Holscher Nordberg AS

Vermundsgade 1C6
DK-2100 Copenhagen Ø
Denmark

T +45 39200033

post@hnap.dk
www.holschernordberg.dk

CVR NR 25151009

København
26.03.2017

HOLSCHER NORDBERG
ARCHITECTURE AND PLANNING

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: 14B Ejendomme 2017 ApS

Adresse: Fagehavnsvej 33

By: 2150 Nordhavn

Cvr nr: 35224971

Interessetilkendegivelse Bådhavnsgade:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Speditørvej 11, 2450 København NV

Matrikler 429 Kgs. Enghave, København

20/11-18

Dato, Sted, Navn, Underskrift

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Holscher Nordberg AS

Vermundsgade 40a
DK-2100 Copenhagen Ø
Denmark

T +45 39200033

post@hnap.dk
www.holschernordberg.dk

København
26.03.2017

HOLSCHER NORDBERG
ARCHITECTURE AND PLANNING

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Ejendomsselskabet Spediter 1-5 APS

Adresse: Øresunds Allé 33

By: 2791 Dragør

Cvr nr: 38200062

CVR NR. 21151009

Interessetilkendegivelse Bådhavnsgade:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Adresse Speditervej 1 + 3 + 5

Matrikler 436, 437, 431

16 NOV. 2018

Dragør, Nael Jabr

Dato, Sted, Navn, Underskrift

Vermundsgade 40E
DK-2100 Copenhagen Ø
Denmark

T +45 39203033

post@hnarc.dk
www.holschernordberg.dk

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre:

Adresse:

By:

CVR NR. 25155329

Cvr nr:

Interessetilkendegivelse Bådhavnsgade:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matrikden til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse

Matrikler

24/10-2018

Dato, Sted, Navn, Underskrift

KLAUS DAUGAARD-JENSEN
SPEDITØRVEJ 9,

Svar til: Høring 49038 af: Nina Andersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
468

INDSENDT AF
Nina Andersen

POSTNR.
2700

BY
København

HØRINGSSVAR
Med 18,2 mio. passagerer sidste år var bus 5C, der kører gennem Brønshøj, Husum og Tingbjerg, den mest benyttede linje af Movias buslinjer. Med en metro under jorden til Brønshøj vil der være markant mindre bustrafik til området og dermed vil en masse plads blive frigjort. Den plads kan bruges til andre formål og udvikle Brønshøj, Husum, Tingbjerg mv. Der går ingen S-tog til Brønshøj, så en metro vil både gavne miljøet og fremkommeligheden. Det vil ikke ske med en letbane. Samtidig vil en metro til Brønshøj betyde, at stort set alle bydele i København vil blive betjent af en metro og således binde byen smukt sammen.

Svar til: Høring 49038 af: Birgitte Lunhart Jensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
469

INDSENDT AF
Birgitte Lunhart Jensen

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
Indlæg til københavnerhøringen Endnu en gang bliver vi københavnere inviteret til høring og til at komme med input - nu til kommuneplanen 2019 - og det er godt at læse de mange engagerede indlæg, men tør man nu håbe på lydhørhed og klimabevidst satsning i fremtidens København eller er der tale om et skindemokrati? Igen og igen er man troppet entusiastisk op til borgermøder, har skrevet indlæg til høringer og i aviser, men i virkeligheden var planerne allerede lagt(som nu hvor planen er: 100.000 flere borgere i København i 2032), og hvis man troede man kunne få indflydelse gennem borgermøder og høringer blev man skuffet. Lad os alligevel skrue op for optimismen endnu en gang, for der er ikke noget i vejen med kommunens intentioner, som de fremføres i Kommuneplanen: "Fodgængerne skal prioriteres for at skabe et endnu bedre byliv og sikre flere sunde københavnere og et bedre miljø(...) Antallet af daglige gangture pr. københavner i København skal øges til mindst to ved at komfort, fremkommelighed og tryghed m.v. for fodgængere forbedres. Fodgængertrafikken som transportform skal prioriteres og vurderes på lige fod med cykler, biler og busser

hænger sammen med den byplan, det reelle byggeri (der foreslås bygning af 60.000 nye boliger) og den trafikplan der gennemføres i København. Der er i høj grad grad tale om manglende tryghed for gående trafikanter ved den fredede Søfront på Nørrebro. Bare der dog var nogle kreative arkitekthoveder, der kunne planlægge cykelruten langs søerne på en måde, så vi allesammen kan være her - prøv at forestil jer hvordan det var en gang, hvor børn kunne lege ved søen uden at være i fare(i 60'erne), der var plads til at børnehaverne kunne gå tur og ældre gangbesværede færdes med rollator (se iøvrigt Købkes kønne malerier fra Sortedamsdosseringen på Guldalderudstillingen på SMK). Nu går familier med børn hellere på gaderne og gårdene bagved søen og fravælger den fredede Søfront med alle dens faremomenter. Man kan frygte, den voldsomme trafik på cykelstien langs søerne vil medføre virkelig alvorlige ulykker - hvordan forhindrer vi det? Og hvordan vil kommunen prioritere fodgængertrafikken på lige fod med cyklerne? I hvertfald skal det ikke være som det er gjort langs med søerne!!!

Svar til: Høring 49038 af: Lisbeth Garly Andersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
470

INDSENDT AF
Lisbeth Garly Andersen

POSTNR.
1432

BY
København K

HØRINGSSVAR
I forbindelse med etablering af Lynetteholmen er der et forslag om nedlæggelse af havnemiljøet Lynetten. Det håber jeg meget vil blive genovervejet. Margretheholms Havn skal bevares! Jeg forstår ikke, hvordan man - i en iver for at etablere noget nyt - smadrer noget gammelt. Vi ved ikke hvordan Lynetteholmen kommer til at se ud i fremtiden (der er flere fejlslagne store projekter i København - tænk bare på Ørestaden), men vi ved, at Margretheholms Havn er rigtig fin. Havnen er ikke kun til dem, der bor der og har deres skibe der, det er også en daglig glæde for alle os beboere i området. Refshaleøen har i de seneste år udviklet sig til at blive et virkelig populært og fint område, hvor vi beboere er meget glade for at være, men hvor der også kommer en masse mennesker udefra. Refshaleøen er på hitlisterne for turister! De (og vi) kommer for at bade, for at gå på café, for at sidde og spise en picnic ved havnen. Dette miljø skal ikke ødelægges! Det ville da være torskedumt! Vi ved vi har et fint, æstetisk og historisk miljø. Det skal selvfølgelig bevares og ikke smadres på vejen for at bygge noget nyt. Det giver ikke nogen mening. København har en stærk vision pt om at skabe bademiljøer rundt langs havnen. Lad os skabe et sådant miljø i stedet og dermed give plads til både glade sejlere og glade badegæster. Det ER et tilløbsstykke nu - lad det forblive sådan!

Svar til: Høring 49038 af: Esben Guld Fuglsang

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
471

INDSENDT AF
Esben Guld Fuglsang

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Vælg

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Mit høringssvar handler specifikt om planerne om at etablere en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads via Brønshøj-Husum. I forslaget til kk19 fremgår det, at der tænkes etableret en letbane på denne strækning, og at denne skal anlægges over jorden på Frederikssundsvej. På flere strækninger skal biltrafik og letbane ifgl. planen dele pladsen på vejen. Denne løsning vil med stor forudsiglighed skabe trafikalt kaos og udfordre den gevinst i reduceret transporttid, som planerne stiller i udsigt. Af denne grund bør der kikkes på muligheden for at anlægge metro på hele eller dele af strækningen. I myldretiden er Frederikssundvej med sideveje allerede i dag betydeligt belastet af biltrafik, og dette til trods for at der er etableret en hurtigbus mellem Brønshøj-Husum og Nørrebro. Det kan undre, at man i Borgerrepræsentationen lægger op til at forsyne Brønshøj-Husum med en sekunda-løsning, hvor alle andre bydele betjenes rundhåndet med metrostationer. Kun en metrolinje vil skabe en reel kapacitetsudvidelse på strækningen. Venlige hilsner Esben Fuglsang

Svar til: Høring 49038 af: Ann Vikkelsø

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
472

INDSENDT AF
Ann Vikkelsø

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Det Grønne Knæ

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Hermed høringssvar til KP19 fra foreningen Det Grønne Knæ.

Høringssvar Kommuneplan 2019

Fra foreningen Det Grønne Knæ

Generelt
Vi hilser med glæde, at der indledningsvis i forslag til ændret kommuneplan slås fast, at Københavns Kommune vil være "en grøn by". Det ønske deler vi og det er undertegnede forenings formål.

For os er "grøn" lig med "natur" og det er der ikke meget af indenfor kommunegrænsen. Derfor ser vi gerne, at naturen får en større plads i kommunen, så der målrettet og planmæssigt arbejdes for nye arealer, der kan udvikle sig på naturens præmisser, samt at disse nye områder knyttes sammen så de kan åbne mulighed for en øget biodiversitet. Der skal sikres adgangsveje mellem de naturlige områder, hvor dyr og planter kan spredes og formere sig, så der ikke bliver tale om indavl og fald i bestandene.

Grønne forbindelser
I Fingerplanen 2018 gøres der opmærksom på præcis dette forhold og det fastslås, at der skal arbejdes for dette. I "håndfladen", altså de indre dele af Fingerplanen/København, eksisterer der i dag en mulighed for at sikre en sådan "grøn linje", som vi ønsker Kommuneplan19 indtegner (numrene henviser til kort nederst).

Det drejer sig om områderne fra Sydspidsen af Sydhavnstippen, ved Kalveboderne, og ind til Søndermarken/Frederiksberg Kommunegrænse. Fra den fredede del af Sydhavnstippen[1)] er der et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er sikret[2)], men som vil være en vigtig del af denne linje ind i landet. På den anden side jernbanen er der et mindre selvgroet skovområde med stiforbindelse[3)] videre til Karens Minde-området[4)], som indeholder park, dyrefolde til heste og et bevaringsværdigt kulturhus. Herfra starter Sjælør Boulevard[5)], som er en bred akse gennem Musikbyen op mod Valby. Hele denne strækning er beplantet med store træer og vil (i forbindelse med det planlagte skybrudssikringsanlæg i området) kunne få øget biodiversiteten ved mere varieret beplantning. Herfra er der en barriere ved krydset Sjælør Boulevard/
P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade/Ellebjergvej[6)], hvorefter Sjælør Boulevard fortsætter langs Vestre Kirkegård[7)]. Her kan der sikres et bredt område til stiforbindelse og beplantning mod indgangen til kirkegården ved Banestien i forbindelse med kommende skybrudssikring. Fra Vestre Kirkegård, via cykel/gangbroen over Vigerslev Allé[8)] til Carlsbergområdet, kan denne grønne kile forbindes med de eksisterende haver på Carlsbergområdet[9)] og via Gamle Carlsbergvej en forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have.

Bebyggelse af områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager:
Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle områder, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser) at vi ønsker dem bevaret under de nuværende former og bestemmelser. Det drejer sig om Fiskerhavnen[10)], dens bebyggelser og Stejlepladsen[11)], der henligger som vildt naturområde og samtidig udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.

Dog er vi enige i, at området mellem Bådehavnsgade og Sydhavnstippen[12)] kan omdannes til boligområde i stedet for det nuværende industriområde. Men vi ønsker at al fremtidig bebyggelse skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksiterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.

Øvrige stiforbindelser og sammenhæng med nærområderne
I forhold til den øvrige bebyggelse i Sydhavnen er det vigtigt at sikre gode og lette addgangsforhold til førnævnte områder. Først og fremmest for de mange nye boligbebyggelser på Holmene og omkring Sydhavnsgade, hvor der ikke er friarealer eller naturområder overhovedet, men en stor befolkningstæthed.

