterer i og omkring Lynetten Havn. Det er iøvrigt påfaldende at det hedder By&Havn - det burde stedet hedde By&Lastbil - for der er da tilsyneladende ingen større interesse for minimerende graden af partikelforurening i vores by - endvidere bevare en fuld etableret og velfungerende havn.

## **Svar til: Høring 49038 af: Hans Kurt Pedersen**

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

272

INDSENDT AF

Hans Kurt Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sejlkлуб Lynetten medlem 1493

POSTNR.

2300

BY

København S.

HØRINGSSVAR

Hej med jer. Jeg vil gerne tilmelde mig koret af utilfredse medborger over den overflødi ge plan om en jordvej til det dødsdømte projekt Lynette Holm. Skal det være så sejl da j ord til opfyldelse af arealet.

## Svar til: Høring 49038 af: Hans Erik Hansen

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

273

INDSENDT AF

Hans Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Fodgænger Forbund, Københavnsafdelingen

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Fodgængere i København har noget at se frem til, hvis løfterne i KP19 bliver overholdt. Det er nemlig på høje tid at tryghed og sikkerhed bliver prioriteret på lige fod med cyklist (Bløde trafikanter). I Perioden 2006 til 2019 har Københavns Kommune opnået stor succes og international berømmelse med at prioritere indsatsen til fremme af cykelkulturen. Det er en fremsynet bedrift i retning af en mere grøn og bæredygtig hovedstad. Succesen har imidlertid medført trængselsproblemer på en række cykelstier herunder de lte stier, hvor fodgængere og cyklister færdes side om side. Ligeledes har succesen medført store og besværlige parkeringsproblemer med cykler på fortov, ved stationer og på pladser og anlæg. Hastigheden på cykelstier og delte stier er vokset meget betydeligt og skaber stor utryghed for gående. I samme periode har fodgængerne oplevet mindre fokus på fremme at målsætningen om at få flere til at færdes til fods og det opleves, at det er mere utrygt at færdes som fodgænger i København. Dansk Fodgænger Forbund (DFF) skal derfor udtrykke glæde over Københavns Kommunes prioritering af fodgængere i KP19, herunder at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavner i København øges til mindst to. De væsentligste årsager til, at DFF oplever større utryghed ved at færdes til fods i København er: • Fortovsarealer er sammenlagt med cykelstier flere steder med lav kantsten • Delte stier inkl. på broer er adskilt med kridtstreg mellem cyklister og fodgængere • Ingen tydelig skiltning med færdsel forbudt med løbehjul, cykler m.m. i parker og

gågader • Ingen kampagner for fremme af færdsel til fods med fokus på motion og bæredygtighed

Supplerende forslag til de oplyste initiativer i KP19 til en bedre by for fodgængere:

- Revurdering af fortovsarealer, som er sammenlagt med cykelsti med lav kantsten
- Revurdering af opdeling med kridtstreg på delte stier/broer
- Tydelig skiltning med færdsel forbudt med cykler på arealer forbeholdt fodgængere
- Kampagner om færdsel til fods i København herunder tryghed/sikkerhed
- Undersøgelser og forslag til tryghedsskabende initiativer på eksisterende arealer
- Bedre lysregulering for at nå over gaden for grønt lys (især ældre og svagt gående)

Sideordnede problemstillinger: At gå fra busholdeplads over cykelsti til fortov - Cyklister med høj hastighed på delte stier/broer - Gangarealer/fortove ved stationer bruges i stigende grad til P plads for cykler og løbehjul - Udeservering tager i stigende grad plads ud over det tilladte areal på fortovet. Hovedproblemet vurderes dog fortsat at være manglende plads til henholdsvis cykelstier og til gangarealer (fortove, gangstier og rekreative områder). Dansk Fodgænger Forbund værdsætter derfor målsætningen om 'at skabe en by, hvor færre bruger bil, og flere bruger de grønne og effektive transportformer, for kun på den måde bliver der plads i byen til fortsat udvikling, og til at det fortsat er muligt at bruge bilen, når det er nødvendigt. Det vil vi for eksempel gøre ved at skabe gode gang- og cykelforbindelser, effektiv kollektiv trafik, hvor der også i myldretiden er plads, samt sikre sammenhæng mellem alle transportformer' (Citat KP19 side 23). Københavnsafdelingen Dansk Fodgænger Forbund

## Svar til: Høring 49038 af: Ulla Gade Bisgaard

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

274

INDSENDT AF

Ulla Gade Bisgaard

POSTNR.

1432

BY

København

HØRINGSSVAR

Jeg forstår ikke hvorfor et område som Refshaleøen ikke er en prioritet for udviklingen af Københavns Kommune, men er lagt i en kategori med Kløvermarken som område, der tidligst i 2031 skal udvikles aktivt. Den trafikale situation, og her specielt trafiksikkerheden, er temmelig kritisk taget i betragtning hvor mange turister, der kommer derude nu i sommerhalvåret. Det antal personer, der går, cykler og kører med bil i området er steget eksplosivt de sidste to år, og vil nok ikke blive mindre med indvielsen af Copenhill. Der bor rigtig mange mennesker i kvarteret Margretheholm, herunder mange børn og unge, som skal krydse Refshalevej hver dag til fods eller på cykel. Desuden er der nu en kritisk situation om adgangen fra kvarteret og til og fra busstoppestedet Lynetten. Her er Inter ordentligt fortovet, og folk krydser ned til vejen fra græsarealer, som falder ret brat og som er glatte og uden afskærmning mod trafikken. Der henstår altså et stort arbejde med at forbedre de trafikale forhold på Refshaleøen, som ikke kan vente til 2031.



## Svar til: Høring 49038 af: Mette Fisker

OPRETTET

21. oktober 2019

SVARNUMMER

275

INDSENDT AF

Mette Fisker

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

I forbindelse med Københavns Kommunes forslag om opførelsen af 16 midlertidige containerboliger på adressen Bolandsvej/Emdrupvej, vil jeg som beboer i området komme med indvendinger overfor dette forslag. Da AABs boliger omkring Emdrup Huse og Emdrup Vej i forvejen har en del almene boliger, og det derfor også en del udsatte personer, der bor i boligerne mener jeg, at det er uhensigtsmæssigt at øge koncentrationen af udsatte yderligere i lige præcis dette boligområde. Endvidere er der en skole tæt tilknyttet til området, og de konsekvenser, det kan medføre at meget syge personer bor så tæt på, kan øge utrykningen og være en belastning for et i forvejen lettere belastet kvarter. Jeg mener derfor, at det ville være mere hensigtsmæssigt at placere containerne i et boligområde hvor der ikke i forvejen er en forholdsvis høj koncentration af udsatte personer med misbrug eller psykiske sygdomme. I et klimaperspektiv vil det desuden være utrolig ærgerligt at miste endnu et grønt areal i København hvor der er træer og mulighed er for børn at lege i grønne omgivelser. Jeg er derfor kraftigt imod dette forslag, da jeg mener at placeringen er utrolig uhensigtsmæssige set i et større perspektiv og med fokus på lokalområdet. Derfor mener jeg, at man bør genoverveje placeringen af disse boliger.