Den kommende metrostation Sluseholmen vil blive et vigtigt udgangspunkt for alle københavnere og turister, der ønsker hurtigt at komme ud til disse enestående områder i Hovedstaden. Her vil en grøn korridor langs Bådehavnsgade mod Sydhavnsgade og Borgmester Christiansensgade[13)] og en eller flere stibroer over Sydhavnsgade sikre de bløde trafikanter ordentlige adgangsforhold til disse.

Væsentlighedsvurdering - 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.

En væsentlighedsvurdering er en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger, der fremgår om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000- området, er det efter vores opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Derfor bør kommunen 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.

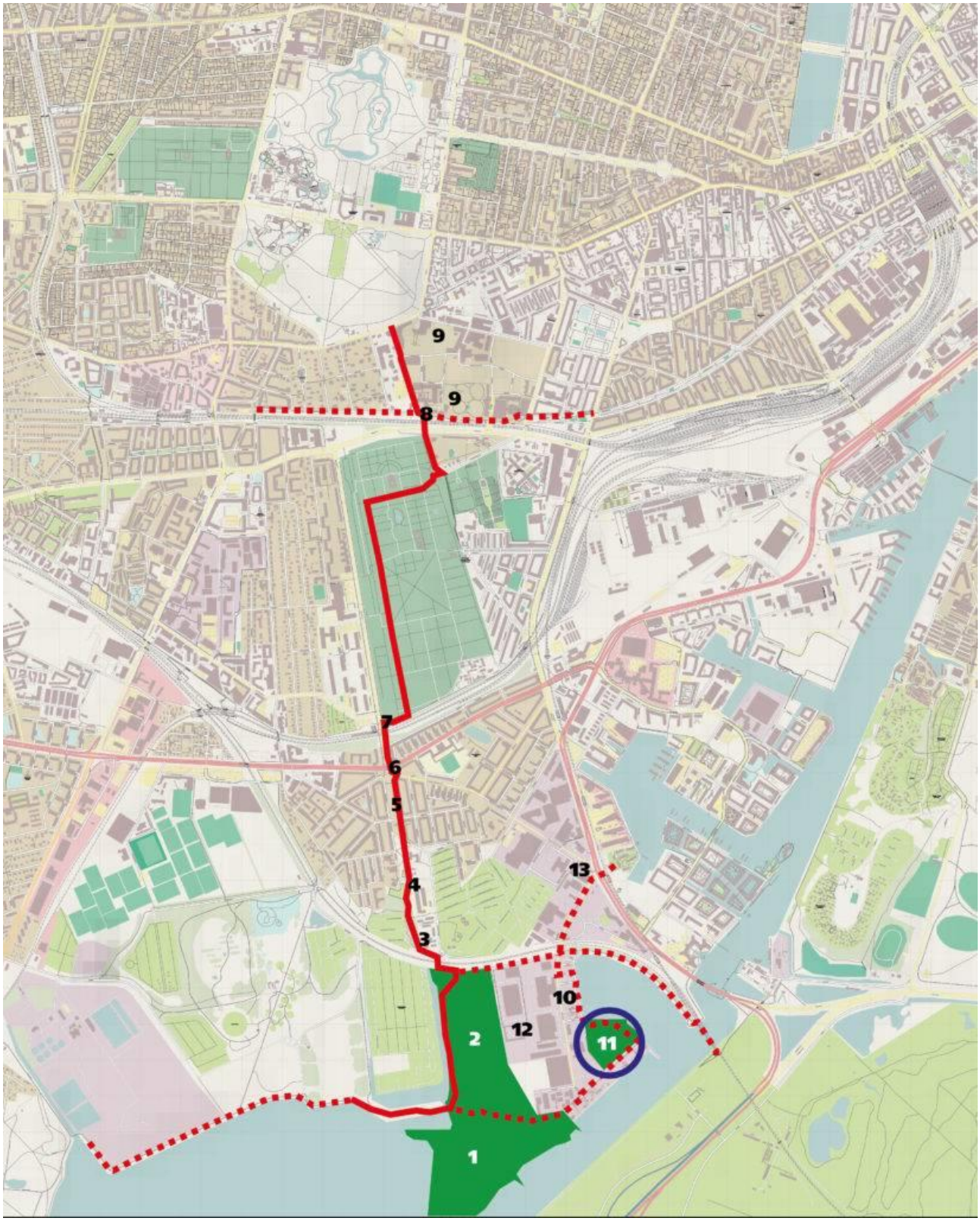
Venlig hilsen
Det Grønne Knæ, på foreningens vegne

Ann Vikkelsø, formand
Straussvej 16 st.th.
2450 Kbh SV

Foreningen Det Grønne Knæ, har siden 2003 arbejdet for at sikre nogle af de eneste naturområder i Københavns Kommune imod bebyggelse, samt mulige grønne forbindelser ind mod Vesterbro, Valby og Frederiksberg.

Læs mere om dette på foreningens hjemmeside: www.detgrønneknæ.dk.

Det Grønne Knæ arbejder for ovenstående i Kongens Enghave Lokaludvalg og sammen med andre lokale foreninger, for eksempel Fiskerhavnens Venner og Amagerfælleds Venner, samt den landsdækkende sammenslutning Natur- og Fredningsalliancen


9
9
8
7
6
5
4
3
13
10
12
11
2
1

Svar til: Høring 49038 af: Jørn Jensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
473

INDSENDT AF
Jørn Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Grundejerforeningen Ankeret

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
Med de grønne intentioner i Kommuneplan 19 virker det forkert at man i Københavns Kommunes budgetforlig for 2020 planlægger endnu en institution på Saxtorphsvej i Valby. Tilkørselsforholdene er meget dårlige til Saxtorphsvej, der i forvejen rummer 2 institutioner og en udflytterbus. De lokale grundejerforeninger Kanthusene, Ankeret og Valby Vænge har gennem flere år gjort Teknik og Miljøforvaltningen opmærksom på de kaotiske trafikforhold på stedet. Grundejerforeningerne har opfordret til en dialog om problemerne men uden resultater. Hvis der anlægges endnu en institution på Saxtorphsvej vil det betyde nedlæggelse af "Den Grønne Plet" resterne af boldbanen, der benyttes af kvarterets børn og unge samt de omkringliggende skoler og institutioner. Ydermere er tilkørselsvejene Ole Borchs vej, Stadfeldtsvej og del af Saxtorphsvej private fællesveje, og en udvidelse af institutionskapaciteten vil betyde kraftig øgning af slid og ødelæggelser på veje og fortove. Ødelæggelser der belaster de private grundejere, som står for vedligeholdelse af disse veje. Det må være muligt at finde en bedre placering for en ekstra institution. Det forøgede behov skyldes formentlig bebyggelser på F.L Smidt grunden og på Grønttorvet og det vil være en oplagt bedre trafikmæssig løsning at placere en eller flere institutioner i disse områder. Begge områder ligger på den modsatte side af den stærkt trafikerede Vigerslev alle i forhold til Saxtorphsvej. En ny institution på Saxtorphsvej vil således betyde at mange forældre og børn skal passere denne farlige trafikåre til og fra institutionen.

Svar til: Høring 49038 af: Jens Chr. Tjell

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
474

INDSENDT AF
Jens Chr. Tjell

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Stræderne og Strøgets Beboerforening (SSBF)

POSTNR.
1466

BY
København K

HØRINGSSVAR
Stræderne og Strøgets Beboerforening vil også gerne give sit besyv med om Kommuneplan 2019, se vedhæftede

København K, 22. oktober 2019

SSBF Stræderne og Strøgets Beboerforening

Høringssvar til "Verdensby med ansvar" - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Det har været en fornøjelse at læse om planerne for en verdensby. Mange gode visioner og detaljer er behandlet.

Men selvfølgelig er Stræderne og Strøgets Beboerforening (SSBF) ikke enig i alt.

Det første, som er en præmis for hele planen, er det ufortalte kommunale ønske/plan for et konstant stigende indbyggertal. Det er vel egentlig aldrig, ej heller i denne plan, fortalt hvorfor København skal "hugge" en stor andel af befolkningstilvæksten i Danmark. Andre landsdele og regioner kunne med fordel og efter eget ønske udvikles, så København (og Frederiksberg) ikke skal by-fortættes og have flere nye kvarterer (med høje huslejer) for at rumme de mange nye tilflyttere. En lav befolkningstilvækst vil sikre kommunens beboere en langt bedre livskvalitet på langt sigt.

Det andet, som tiltrækker sig opmærksomhed er planerne for kulturlivets og turismens udbredelse i København. Det er ingen hemmelighed at Middelalderbyens beboere ønsker en lavere grænse for aktiviteter, der generer deres dagligdag, og muligheder for uforstyrret nattesøvn. Her er det store antal restauranter, caféer og barer i Indre by, især i Middelalderbyen, en stor kilde til irritation i nattetimer. Et simpelt krav til at få "stille" timer er et stort ønske fra beboerne, som det praktiseres i mange byer i landet, og i øvrigt også i Europa. Det er som anført i flere høringssvar et stort ønske at disse aktiviteter spredes til andre bydele, hvor behovet og ønsker er større, hvor turist-seværdigheder enten

eksisterer, eller kan udvikles. Støjende musikarrangementer i aften- og nattetider er aldeles uønskede, og bør forvises til egnede (øde?) områder. Turisme er generelt et gode for byen, og skal ikke forhindres, hvis det sker for de "gode" turister. Omvendt er "mindre gode" turister, der ikke accepterer regler, ikke specielt velkomne.

Af meget stor relevans for Middelalderbyen og dens beboere er høringssvar 291, fra Indre By Lokaludvalg. Vi støtter helhjertet indholdet i høringssvaret. IBLU har gennemført en meget stor Borgerpanelundersøgelse, hvor beboerne har givet svar på en række relevante spørgsmål, som netop kommuneplanen omhandler. Vi opfordrer til at IBLUs høringssvar granskes nøje, og at det skal få udslagsgivende indflydelse på den endelige kommuneplan 2019. Der bor stadig 42.000 beboere i Indre By, heraf ca. 8.000 i Middelalderbyen, hvilket immervæk samlet udgør over 7 % af Kommunens beboere.

IBLUs hovedbemærkninger er fuldstændig i overensstemmelse med det hovedparten af SSBFs medlemmer går ind for. Her er de kontante bemærkninger fra IBLU som vi støtter helt:

- Trafikken skal snarest begrænses mest muligt, især pendler- og gennemkørende tung trafik. Der efterlyses en grundig analyse af de bedste virkemidler.
- Der efterlyses politisk vilje og juridiske beføjelser til at stoppe og vende den igangværende udvikling, hvor beboere og detailhandel presses ud af Indre By til fordel for restaurations-og natteliv.
- Der skal satses på kvalitetsturisme, samtidig med at presset fra turisme generelt skal lettes. Turismen skal samtidig spredes til hele byen.
- Der skal signaleres politisk vilje og gives juridiske beføjelser til at sprede events og store arrangementer over hele byen for dermed at mindske trykket på Indre By

- Kapitalfonde, der skyder penge i hoteller og udlejningsejendomme i Indre By, og for folk med ønske om at drive hotellignende virksomhed i centralt beliggende lejligheder bør stærkt begrænses, da boligpriserne stiger, skatteborgere forsvinder og kulturen i Indre By ændrer sig.
- Kapitalfondes indtog betyder desuden at erhvervslejemål bliver så dyre, at detailhandlen må give op. Kommuneplanen skal forholde sig til udviklingen på Indre Bys ejendomsmarked. Målet må være at sikre og udvikle Indre By som beboelsesområde, der er med til at understøtte det lokale erhvervsliv.
- Det påpeges at kommuneplanen og lokalplaner skal kunne sikre de historiske bymiljøer gennem fastsættelse af få gode arkitektoniske principper for byggeri. Det skal fastslås i kommuneplanen, at der ikke må bygges højhuse i og tæt ved Indre By og Christianshavn.

Der er i de andre hidtidige høringssvar ikke det store antal relaterende til Indre By med Middelalderbyen, hvor medlemmerne af SSBF bor. Vi har nedenfor angivet de svar, der er relevante, og som vi er fuldt enige i:

- Svar 3 og 180: Vedrører det mærkelige i ønsket om flere indbyggere i kommunen, hvilket vi også opponerer mod.
- Svar 28: Det er ikke klogt at skabe P-pladserne under Dantes Plads, hvilket kun øger CO_2 udslippet i Indre by og skaber endnu flere pendlere.
- Svar 50: Ønsker forbud mod højhuse i København. Vi er helt enige i at højhuse ikke hører hjemme i byen, udvandende det særpræg ved København har frem for mange andre Europæiske storbyer.
- Svar 59: Glimrende forslag om at omdanne nedlagte P-pladser med pladser for korttidsstop, hvor også beboerne kan få plads til at læsse og losse. Her mener vi at nedlagte P-pladser også bør omdannes til cykelparkering, som der er stor mangel på i Indre By. Samtidig vil

eventuelt nedlagte P-pladser ikke umiddelbart kunne omdannes til udendørsservering (som der ikke er meget behov for).

- Svar 112: Københavns Museum efterlyser mål og midler til at beskytte kulturarven, specielt bygningsmassen. Planen bør være langt mere specifik i ønsket for sikring af bevaringsværdige bygninger og gadestrøg, især i Middelalderbyen.
- Svar 166: Godt indhold fra Christianshavns Lokaludvalg, hvor det især ønskes at byens lokaludvalg inddrages (og høres på) omkring udviklinger, før de aktuelt tillades og udføres.
- Svar 176: Det meste i svaret fra Socialdemokratiet, Indre By og Christianshavn, 3. Kreds, er fornuftig tekst og god analyse af planen. Uheldigt er dog det generelle ønske om stigende indbyggertal. Godt er ønsket om planlægning af indførelse af kørselsafgifter, krav om forbud for højhuse i Indre by og Christianshavn, samt en klimasikring af havneområdet.

I tillæg til disse udmærkede svar, vil vi i Middelalderbyen selv anføre et dybfølt ønske om en regulering af kapitalfondes (fup-)opkøb af ejendomme med kortsigtet udbytte for øje. Desuden ønskes en stor mulighed for Kommunen til at begrænse omdannelse af boliger og erhvervslokaler til hoteller og hotel-lejligheder. Disse fænomener gør det ikke attraktivt for de (tilbageværende) beboere i Middelalderbyen at forblive i byen, samtidig med at det er demotiverende for at opretholde en fin vedligeholdelsesstatus af egne bygninger.

Af tekniske detaljer er det aktuelt presserende at få ordnede forhold for brug og placering af de forkætrede el-løbehjul. Allerhelst vil vi helt undvære dem. Dette emne er i disse dage til diskussion mellem kommuner og Transportministeriet, som ministeren nu har lovet at lovgive for. For beboerne er det forstyrrende, især henkastede løbehjul og

de høje hastigheder i tæt bebyggelse og gader med mange fodgængere. Samme kan også anføres for el-cykler af enhver art.

Svar til: Høring 49038 af: Jesper Kjærgaard

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
475

INDSENDT AF
Jesper Kjærgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ejerforeningen Charlotte Amalies Bastion

POSTNR.
1439

BY
København K

HØRINGSSVAR
Vi i ejerforeningen Charlotte Amalies bastion vil gerne henstille kommunen til i det videre arbejde med kommuneplanen at inkludere løsninger for sikker trafik for børn og bløde trafikanter i området fra Margretheholm henover Holmen og til børneinstitutionerne og skolerne på Christianshavn, især i lyset af den øgede trafik hen over Holmen, der vil komme som følge af udvikling af beboelse på Nyholm og de forandringer i trafikmønstre, der må forventes som følge af trafikken til anlæg af Lynetteholmen.

Svar til: Høring 49038 af: Dennis Lund

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
476

INDSENDT AF
Dennis Lund

VIRKSOMHED / ORGANISATION
HAL Consult as

POSTNR.
2900

BY
Hellerup

HØRINGSSVAR
vedlagt høringssvar for Rentemestervej 80 vh Dennis Lund

Emne: Kommuneplanforslag for København, 2019-31

Indsigelse imod og forslag til nye rammebestemmelser for ejendommen Rentemestervej 80

PROBLEMSTILLING
Områdebestemmelserne for ovennævnte ejendom (R80) er i nærværende kommuneplanforslag 2019 identisk med den nugældende plan (2015). Og før 2015 havde ejendommen også samme status.

Det interessante i dette perspektiv er, at naboområderne på begge sider af Rentemestervej 80, altså nr 78 og 82, har ændret "kulør" over tid. Og det er ikke usandsynligt at også hjørnegrunden mod Tomsgårdsvej (biblioteksgrunden) har ændret status tilbage i tiden. Dette har ikke kunnet verificeres p.gr.a. fejlforhold i plandata.dk. Resultatet er, at nogle grunde har skiftet kulør i karreen, mens andre ikke har. Dette er sket uden nogen form for planlægningsmæssig begrundelse.

Dette efterspørges på det kraftigste.

BEGRUNDELSE
Disse "løbende" planjusteringer er principielt naturlige nok, når kommuneplanen opgraderes. Problemet er blot, at kommunen næppe kan give en valid **plan**begrundelse for de områdeændringer, der er foretaget for nogle ejendomme, mens andre står i stampe. Kommunen kan ikke med "løs hånd" farvelægge plankortet efter forgodtbefindende. Det er et retskrav, at der skal ligge en klar planvurdering til grund. Og det er ekstraordinært problematisk, fordi hele "karréen" ikke besidder nogen lokalplan. Man har i stedet valgt at udføre ganske specifikke og "veltilpassede" områdeinddelinger følgende de enkelte grundskel uden, at der kan gives en særlig planbegrundelse for denne snørklede "variation".

Kommunen udfører i realiteten en form for lokalplanlægning ved at sortere ejendommene på denne facon. Det er for småternet og det er at unddrage sig offentlighedens bevågenhed med de retsforhold, som er indbygget i lokalplanlægningen.

Der skal være en helt særlig begrundelse for, at kommunen kan udøve sin planlægning på denne vis, hvilket absolut ikke synes at være tilstede i det givne kvarter, hvor ejendommene har ganske analoge forhold.

Situationen er ekstra problematisk, fordi kommunen selv har ladet et bibliotek opføre for nogle år siden i området uden at det udløste en lokalplan. For en privat grundejer havde dette bygværk og funktionsindhold krævet en lokalplanlægning.

R 82
Rentemestervej 80 (benævnt R80) er placeret i område E0 og har i en årrække haft samme status som nabogrundene. Nr 82 har i den nye plan (19) fået status af C2*-område, hvilket giver mulighed for udvidet arealanvendelse samt betydelig højere B%. Denne ejendom har i flere år været ulovligt anvendt til delvis beboelse med kommunens viden herom. I det aktuelle planforslag har kommunen i stedet lovliggjort ejendommens anvendelse, hvis dette overhovedet er en lovliggørelse???. Og

det er tilsyneladende sket uden at de generelle krav til parkering og friarealer synes tilstrækkelige, således som vi kan bedømme det fra naboskellet i nr 80. Kort sagt er dette ikke den korrekte fremgangsmåde at bedrive planlægning på. Det viser kun en manøvredygtighed i det kommunale væsen, som er uklædelig.

R 78
På den anden side af R80 ligger nr 78, som fra gældende kommuneplan er blevet overført til et S1*-område. Også denne ejendom har i en periode og er fortsat anvendt til bl.a. beboelse, hvilket før revisionen ikke var tilladt. Det har kommunen set igennem fingrene med og i stedet justeret ejendommens anvendelse samt øget B%-en betragteligt.

R 76
Eftersom vi ikke har haft adgang til plandatainformationer for hjørnegrunden, Rentemestervej 76, som i dag rummer bibliotek, (idet plandata.dk aktuelt er ude af funktion hvad angår aflyste rammebestemmelser) – er vi afskåret fra at forfølge hjørnegrundens udvikling over tid. Men det er tænkeligt at også denne ejendom er "opgraderet" for at tilgodese kommunens egne interesser.

Det er en grundlæggende retsregel for både lokalplan- og kommuneplanarbejde, at de ændringer man løbende foretager skal kunne begrundes planmæssigt og ikke ud fra særlige private interesser. Planlægning er en aktivitet der sigter mod almenvellets interesser. Således skal planlægningen ikke været styret af kundeinteresser, hvilket desværre jævnligt omgås alt for tit.

KONKLUSION
Sagt med andre ord:
Kommunen har justeret kvarterets anvendelse mv. over tid muligvis ud fra en ikke ubetydelig egeninteresse og uden efterfølgende lokalplanlægning samt med viden om at der finder en mulig ulovlig anvendelse af bygninger sted på en eller flere ejendomme.

Desuden har man selv ladet opføre byggeri, der under normale omstændigheder burde påkalde sig en lokalplan, uagtet at kommunen er planmyndighed og dermed kan handle egenrådigt, hvilket ikke er lovmedholdeligt, specielt ikke når kommunen både er planmyndighed og kan have egeninteresser i området.

Kommunen kan ikke med respekt for sig selv og begrundet i rene planfaglige forhold motivere de gennemført planændringer uden samtidig at lade ejendommen Rentemestervej 80 en analog status, da blokken fungerer som en helhed.

INDSIGELSE OG FORSLAG
Ejeren af R80 gør indsigelse mod kommunens sagsbehandling af kommuneplanforslaget for den pågældende karré.

Kommunen bedes i mindste detalje redegøre for de planlægningsmæssige begrundelser, der har ført til at førnævnte ejendomme langs Rentemestervej har den status

som foreslået i kommuneplanforslaget, herunder hvorfor R80 ikke skal være en del heraf.

Desuden bedes kommunen uddybe, hvorfor man ikke er skredet ind over for en partiel "ulovlig" afbenyttelse af ejendommen nr 82 og 78. (Uagtet at dette spørgsmål kan henvises til et driftskontor, leder spørgsmålet alligevel tilbage til kommuneplanens ansvarsområde.)

Ydermere bedes kommunen forklare og begrunde i planfaglige termer dens ønske om fastholdelse af de såkaldte E0-områder, gerne med udgangspunkt i de oplysninger jeg selv her blevet til del i kommunens administration år tilbage. *

Vi forventer tillige en juridisk begrundet stillingtagen af i hvilket omfang kommuneplanens rammedel kan inddrages som administrationsgrundlag i den daglige praksis.

Forslag:
Afslutningsvis skal vi anmode om at ejendommen Rentemestervej 80 gives en analog status som gælder for et af de to naboområder.

Vi ser frem til kommunens skriftlige svar på alle forhold – og stiller tillige gerne op til en drøftelse heraf.

Venlig hilsen
Dennis Lund
Arkitekt MAA
Rådgiver for
HAL Consult

København, 22. Oktober 2019

*) som konsulent for kommunen tilbage i begyndelsen af dette århundrede blev jeg gjort opmærksom på at man via planbestemmelser ønskede at tilgodese visse virksomhedsgrupper frem for andre. Dette kan opnås ved at fastholde de udlagte E0-områder med en lav bebyggelsesprocent, hvilket kan hindre en ombygning af ejendommen og således fastholde et lavere lejeniveau for såkaldte kreative erhverv(virksomheder ….

Svar til: Høring 49038 af: Kai Oster

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
477

INDSENDT AF
Kai Oster

POSTNR.
2300

BY
København

HØRINGSSVAR
Jeg synes, at Kigkurren skal blive en dejlig grøn plads til mennesker med træer og buske i stedet for blot bruges til parkering af biler. Der skal være siddepladser. Der skal også plantes træer og buske i Snorresgade, så det bliver en rar gade at gå i.

Svar til: Høring 49038 af: Dennis Lund

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
478

INDSENDT AF
Dennis Lund

VIRKSOMHED / ORGANISATION
HAL Consult as

POSTNR.
2900

BY
Hellerup

HØRINGSSVAR
vedlagt høringssvar for Bragesgade 8-10. bilag: volumenbstudier eftersendes eller fremsendes via kommunal mailsystem vh Dennis Lund

Emne: Kommuneplanforslag for København, 2019-31

Forslag til supplerende bestemmelser vedr. anvendelsen for B4-området omkring Bragesgade 8-10 m litra, Kbh. N

PROBLEMSTILLING
Beskrivelsen af rammeområdet er i nærværende kommuneplanforslag 2019 stort set identisk med den nugældende plan (2015). At hovedanvendelsen fortsættes uændret forekommer naturligt, når man tager bydelens bebyggelsesstruktur i betragtning. Men …

- dels er der i den underliggende lokalplan for dette gadefelt en yderligere indsnævring af mulighedsfeltet for anvendelsen, idet *"servicefunktioner, liberalt erhverv mv."* er trukket ud af den nu mere end 20 år gamle lokalplan, en indsnævring, som ganske vist formelt er tilladelig, men ikke overalt hensigtsmæssig,

-dels præciserer den kommuneplanens rammebeskrivelse **ikke**, at der bør vises særlige hensyn til afvigende bebyggelsesstrukturer inden for området, bebyggelser som ikke lader sig indpasse i den typiske Nørrebro-karréstruktur. Og dette er det alvorlige problem!

BEGRUNDELSE
I det aktuelle område omfattende Bragesgade 8-10 ligger 4-5 mere eller mindre sammenbyggede ældre bygninger, hvis stueetager generelt set er helt uanvendelige til boligformål, således som lokalplanen dikterer. Og rammebestemmelsens "serviceanvendelsen" er udtaget af lokalplanen, som hovedregel.

Vi er bevidst om at dette er en direkte kritik af lokalplanen og mindre af kommuneplanen, men ifald kommuneplanens rammer ville betone, at særegne/afvigende bebyggelser (gamle industri- og lagerbygninger, kontorbygninger og deslige), som har andre dimensioner, facadeforhold og afvigende placeringer i forhold til gadelinjen kan opretholde deres tidligere status til håndværk, kontor etc. samt publikumsorienterede funktioner, ville disse bygninger kunne undgå en indirekte og erstatningsfri ekspropriation via planloven, idet bygningerne er gode, men uanvendelige til boligformål.

De særlige bebyggelser, som falder uden for den typiske boligmasse, bør der værnes om, både som historisk reference og af hensyn til den variation, som de betyder for gadelivet/-miljøet. Disse bebyggelser har BR 18 imod sig, de ligger ofte i direkte gadeniveau, hvilket er uhensigtsmæssigt for boliger, de savner ofte tilstrækkelige friarealer, ligesom parkeringsbelastningen bliver stor ved en ensidig boliganvendelse i kvarteret.

Grundejer af nævnte ejendomme i Bragesgade ser ikke mulighed for at udvikle bebyggelsen nævneværdigt, således som planforholdene er i dag.

ET EKSEMPEL

At et kommunetillæg i den nordlige ende af Rentemestervej, på vej ud af byen, for nyligt er udarbejdet for at en lille stribe villaer i et typisk havebykvarter m. enkelte erhvervsfunktioner kan opnå mulighed for at drive cafe, restaurant og anden publikumsservice ved samtidig at få udarbejdet en efterfølgende lokalplan med samme hensigt er yderst besynderligt, når en lokalplan på det bytætte Nørrebro afskærer muligheden for at drive samme slags virksomhed, endog i bygninger, der ikke egner sig til områdets hovedformål: boliger. Den overflod af velmenende sproglig frikassé man i redegørelsen gør gældende i både lokalplan og kommunetillæg skyder langt, langt over målet i forhold til den spændetrøje kommunen har sat Bragesgade 8-10 m. fl. i.

Vi skal ikke her betvivle, at kommunen vil beboerne i det ydre villaområde det bedste (måske lige med undtagelse af de parcelhusejere, der bor i baghaven), men det bør ikke fratage bebyggelser på det langt tættere Nørrebro samme mulighed.

Kommunen bør ikke replicere denne argumentation om skævvridning af plangrundlaget områderne imellem ved at henvise til, at Nørrebrogade ligger lige om hjørnet, idet kommunen jo i tide og utide giver indtryk af, at man vil have byen til at summe af liv overalt. Der er fortsat mange kedsommelige sidegader på brokvartererne, som i kommunens ånd burde gives samme saltvandsindsprøjtning, som Rentemestervej Nord.

FORSLAG

A

Planbestemmelserne for områdetypen B4 i Bragesgade (og flere steder med denne) bør enten suppleres med en passus om, at særegne bebyggelser (dvs. afvigende fra de typiske boligblokke i gadelinjen) tillades at fortsætte tidligere/oprindelig arealanvende, ikke mindst for at tilgodese bymiljøet og byens historiske lag. Og det bør pointeres, at publikumsrettede funktioner kan finde sted i stueplan, naturligvis med respekt for boligområdets normale drift.

Konsekvensen af dette bør være, at gældende lokalplan bør ændres, både mht. arealanvendelsen og den helt forældede tankegang om at al bebyggelse skal opføres i gadelinjen. Det er en beskæmmende ringe lokalplan, der gælder for området, en plan som uanset hvilke regler der måtte blive indført i kommuneplanens rammebestemmelser er utidssvarende og bør erstattes af en ny. *

B

Alternativt, og måske mere radikalt, men også konsekvent i forhold til den eksisterende bebyggelse, kunne man overføre byområdet begrænset af Bragesgade mod nordvest og Ægirsgade mod sydøst, samt i enderne Nørrebrogade og Dagmarsgade til et C2-område. Dette lokalområde rummer mange interessante bebyggelser, som er ganske uens det øvrige bebyggelsesmønster. Evt. kan en afgrænsning føres i bagskel af Baldersgade.

Der kræves dog stadig en ny lokalplan, tak.

Med ovenstående indsigelse og forslag forventer vi at modtage et uddybende skriftligt svar - og stiller i sagens natur gerne op til en drøftelse herom.

Venlig hilsen
Dennis Lund
Arkitekt MAA
Rådgiver for
HAL Consult

København, 22. Oktober 2019

*
grundejer har tidligere fremsendt projektskitse til udnyttelse af de to matrikler, hvilket er blevet afvist p gr a lokalplanens henvisning til boligformål. Projektskitse vedhæftet.

Det skal yderligere påpeges, at en del af Bragesgade 8 har været udlejet til bibliotek, en anvendelse, som grundejer i sagens natur ikke kan videreføre efter bibliotekets fraflytning!

Svar til: Høring 49038 af: Dennis Lund

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
479

INDSENDT AF
Dennis Lund

VIRKSOMHED / ORGANISATION
HAL Consult as

POSTNR.
2900

BY
Hwllerup

HØRINGSSVAR
vedlagt høringssvar for Thoravej 35/Theklavej. bilag: volumenstudier eftersendes eller fremsendes dd. via kommunal e-mail-adresse vh dennis Lund

Emne: Kommuneplanforslag for København, 2019-31

Indsigelse imod og forslag til nye rammebestemmelser for ejendommen Thoravej 35/Theklavej 46

PROBLEMSTILLING
Områdebestemmelserne for ovennævnte ejendom er i nærværende kommuneplanforslag 2019 identisk med den nugældende plan (2015).

Derimod er der over tid sket bemærkelsesværdige planændringer for flere andre ejendomme i lokalområde, endog i samme karré (Thoravej/Ipsens alle/Theklavej/Provstevej). Således fremstår karreen med ikke mindre end tre delområder, der på fuldstændig umotiveret facon fletter sig ind i hverandre.

For udenforstående forekommer det besynderligt med en så snørklet anvendelsesfordeling uden at det relaterer til den eksisterende eller tidligere bebyggelsesform. Tværtimod har en ejendom ligget hen i årevis som en større losseplads, hvorefter man har ladet ejeren udnytte grunden til boligformål og med en udnyttelsesgrad, der er ca 50% over den tidligere gældende rammebestemmelse (før kommuneplantillæg) samt oven i dette meddelt en række dispensationer mht. friarealer, p-dækning, husdybder mv. "Gaverne" synes at blive spredt lidt efter forgodtbefindende.

Som grundejer i den nordvestlige ende af samme blok er det svært at forstå, hvilke planbegrundelser der gør sig gældende for karreens udvikling som helhed? Det er denne problemstilling vi efterlyser samtidig med at vi stiller forslag til en ny anvendelse.

BEGRUNDELSE
Ejeren af ejendommen Thoravej 35/Theklavej 46 er indstillet på, at ikke alle ejendomme kan have samme anvendelsesbestemmelser. Men hovedreglen for en opdeling i underområder/delområder er, at opdelingen skal finde begrundelser i de eksisterende forhold, således fx afgrænsning af veje, særlige eksisterende bebyggelsesmønstre, frednings/bevaringsforhold, tilkørselsforhold, nabohensyn etc. Skal man fravige disse grundregler og hensyn bør det kun ske i helt ekceptionelle situationer. Kort sagt skal en områdeinddeling kun helt undtagelsesvis afvige fra hvad man måtte kalde "naturlige linjer" i landskabet, også bylandskabet! Et sådan naturligt motiveret arealanvendelseskort er simpelthen ikke eksisterende for den aktuelle karré.

Foruden nævnte hjørnegrund (Theklavej/Provstevej) skyder der sig yderligere en lille grund ind i karreen uden motivation i planforholdene eller bebyggelsesmønsteret.

Inden for denne ret beskedne karre indfinder der sig flere forskellige arealanvendelser/rammebestemmelser samtidig med at B%'en varierer fra max 60, via 110 til ca 150% uden at dette har nogen relevant begrundelse i den kantbebyggelse, som indrammer karreen.

Den lokalplan som ligger til grund for hele bykvarteret har kommunen selv gennemhullet ved at tilføje yderligere tre ekstra lokalplaner, tre planer som ikke alle blot uddyber det lay-out som gør sig gældende i den overordnede lokalplan. Derfor er den igangværende udvikling af området i dag kun delvis styret af det grundlæggende

planarbejde. I dag fremstår hele kvarteret nærmest opløst, hvorfor tiden synes inde til en mere radikal stillingtagen til områdets udvikling; en stillingtagen der ikke bør efterlade kommunens E0-områder som skraldespande, bevidst henført hertil for enten at fastholde enkelte klondyke-felter eller for at skabe rum for såkaldte kreative erhverv/virksomheder ved indirekte at presse huslejen i bund. *

INDSIGELSE OG FORSLAG

Ejer af ovennævnte ejendom kritiserer den måde byområdet udvikles på uden velargumenterede synspunkter, dels som en stykvis planlægning, der forfordeler nogle grundejere i området frem for andre.

Planlægningens formål om at skabe et overordnet fysisk billede af en udviklingsproces synes helt opløst i lokale tilfældige lokalplaner, som ikke alle knytter fornuftig forbindelse til den bagvedliggende overordnede lokalplan.

Ejer af Thoravej 35 har tidligere fremsendt skitse til et boligprojekt, som i kvalitet og arkitektur langt distancerer det boligprojekt som er gennemført i karreens anden ende.

Vi tillader os endnu at fremsende dette som et visitkort til en fornyet invitation om ejendommens udvikling.

Vi ser det fortsat væren de god mulighed for at udvikle en kantbebyggelse omkring et indre grønt rum og med en bebyggelsesprocent, der ikke behøver luften ud af alle friarealer, men blot respektere den B% som området har i dag. Dette må betyde, at området sammen med karreen i øvrigt overføres til et blandet service- og boligområde, hvilket vi foreslår.

Vi ser frem til kommunens skriftlige svar på synspunkter i vort indlæg – og stiller tillige gerne op til en drøftelse heraf nårsomhelst.

Venlig hilsen
Dennis Lund
Arkitekt MAA
Rådgiver for
HAL Consult

København, 22. Oktober 2019

*)
Til kommunens information kan det oplyses, at jeg via en tidligere deltagelse i nogle øvelser omkring kommunens planarbejde, som konsulent, blev vidende om, at man i kommunen ønsker at fastholde såkaldte kreative erhverv i disse såkaldte E0-områder. Med en lav udnyttelsesgrad og en arealanvendelse primært mod erhverv, kan man ad den vej sikre sig, at bebyggelsesstrukturen ikke bliver opgraderet med det til følge at lejeniveauet kan forblive lavt, hvilket igen gør det muligt at fastholde iværksættere, starterfirmaer, kreative virksomheder. Problemet er blot at dette ikke er lovligt ifølge planloven.

Svar til: Høring 49038 af: Anders Jensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
480

INDSENDT AF
Anders Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Miljøpunkt Nørrebro

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
Vedhæftet høringssvar med diverse forslag til ændringer. Efterfølgende indsendes separat høringssvar om det alvorlige problem med stigende grundvand. Venlig hilsen Miljøpunkt Nørrebro / Anders Jensen

Høringssvar fra Miljøpunkt Nørrebro til Kommuneplanen - Verdensby med ansvar

Luftforurening

Kap. 1, s. 26

Vi mener ikke København ukritisk skal bruge DCEs tal for tidlige dødsfald fra luftforurening. Netop fordi København ikke kan gøre meget uden statens medvirken, er det helt afgørende, at København kan medvirke til at nuancere og oplyse borgerne om luftforurening i byerne og på den måde danne en vidensmodpol til statens opgørelser af baggrundsforurening (som ikke medtager lokal forurening fra fx dieseltrafik).

Overborgmesteren har selv udtalt, at DCEs tal er ufuldstændige og derfor kan man ikke skrive det antal: https://politiken.dk/debat/debatindlaeg/art6218726/Luftforurening-skal-bek%C3%A6mpes-uansetantallet-af-d%C3%B8dsfald

Man bør derfor ændre tallet fra 550 til ca. 1.000 jf. Overborgmesterens citat i læserbrevet om 500 ekstra dødsfald fra diesel og desuden denne nye vurdering fra Københavns Universitet (2018): https://www.altinget.dk/miljoe/artikel/professorer-saerdeles-gode-sundhedsgevinster-i-renereluft-i-byerne.

Vi finder det meget glædeligt, at København har nedsat sit eget ekspertpanel, der skal beskæftige sig med luftforureningsbilledet i byen og at der er lavet samarbejde med Google m.fl.

Vi mener det vil være fornuftigt både fagligt og politisk ift. staten, at invitere Frederiksberg med i disse bestræbelser. Frederiksberg og København ses som en enhed (centralkommunerne) i luftforureningsopgørelser fra staten og i miljøzonelovgivning.

Parkeringsnormer

Kap. 1, s. 23: I den første udgave af Forslag til KP19 stod der på side 20, 2. spalte, 3. afsnit: ”Vi vil endvidere se på muligheden for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfri byområder i byudviklingsområderne.”

Vi er ærgerlige over, at denne sætning er væk. Vi mener at der både er efterspørgsel og behov for bilfri kvarterer/boliger (ex kun med delebiler), hvis vi skal leve op til byens klimambitioner og begrænse trængsel. Vi mener der er et lejer- og købersegment til bilfri boliger og vi tror ikke på at den traditionelle opfattelse af, at boliger uden parkering ikke kan sælges. I hvert fald bør kommunen åbne for at prøve markedet af.

I eksisterende by med parkering på offentlig vej vil det være simpelt at fratage bebyggelser mulighed for beboerparkering. Dette simple greb vil sikre, at beboere i bilfri områder ikke alligevel belaster naboområder med beboerparkering. Bilfri kvarterer vil være billigere at bo i, vil aflaste vejinfrastrukturen og give sundere økonomi i den offentlige transport. Alt sammen målsætninger for byen.

Vi mener det er glædeligt og nødvendigt, at parkeringsnormen generelt sættes lavere. Vi er dog bekymrede for, at fleksibiliteten og det faglige skøn bliver mindre. På Nørrebro har vi fx både eksisterende skoler og den fremtidige skole i De Gamles By, hvor man er tvunget til at have en masse parkeringspladser, som der ikke er brug for, og som tager økonomi og arealer fra en bedre skole og udearealer etc. De mange parkeringspladser i offentlige institutioner er i strid med, at vi har Danmarks laveste bilejerskab og at området er indrettet som en lukket trafikenklave.

Bispeengbuen

Kap. 3, s. 64: Nedrivningen af Bispeengbuen og etablering af Bispeengen som grønt område og skybrudsareal ser ud til at være mere realistisk end nogensinde. Vi ser gerne at Ladegårdsåen eksplicit nævnes.

Begrundelse: Åen har leveret vand til Københavns forsvar og drikkevandsforsyning gennem 500 år og ethvert projekt der involverer nedrivning af Bispeengbuen bør føre til en åbning af åen. Det er fornuftigt ift. den store folkelige opbakning, skybrudsplanen og kulturhistorie, hvor åen giver nogle unikke muligheder for at skabe et flagskibsprojekt for København (jf. også stadsarkitektens oplæg til C40-arrangementet hos Henning Larsen Architects).

Demokrati og dialog

Vi vil gerne rose de fem principper for øget dialog med københavnerne og vi ser det som en imødekommelse af vores tidligere høringssvar til kommuneplansstrategien om demokrati:

I forbindelse med kommuneplanstrategi er borgerinddragelsen blevet diskuteret. Blivhoert.kk.dk er et godt initiativ fra kommunen, hvor borgerne kan se hvad andre aktører svarer på høringer - men man kigger som borger forgæves efter svar fra kommunen. Som det er i dag, findes behandlingen af høringssvarene kun i referater under de enkelte udvalg og kan være meget svære at finde, fordi kommunens hjemmesider og dagsordener generelt ikke er søgeoptimeret, så borgerne kan finde tingene.

Det kan give et indtryk af, at det er en énvejsdialog, fordi kommunen aldrig svarer på det man har indsendt på det sted man har indsendt det. Derfor bør kommunen af hensyn til gennemsigtighedsprincippet i fremtiden offentliggøre høringsnotaterne og BR/udvalgsbeslutninger til de enkelte høringer på blivhoert.kk.dk - evt. blot som et link til referaterne.

BR TV virker som endnu et fint tiltag til større åbenhed, som er halvt færdigt. Det virker mærkeligt at det i år 2018 kun kan ses i Internet Explorer, som kun 5% af borgerne bruger – og man oplyser ikke om dette forhold. Kommunen risikerer at disse tiltag kommer til at blive opfattet hykleriske eller nedladende, fordi man ikke leverer gode nok løsninger.

I dag skal man være professionel for at kunne finde og følge den demokratiske proces i Københavns kommune.

Det er fortsat helt afgørende, at den helt grundlæggende tekniske infrastruktur til dialog med københavnerne fungerer og er tidssvarende.

Solceller og Smart Grid

Vi ser gerne, at man anerkender, at biomasse er et nødvendigt overgangsbrændsel og ikke bæredygtigt på længere sigt. Vi mener København i langt højere grad skal satse på sol (og vind, men det gør København allerede i stort omfang). Solceller er kun nævnt én gang i udkastet.

Solenergi er en afgørende del af fremtidens energisystem og prisen på solenergi falder hurtigere end nogen anden energikilde og vil også i Danmark blive billigere end vind. Alligevel er der meget lidt solenergi i København og det mener vi ikke er forsvarligt.

København er i solcellebranchen kendt for at være et af de vanskeligste steder at opsætte solcelle, fordi der er mange æstetiske hensyn og lokalplaner mm., og en langsommelig og til tider dysfunktionel byggesagsbehandling. Vi mener ikke, der er proportioner i, at man ved opsætning af solceller stiller så høje æstetiske og tekniske krav, at det ofte er vanskeligt at opsætte solceller. Vi mener at København bør tage et opgør med dette system og definere, at bæredygtig energiforsyning er mere vigtig end hvordan tagene ser ud.

Tesla, solartag.dk m.fl. er nu så langt med bygningsintegrerede solceller, at det bør være et mål for en ambitiøs storby at opsætte solceller på alle sydvendte tage. Der bør laves en fast track ordning for solceller i Københavns kommune, så solceller kan godkendes hurtigt. Fast track ordningen skal sikre, at alle synergier ifm. de mange forventede tagudskiftninger og energirenoveringer - samt i nybyggeri - udnyttes fuldt ud. Dette vil være et afgørende element for CO2-neutralitet og på sigt også for at kunne trække CO2 ud af atmosfæren.

For at imødekomme ambitionerne om en bæredygtig storby foreslår vi desuden, at København opsætter et mål om at skabe verdens første *smart grid* i fuld skala – kort sagt at VE (vedvarende energi) og EV (electric vehicles) udbredes og tænkes sammen i et decentralt dynamisk net, så synergieffekter i VE og EV udnyttes bedst muligt. Elbiler bliver derved en del af en nødvendig decentral lagringsløsning for den vedvarende energi (*delayed charging* og senere *Car2Grid*) og VE kan forbedre totaløkonomien i elbiler ved at levere billig el til opladning om natten.

Vi mener de kumulative positive effekter i kombinationen af VE og EV generelt undervurderes (specifikt bør fald i omkostninger fra forurening med dieselos og forbrænding i kraftværker medregnes i en samfundsøkonomisk beregning).

København står stærkt ift. denne ambition, da der er et robust elnet, en høj grad af VE i nettet, samt mange aktører med viden inden for området, der gerne vil tilknyttes Københavns brand inden for skalerbare bæredygtige storbyløsninger. Der bør med det samme opstartes strategiske partnerskaber med forsyninger, flådeejere (Movia), forskningsinstitutioner og andre, der aktivt afsøger mulighederne for at fremme et smart integreret energisystem.

Miljøpunkt Nørrebro 22. oktober 2019 / AJJ

Svar til: Høring 49038 af: Kristina Kühl

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
481

INDSENDT AF
Kristina Kühl

POSTNR.
2300

BY
KBH S

HØRINGSSVAR
Vores indsigelse fokuserer på det urimelige i, at der muliggøres etagebebyggelse fra 40 til 185 % ved Englandsvej 51. Denne grund er vores nabo og sammen med resten af parcelhusområdet udgør vi husstandene med få etager. En så stor forøgelse vil forringe området væsentligt. Det vil ikke kun være anmassende i forhold til de omkringliggende boliger. Et større etagebyggeri vil også forhindre det forsøg på at bygge bro mellem villahusende og planen, som borgerne prøver så ihærdigt på. Til sidst er Englandsvej en vej, som har lidt nok i forvejen og man kan næppe underkende dens slidte udseende. Derfor hvis kommuneplanen skal leve op til sit navn, "verdensby med ansvar", skal man mindst være sit ansvar bekendt og tænke borgerne bedst ind. Dette vil betyde fokus på bæredygtige materialer og byggeproces samt en ambitiøs forpligtigelse til at projektet højner Englandsvej arkitektonisk.

Svar til: Høring 49038 af: Michael Morgenstjerne

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
482

INDSENDT AF
Michael Morgenstjerne

POSTNR.
2300

BY
KBH S

HØRINGSSVAR
Min indsigelse fokuserer på det urimelige i, at der muliggøres etagebebyggelse fra 40 til 185 % ved Englandsvej 51. Denne grund er vores nabo og sammen med resten af parcelhusområdet udgør vi husstandene med få etager. En så stor forøgelse vil forringe området væsentligt. Det vil ikke kun være anmassende i forhold til de omkringliggende boliger. Et større etagebyggeri vil også forhindre det forsøg på at bygge bro mellem villahusende og planen, som borgerne prøver så ihærdigt på. Til sidst er Englandsvej en vej, som har lidt nok i forvejen og man kan næppe underkende dens slidte udseende. Derfor hvis kommuneplanen skal leve op til sit navn, "verdensby med ansvar", skal man mindst være sit ansvar bekendt og tænke borgerne bedst ind. Dette vil betyde fokus på bæredygtige materialer og byggeproces samt en ambitiøs forpligtigelse til at projektet højner Englandsvej arkitektonisk.

Svar til: Høring 49038 af: Thomas Hansen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
483

INDSENDT AF
Thomas Hansen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Metroen har taget alle københavnere og danskere fra andre byer med positiv storm, på trods af den lange tid det har taget at anlægge den. Lad os få udviklet København og omegn endnu mere. Det gøres ved at udvikle Metro-nettet endnu mere. En Metro til Bellahøj, Brønshøj, Herlev, Søborg og andre yderpunkter vil binde byen sammen og skabe en udvikling, som vil gøre København til en mere helstøbt by. Færre biler vil være et af resultaterne, bedre miljø alle steder og en stor udvikling af Frederikssundsvej samt områderne nær fremtidige Metrostationer. En letbane giver ikke mening i de tætbefolkede og smalle veje i København. Det vil resultere i at Frederikssundsvej lukker ned og skabe mulige ghettoer. Nej til Letbane og JA til mere METRO, Metro under Frederikssundsvej. Tak.

Svar til: Høring 49038 af: Partnerskabet

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
484

INDSENDT AF
Partnerskabet

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Partnerskabet

POSTNR.
2150

BY
Nordhavn

HØRINGSSVAR
Se venligst Partnerskabet svar til KP19 i vedhæftet PDF

TINGBJERG BYUDVIKLING

Høringssvar til KP19 fra partnerskabet for Tingbjerg Byudvikling / NREP, SAB v. KAB og fsb

Oktober 2019

Hermed partnerskabets høringssvar til KP19
Partnerskabet har bemærkninger til de overordnede planbestemmelser og rammebestemmelser.

Byudviklingsområde i KP19

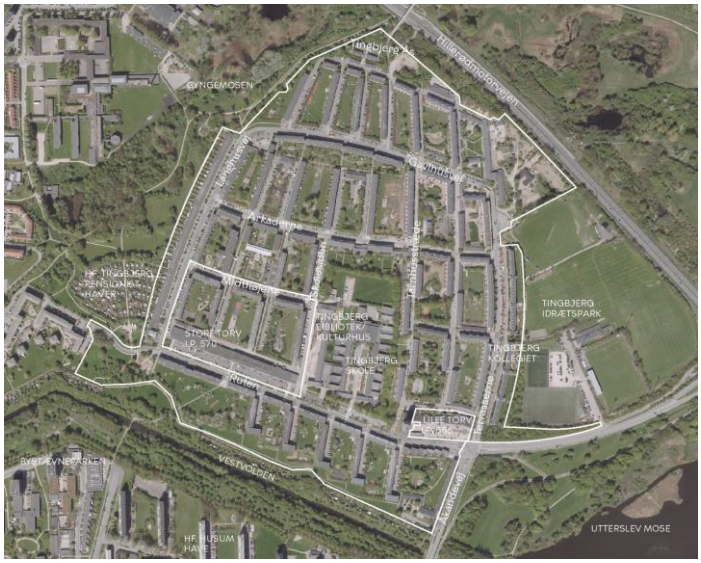
Partnerskabet noterer sig, at Tingbjerg og Bystævneparken har fået status af byudviklingsområde i KP19 med bestemmelser, der giver en højere bebyggelsesgrad og justeringer i bilparkeringsnormen, der muliggør udvikling af Tingbjerg med nye private boliger.

Det er glædeligt at se, at afgrænsning som angivet på kommunes kort over byudviklingsområder (https://kp19.kk.dk/artikel/byudvikling) mod syd følger og er identisk med udviklingsplanens (https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22783820-31762597-2.pdf) afgrænsninger, der er godkendt af BR og boligorganisationerne. Dette svarer også til partnerskabets (NREP og boligorganisationerne) Byudviklingsplan 2018-2025. (https://issuu.com/tingbjergbyudvikling/docs/tingbjerg_byudviklingsplan_endelig) afgrænsningen.

Partnerskabet finder det usagligt, at Københavns kommunes arealer i Tingbjerg samt Utterslevhuse ikke indgår i KP19's byudviklingsområde, da der er tale om et sammenhængende byområde, og da disse arealer spiller en væsentlig rolle for udviklingen af området. (Se nedenstående områdeafgrænsning fra KP 19).

https://kp19.kk.dk/artikel/byudvikling

Partnerskabet undres over, at det udpeget byudviklingsområde er ikke er identisk med områdeafgrænsning i startredegørelsen for lokalplan for Tingbjerg, som også omfatter kommunens arealer. (Se illustration fra startredegørelsen).



Luftfoto af lokalplanområdet set mod nord. Lokalplanområdet er indtegnet med hvid linje og de vigtigste gader og bygninger samt lokalplaner inden for lokal-planområdet er navngivet. Området ligger naturligt afgrænset af naturområderne Vestvolden, Gyngemosen, Tingbjerg Idrætspark og Utterslev Mose. Luft-foto: Kortforsyningen, 2017.

Billedet viser afgrænsningen for lokalplansområdet, som angivet i startredegørelsen.

- Partnerskabet forslår følgende ændring til KP19: Byudviklingsområdet i KP19 kommer til at omfatte alle de arealer, der er i henholdsvis Udviklingsplanen til Ministeriet og i Partnerskabets Byudviklingsplan for Tingbjerg.

Det bemærkes, at områdeafgrænsningen for det igangværende lokalplansarbejde heller ikke er identisk med KP19. I lokalplansafgrænsningen er kommunes arealer medtaget og her gælder de samme bebyggelsesregulerende bestemmelser for både boligorganisationernes og kommunes arealer.

Partnerskabet finder det væsentligt, at kommunens to arealer tages med i KP19's byudviklingsområde, så det klart fremstår, at disse arealer skal udvikles med det øvrige Tingbjerg. Der er behov for, at der fremføres en samlet håndtering af fredningsforholdene, så byudvikling muliggøres i overensstemmelse med Udviklingsplanen til Ministeriet.

Set i lyset af bestræbelserne på etablering af en vejforbindelse over Vestvolden til Bystævneparken synes det også ejendommeligt, at de to omkringliggende byområder med kommunes arealer og Utterslevhuse ikke er med i KP19's byudviklingsområde. Det må anses for et væsentligt argument for Bystævneforbindelsen, at denne ses som et vigtigt element i byudvikling de tilstødende arealer for at løfte hele bydelen.

Rækkefølgebestemmelse

Det bemærkes, at KP19 har fastlagt udviklingen af Tingbjerg til 1. del af planperioden (2019 - 2024).

Det er positivt, at den overordnede byudvikling i Københavns Kommune vil involvere Tingbjerg, og at der sikres en samlet koordineret udvikling med udbygningen af infrastruktur, kollektiv trafik og kommunale investeringer i offentlig service.

Partnerskabet tager rækkefølgeplanlægningen til sig og forventer, at lokalplanlægningsarbejdet vil blive udført frem til 2024 og omfatte alle arealer, der er medtaget i Udviklingsplanen til Ministeriet.

Rammebestemmelser - Fra B2* i KP15 til B3* i KP19

Partnerskabet har positivt noteret sig, at Tingbjerg har fået status af B3* rammeområde, og har i den forbindelse fået en højere bebyggelsesprocent fra 60 % til 110 %, og en ændring i friarealsprocent for boliger fra 100 % til 50 % og for erhverv fra 20 % til 15 %.

Dette giver bedre muligheder for at udvikle Tingbjerg end de gældende rammebestemmelser i kommuneplanen 2015. Det er partnerskabets klare forventning, at friarealnormen kan fastsættes for hele byområdet under ét og ikke nødvendigvis for enkelte delområder. Dette er afgørende for at sikre en samlet udvikling af hele Tingbjerg med differentieret bebyggelse, der både består af lavere rækkehuse, opgangshuse i flere etager og egentlige etagebebyggelse.

Dog har partnerskabet bemærkninger til bygningshøjden, som er ændret fra 14 meter til maks. 20 meter. Partnerskabet ser positivt på en forøgelse af bygningshøjden - i enkelte tilfælde er en højde på 20 meter ikke tilstrækkelig. (Se pkt. Bygningshøjde).

Rammebestemmelser for O1

Partnerskaber har bemærket, at de bygningsregulerende bestemmelser for område O1 (kommunale arealer) ikke giver mulighed for opførelse af boliger, som angivet i startredegørelsen for den kommende lokalplan for Tingbjerg.

- Partnerskabet foreslår følgende ændring af rammebestemmelsen for O1: rammebestemmelsen ændres fra O1 til B3*, herunder øvrige justeringer af rammebestemmelser for B3*, som er nævnt i dette høringssvar, herunder bygningshøjde.

Boligstørrelser

Partnerskabet har noteret de nye bestemmelser om boligstørrelser, og kan for Tingbjerg tilslutte sig et gennemsnit på 95 kvm, hvor optil 50 % af bruttoetagearealet fritages for beregning. Det giver bygherre og projektet fleksibilitet i forhold til antal boliger og boligtyper.

Bygningshøjde

Kommuneplan 2019 Rammeområde B3* er for hele boligområdet fastsat til en maks. bygnings højde på 20 meter.

- Partnerskabet foreslår følgende ændring: For ydre Tingbjergs boligområde fastsættes højden til en maks. bygnings højde på 24 meter, hvilket svarer til den i KP19 rammeområdet O2* (skoleområdet) maksimale bygningshøjde.

For det ydre Tingbjerg forstås bebyggelse, der løber ved Langhusvej, Tingbjerg Ås, kollegiebebyggelsen på Terrasserne og areal syd for Ruten ved Bystævneforbindelsen (i Tingbjerg Byudviklingsplan benævnt byggefelt S) samt areal nord for Ruten ved Idrætsparken (i Tingbjerg Byudviklingsplan benævnt byggefelt U).

For det nordlige område – området nord for Tingbjerg Ås, i Tingbjerg Byudviklingsplan benævnt byggefelt N, er der behov for en bygningshøjde på op til 30 meter for dele af området, som også skal fungere som en støjskærm mod motorvejen.

- Partnerskabet foreslå følgende ændring til KP19: Mulighed for bygningshøjde på op til 30 meter, hvori dette er begrundet i et støjhensyn, og hvor det af by arkitektoniske hensyn ønskes, at markere et skift i Tingbjergs bygningstyper og skala.

Illustration fra KP 19: rammebestemmelser for opførelse af nye bebyggelse

Detail

Den nuværende ramme for detail giver mulighed for LIDL på Bygården (Lille Torv) samt yderligere en dagligvarebutik på ~1000 m2. Partnerskabet vurderer, at dette vil føre til en underforsyning. Fra andre områder ved man, at der skal være en dagligvarebutik per ~3.000 indbyggere. Når Tingbjerg er færdigudbygget, vil der bo ~10.000 indbyggere, derfor ser partnerskabet at det vil være nødvendigt, at udvide rammen med endnu en dagligvare på 1.200m2. Hvis der ikke planlægges med detail i Bystævneparken bør det overvejes at udvide rammen yderligere.

Bemærkning til rammeområdet O2*

I forbindelse med udvikling af boliger omkring O2* vil partnerskabet anmode KK om, at der gives mulighed for at opføre boliger på dele af Københavns Kommunes område nord for skolen, hvor der også planlægges daginstitutioner, dette af hensyn til sikring af en samlet planlægning af området nord for skolen, som i dag har tre grundejere (KK, SAB og FSB). Det igangværende arbejde med lokalplansprocessen viser, at der behov for en samlet bebyggelsesplan for hele området for at skabe optimal infrastruktur til institutioner og boliger.

- Partnerskabet foreslår følgende ændring: På rammeområdet O2* gives der mulighed for at opføre en rækkehusbebyggelse på maks. 10 boliger.

Parkering

Parkering i KP19 er for boliger fastsat til 1 plads pr. 175 kvm, hvilket er i god overensstemmelse med partnerskabets vurdering af parkeringsbehovet for nybyggeri.

I KP19 rammer - er Utterlevhuse ikke en del af det udpeget byudviklingsområde og det betyder, at p-normen for Utterlevhuse forbliver 1:150, hvorimod Tingbjerg og Bystævneparken får en parkeringsnorm på 1:175.

Konsekvens af KP19 er to p-normer for ét samlet område, hvilket ikke er optimalt i en bydel, som i virkelighedens verden deles om de p-pladser, der er i den samlede bydel.

Det er noteret, at der er mulighed for en konkret vurdering af parkeringsnormen (mulighed for at reducere til 0) i forbindelse med anvendelse af eksisterende bebyggelse og tagboliger.

Dobbeltudnyttelse af p-pladser ved daginstitutioner

- Partnerskabet foreslår følgende ændring: At dele af institutionernes p-pladser (50 %) etableres, så de kan benyttes af områdets beboere uden for intuitionernes åbningstid.

Dette af hensyn til optimering af p-arealer således, at der kan bevares/skabes/sikres så mange grønne områder som muligt.

Cykelparkering

Partnerskabet støtter op om KP19 forslag til cykelparkeringsnormen 3:100, da vi vurderer, at denne kapacitet vil svare til det fremtidig behov.

Eventuel ændring i behov kan vurderes, når letbanen er etableret.

- Partnerskabet foreslår følgende ændring: Overdækket cykelparkering ændres fra 50 % overdækket cykel p-pladser til 30 % overdækket cykel p-pladser.

Partnerskabet ønsker denne ændring i KP19 grundet i, at der ikke er behov for overkapacitet af overdækkede cykel p-pladser, da disse kan fremstå utrygge og dominerende i forhold til ambitionerne om en meget grøn bydel.

Svar til: Høring 49038 af: Gurli Mousten og Jan Kyrsting

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
485

INDSENDT AF
Gurli Mousten og Jan Kyrsting

POSTNR.
2300

BY
København S

HØRINGSSVAR
Kommuneplansforslaget vedr. Englandsvej 51, 2300 Kbh. S

Høringssvar til Kommuneplanforslaget.

Kommuneplanforslaget ændrer 2300-området mellem Englandsvej, Ulrik Birchs Alle og Vatnavej FRA erhvervsområde med salg af større varer (B2) TIL B4-område, boligområde.
Det giver en mulig voldsom forøgelse af bebyggelsesgraden i et område, der grænser helt op til et parcelhusområde (B1) med en meget lavere bebyggelse.
Hele området på østsiden af Englandsvej er B1-område.
Selv i forhold til karrébebyggelsen på vestsiden af Englandsvej, der er B3-område, gives der i det nye kommuneforslag mulighed for en endnu højere bebyggelsesgrad.
Hvis en sådan bebyggelseplan udnyttes, betyder det en etages højere bebyggelse på østsiden af Englandsvej - ind mod parcelhuskvarteret - end på vestsiden, hvor naboerne til hjørnekarréerne endda er Urbanplanen, med væsentlig lavere boliglænger og mere åbent område ud mod Englandsvej.
Muligheden for en højere bebyggelse på Englandsvej mod øst vil medføre - som man kan se i lokalplansforslag for nyt byggeri på grunden Englandsvej 51 - store gener for beboerne selv og naboer og genboer i form af skyggelagte gård- og vejarealer samt på genbobebyggelsen.
Derfor bør området ikke ændres til B4-område i Kommuneplanforslaget.

Med venlig hilsen
Gurli Mousten og Jan Kyrsting, Thingvalla Alle 47, 2300 Kbh. S.
(nabogrundejerforeningen Villabyen Dyveke)
22.10.2019

Svar til: Høring 49038 af: Andreas Petersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
486

INDSENDT AF
Andreas Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Verdens Skove

POSTNR.
1456

BY
København K

HØRINGSSVAR
Se venligst vedlagte høringssvar fra miljøorganisationen Verdens Skove.

Høringssvar fra Verdens Skove til 'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019'

I forslaget til ny kommuneplan for Københavns Kommune udtrykkes den utvetydige ambition, at København skal være en "grøn by" og en "foregangsby" på det grønne område. Kommuneplanen pointerer værdien af "grønne åndehuller", og at grønne områder er en vigtig kvalitet i det eksisterende København. Samtidig understreges en ambitiøs klima-målsætning om at København allerede i 2025 skal være CO2-neutral. Verdens Skove understøtter visionen om København som et grønt forbillede for andre byer, og vi hilser det velkomment, at denne grønne vision forankres i kommuneplanen. Vi er dog bekymrede over de valgte midler til at nå målet, og de historiske erfaringer i gennem de seneste årtier med skrumpende og pressede naturområder i København.

Ambitionen om at København skal være CO2-neutral allerede i 2025 er særdeles krævende, men kan gøre København til en ledestjerne for andre byer, både globalt og regionalt, hvis den gennemføres. Vi er dog foruroligede over vejen til den angivelige CO2-neutralitet. En hjørnesten i planen om at gøre København CO2-neutralt i 2025, er i forslag til kommuneplan den "grønne" fjernvarme. Selv om det ikke nævnes i forslag til kommuneplan, står et ombygget Amagerværk med den træflisfyrede nye Blok4 centralt. Kommuneplanen udtrykker endvidere en konkret og umisforståelig målsætning om at "øge anvendelsen af bæredygtig biomasse". Selvom målet om en CO2-neutral by i 2025 er rosværdigt, fremstår midlet til at nå dette mål, der blandt andet ligger i en markant øget anvendelse af træbaseret biomasse i fjernvarmen, derfor ekstremt problematisk.

Energistyrelsen henregner ganske vist biomasse teknisk og bogføringsmæssigt set som CO2-neutralt brændsel, men antagelsen om biomasse som generelt set klimavenlig

energi er for længst problematiseret både af danske og udenlandske forskere[1]. Det er mere end tvivlsomt om dansk brug af biomasse generelt set er bæredygtig i global sammenhæng,[2] og Amagerværkets forøgelse af dansk biomasse-brug med ca. 1 million tons, vil på umiskendelig vis forøge Danmarks exceptionelt høje forbrug af fast biomasse.[3] Verdens Skove ønsker ligeledes at påpege, at der ikke på nuværende tidspunkt findes troværdige eller uvildige garantier eller lovgivning, der sikrer at biomasse brugt i Danmark er "bæredygtig", kun en rudimentær "brancheaftale".[4] Det er derfor stærkt bekymrende, at en nominelt set "grøn" kommuneplan ukritisk benytter denne terminologi. Verdens Skove vil også understrege, at manglende troværdige biodiversitets- og skovdyrknings-kriterier for den benyttede biomasse, kan betyde at København ved forventet import af biomasse i betydeligt omfang, samtidig eksporterer miljøproblemer til skovene i de eksporterende lande.

Det er mere end tvivlsomt om Danmarks forbrug af biomasse er bæredygtigt på globalt plan. Hvis alle brugte biomasse som os, så ville vi snart ikke have flere skove. Derfor er det ekstra problematisk, at København ikke alene vil opnå CO2-"neutralitet" i 2025 via en massiv satsning på biomasse, men tilsyneladende dermed også promoverer dette som en fortrinlig løsning. Det er ikke en løsning vi skal opfordre resten af verden til at kopiere.

Når det gælder den anden grønne dimension i kommuneplanen, nemlig naturens plads i forslaget, så ligger der i den foreslåede kommuneplan også konkrete muligheder for områder med store og mellemstore grønne områder, blandt andet i Nordhavn. Dette finder vi positivt. Verdens Skove er en af 10 organisationer, der støtter ideen om en Nordhavn Naturpark – et stort, samlet naturområde med fokus på biodiversitet. Hvis også nye bydele i Københavns Kommune skal have biodiversitetsrig natur, er det afgørende at sammenhængende naturområder prioriteres i den fremtidige byplanlægning. Det er velkendt, at større sammenhængende naturområder ud over en rekreativ værdi også alene ved deres størrelse kan have væsentlig positiv betydning for biodiversiteten. Det er derfor også afgørende vigtigt, at eksisterende større naturområder i København bevares og ikke

[1] Michael Norton et al: Serious mismatches continue between science and policy in forest bioenergy, *GCB Bioenergy*, 2019, 11, pp. 1256–1263.
[2] Klimarådet: Biomassens betydning for grøn omstilling, Klimarådet, 2018, p. 130.
[3] Hans Henrik Bruun et al: Vi brænder de træer, der skulle hente CO2 ud af atmosfæren, Forskerzonen, 19.oktober, 2019, https://videnskab.dk/naturvidenskab/vi-braender-de-traeer-der-skulle-hente-co2-ud-af-atmosfaeren.
[4] Dansk Energi: Brancheaftale om bæredygtig biomasse, 2014.

reduceres. Desværre har den hastige byudvikling i København gennem flere årtier sat de grønne områder under et næsten konstant pres.

Verdens Skove er bekymret over en udvikling hvor tidligere grønne områder udlægges til byggeri, hvilket også fremgår af forslaget til kommuneplan. Dette gælder især på Amager Fælled, der nu er truet af byggeri på tidligere fredede områder, navnlig Lærkesletten, hvor Vejlandskvarteret nu skal ligge i umiddelbar nærhed af biodiversitetsrig natur. Verdens Skove finder det ydermere principielt problematisk i forhold til fredningslovgivningen, at København inddrager fredet natur gennem at bygge på et affredet område. Hvis der bygges i det byggefelt, der er udlagt på Lærkesletten på Amager Fælled, vil det potentielt amputere Amager Fælled som samlet naturområde, og belaste den sårbare biodiversitet på Amager Fælleds Strandeng. Dette vil slet ikke harmonere med en kommunal prioritering af grønne åndehuller og biodiversitet.

Svar til: Høring 49038 af: Henrik Pedersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
487

INDSENDT AF
Henrik Pedersen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Hvor er det trist at Brønshøj ikke må være en del af metroen. Ved ensidig at fokusere på letbane, blive bydelen endnu engang forbigået i forhold til det nye nervesystem i byen - metroen Metroen binder bydelene i københavn sammen, og det er det vi har brug for i Brønshøj. Undersøg gerne letbane, men det skal være parallelt med planlægning af Metro

Svar til: Høring 49038 af: Jan Elving/ Karsten Kronborg

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
488

INDSENDT AF
Jan Elving/Karsten Kronborg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Raffinaderivej 10 A/S/Kløvermarken A/S

POSTNR.
2300

BY
København S

HØRINGSSVAR
Venligst se vedhæftede høringssvar

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1599 København K

København, 21. oktober 2019

Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 'Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019'

Hermed vil vi gerne takke for muligheden for at kunne give vores mening tilkende i forbindelse med høringen om den nye kommuneplan.

Som ejere af ejendommene Raffinaderivej 10 og Kløvermarksvej 70 på Nordøstamager har vi interesse i byudviklingen i denne del af kommunen, og vi vil derfor gerne opfordre til, at den kommende kommuneplan indtænker dette område i den kommende rækkefølgeplan. Vi mener at det er oplagt at tænke i, at Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken), som ligger strategisk velplaceret som bindeled mellem Amager Bakke, Margretheholmen og Amager Strand og meget tæt på Københavns centrum, bliver en del af den kommende rækkefølgeplan.

I de eksisterende tidligere industribygninger i Kløverkvarteret findes i dag en række kultur og kreative erhverv. Ved at udvikle Kløverkvarteret med respekt for disse og supplere med andre anvendelser som bolig vil det være muligt at styrke kultur og erhvervslivet i området med en ny lokal bruger- og kundebase.

Vi ønsker således, at den kommende kommuneplan tager højde for behovet for en god sammenhæng mellem de forskellige bydele, der skaber de bedste forudsætninger for, at fremtidige investeringer i infrastruktur kan udnyttes bedst muligt, og at ressourcerne kan udnyttes på en bæredygtig måde.

Nærheden til de øvrige byområder og den forventede kommende metroudbygning i området betyder, at der her er mulighed for at anlægge en ny københavnsk bydel, der fokuserer stærkt på klima og bæredygtighed og dermed vil kunne opfylde de politiske ønsker og ønsker fra borgerne, der er om at prioritere bæredygtighed højt.

Metroudbygning i området er dog efter alt at dømme ikke en nødvendig forudsætning for at påbegynde byudvikling i områdets vestligste del, som allerede er godt betjent med cykelstier, som allerede giver let adgang til Christianshavn og til indre by, og hvor busbetjeningen ret let kan opgraderes uden behov for væsentlige infrastrukturinvesteringer. Når metroen en dag kommer vil denne forudgående udbygning blot sikre et stort passagergrundlag allerede fra åbningsdagen.

I den eksisterende kommuneplan er Kløverkvarteret alene perspektivområde, hvilket er fastholdt i det foreliggende forslag til Kommuneplan 2019. Vi mener, der bør ændres på dette, og at man i den forbindelse tænker i, hvordan Kløverkvarteret kan udvikles etapevis.

Samlet set er det vores konklusion, at Kløverkvarteret rummer et stort potentiale for byudvikling, som vil kunne opfylde en stor del af de politiske ønsker til udviklingen i

København i de kommende år. Derfor mener vi det ville være en fejl, hvis den kommende kommuneplan ikke viser vejen til en opfyldelse af dette potentiale gennem en etapevis byudvikling i området.

Med venlig hilsen

22/10 -2019

Jan Elving
RAFFINADERIVEJ 10 A/S

22.10.2019

Kasten Kronborg
Kløvermarken A/S

Svar til: Høring 49038 af: Inger Hutters

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
489

INDSENDT AF
Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Østerbro Havnekomité

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
se vedhæftede hoeringssvarkbhkommuneplan2019oesterbrohavnekomité

Østerbro Havnekomité

22. oktober 2019

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar

Indholdsfortegnelse

Side 2
- Regeringens kommende klimalov
- Ny klimarapport fra FN
- Klimakrav til Københavns Kommune i relation til FN's klimarapport

Side 3
- Trafikforhold og luftforurening
- Containerterminalens placering
- Flyt containerterminalen
- Mere cyklisme og kollektiv trafik

Side 4
- Opbremsning af udbygningen af København
- Flere grønne områder
- Nordhavns Naturpark
- Marinbiologiske naturværdier omkring Ydre Nordhavn
- Marinbiologiske naturværdier i og omkring København generelt

Side 6
- Målsætningen i forslaget til Kommuneplan 2019
- Plads til alle
- Pas på byens kvaliteter, det særlige ved København
- Mere cyklisme og kollektiv trafik
- Mangfoldighed, diversitet og møder på tværs

Side 7
- Konklusion vedr. klimaplan for København inkl. havneområderne

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2019
– Verdensby med ansvar

Fra Østerbro Havnekomité

Københavns Kommuneplan skal tegne udviklingen i de kommende 12 år i København frem til 2031, fremhæves det i forslaget til kommuneplanen.

Desværre fremstår forslaget mest som hensigtserklæring, uden analyse af problemerne, især hvad angår den hidtidige byudvikling: hvad lykkedes og hvad mislykkedes?

Regeringens kommende klimalov

Ifølge regeringens kommende klimalov, skal Danmark i 2030 have skåret sit CO_2–udslip ned med 70 %. Der er derfor brug for såvel handling som forhandling på både Folketings- og kommunalt niveau om, hvordan det skal gennemføres.

Af en ny klimarapport fra FN fremgår det, at havene stiger med foruroligende hast.

- Vandstandene stiger i verdenshavene og vandtemperaturerne bliver fortsat varmere. På baggrund af forskernes arbejde, konkluderer FN's klimapanel i deres nye rapport, at:
- Vandstandene globalt vil stige omkring en meter ved udgangen af dette århundrede. Panelet konstaterer, at det vil drive millioner af mennesker fra deres hjem i lavtliggende kystområder.
- Temperaturstigninger, tab af ilt, forsuring af havvandet og ikke mindst vandstandsstigninger udfordrer økosystemerne i kystområderne.
- Rapporten slår fast, at selv hvis den globale opvarmning begrænses til 1,5 grader, vil op mod 90% af koralrevene i varme havområdet blive udryddet (Altinget 25/9-2019).

Det er foruroligende oplysninger fra FN's klimapanel, som kommuneplanen skal forholde sig til. Dertil kommer alvorlige kriser i forhold til biodiversitet og bæredygtighed.

Regeringen har meldt ud, at den kommer med en klimalov inden udgangen af året og den skal næste år følges op af en handlingsplan. Denne lov indbefatter formodentlig en ny grøn regnemodel. Lige nu arbejdes der med en simpel model, som kan regne på klimaeffekter af ny lovgivning i mellemperioden.

Klimakrav til Københavns Kommune i relation til FN's klimarapport

Det vil stille krav til Københavns Kommune om:

- At det på en retvisende måde afgøres, hvordan forskellige politiske tiltag påvirker klimaet og vores forbrug af ressourcer. Det bør ved byggeri af f.eks. den foreslåede havnetunnel opgøres, hvilken klimaeffekt, der er ved brug af de nødvendige materialer, ved transport af materialer og ved den øgede trafik, der vil komme ved en udvidelse af vejnettet,
- At der foretages en oversigt over forureningen fra de stigende antal krydstogtskibe, der lægger til i København,
- At der laves en gennemskuelig oversigt over, hvilke udslip af CO_2, man ikke regner med i Københavns regnskab og hvilke former for negativ CO_2, kommunen indregner ved at opføre solcelleanlæg andre steder i landet, f.eks. i Løgstør, for på den måde at foregive at være CO_2 neutral i 2025.
- At der foretages en skærpet kontrol af, om den biobrændsel, der bruges i København er CO_2 neutral.
- At der laves en oversigt over mulig nedgang i CO_2 ved klimarenovering af kommunens ejendomme, samt over udgifterne ved dette.

Trafikforhold og luftforurening

Kommuneplanen bør indeholde et oplæg til forhandling med regeringen om

- Udbygning af den offentlige trafik

  Hele den finansielle model omkring udbygning af metroen ved grundsalg bør ændres og Københavns store gæld i den forbindelse afvikles. Konstruktionen By&Havn har ført til tætbebyggede ghettoer for velhavere, næsten uden offentlige grønne områder i gadeniveau.
- Opsætning af lade-standere til eldrevne biler.
- Forbud mod diesellastbiler uden filtre.
- Krydstogtskibe
- Analyse af de negative konsekvenser ved den stigende masseturisme med krydstogtsskibe og de problemer den medfører i form af luftforurening, social dumping og skattefritagelse, Airbnb-udlejning.

Containerterminalens placering

Denne bør ændres, så den belaster København mindst muligt luftforurenings- og klimamæssigt. Det kunne gøres ved at flytte den ud ved én af hovedfærdselsårerne og jernbanenettet. København havde engang en godsbanering, der gik forbi Frihavnen. Den er nu inddraget til andre formål. Nu må vi længere ud, f.eks. til Peberholm eller Køge.

Flyt containerterminalen

Ved at give CMP mulighed for at flytte containerterminalen til en udvidelse af Peberholm tæt ved jernbanenettet, vil der blive skabt den mest miljørigtige løsning. Drop de nuværende planer og udlæg i stedet landområder såvel som vandområder i og omkring Nordhavn til rekreative områder og den naturpark, som borgerne blev stillet i udsigt i 2009.

Opbremsning af udbygning og by-fortætning af København

I stedet for at inddrage grønne åndehuller i byen til tæt/høj bebyggelse, som f.eks. på Stejlepladsen i Sydhavnen, at gennemgå den eksisterende bygningsmasse for kondemneringsmodne byggerier, herunder fejlopførte spekulationsbyggerier fra bl.a. 1970erne, der skæmmer bybilledet og kunne nedrives og erstattes af kvalitetsbyggeri.

Flere grønne områder i København

Den allerede gennemførte udbygning af København har brug for flere grønne områder og bynær vild natur.

- Den økonomi, der tages ud af kommunens budget i form af anlægsstop og driftsstop, kunne i en aftale mellem stat og kommune reserveres til grøn klimaomstilling i kommunen og bruges til opkøb af grunde til natur og grønne områder samt til renovering af kommunens ejendomme.
- Generelt mener vi, at "grønne områder" bør defineres nærmere efter hvilken hovedfunktion, de grønne områder har/skal have, f.eks "aktivitetsområde", "sport og fritid", "natur og biodiversitet".

Nordhavn Naturpark

Østerbro Havnekomite støtter Nordhavn Naturpark, en vision udarbejdet af 10 grønne organisationer om ny natur til gavn for klima, lokalmiljø og for hele København. Den tænkes placeret i det nordligste Nordhavn og dækker et areal på 100 ha, der svarer til 25 m^2 per indbygger i København. Naturparken er udformet som et område med vild natur med flere naturtyper: skov, fælled, søer, strandeng og badestrand.

I delområdet Stubben, der er fredet i hht. §3 i Naturfredningsloven, er der blevet registreret over 200 fuglearter, samt sjældne sommerfugle (herunder rødlistede arter), grønbroget tudse og mange forskellige plantearter. På en 3-timers botanisk tur i området i september, fandt vi 103 plantearter.

I en tid med omskiftelighed, usikkerhed og øget arbejdspres er der brug for steder til ro og genopbygning af krop og sjæl. Et naturområde med stier i varieret natur, fugletårn og afgrænsede opholdssteder, vil være til gavn for mange københavnere.

Som følge af klima- og biodiversitetskrisen, er der kommet en øget interesse for naturen og mennesket, som en del af naturen. Den erkendelse og viden må bruges ved udviklingen af Ydre Nordhavn. Naturparken kan bidrage både lokalt og globalt til at

- Formindske tab af biodiversitet
- Sænke temperaturstigningen lokalt
- Forbedre luftkvaliteten i København
- Binde CO_2 i planter og udlede ilt (O_2) ved fotosyntese.
- Fungere som en bufferzone ved højvande.

Marinbiologiske naturværdier omkring Ydre Nordhavn

Ålegræs

Nordvest for den yderste tange er der områder med ålegræs, som har stor betydning for fiskeyngel, blåmuslinger og andet liv ved bunden. Ålegræs stabiliserer også bunden. Det er derfor en indikator for en høj marinbiologisk kvalitet, både hvad flora og fauna angår. I miljøkonsekvensrapporten for flytning/ udbygning af containerterminalen er området klassificeret med høj naturværdi. Det er den sidste rest af et 30 ha stort område, der før opfyldningen var dækket af ålegræs; men som nu delvist ligger under opfyldningen.

Lav naturværdi øst for Oceankaj

I miljøkonsekvensrapporten fra CMP, er vandområdet øst for Oceankaj, hvor CMP vil bygge en ekstra stor krydstogtterminal, klassificeret med lav naturværdi. Det gives der ingen begrundelse for. Er det undersøgt – eller er det for at lette og forsvare den planlagte uddybning til 12 meters dybde, som anses for nødvendig for at tage imod ekstra store krydstogtskibe? Eller skyldes det mon, at havbunden er beskadiget af tidligere opfyldningsarbejde, etablering af havnekajen, m.m.? I så fald er det et yderligere incitament til ikke at gå videre med nye kajanlæg og yderligere uddybning. Det opslemmede materiale fra havbunden vil endvidere brede sig over et større område – også til området med høj værdi-klassifikation. Hvis Nordhavnstunnelen videreføres, vil det anlægsarbejde også medføre udledning af materialer, der skader havbunden.

Lystfiskeri

Fra lystfiskere i området ved vi imidlertid, at ovennævnte udsagn ikke passer. Der er utrolig fine muligheder for fiskeri langs hele Oceankaj på østsiden af opfyldningen. Både skrubbe, rødspætte og ising har ynglepladser umiddelbart udenfor. Lystfiskernes iagttagelser modsiger således det ovenfor beskrevne, som vi fik at vide ved borgermødet. Lystfiskeriet er især koncentreret på Oceankaj og dens forlængelse. På gode dage er der op imod et halvt hundrede personer i gang. I alt er det nok op mod tusind, der mindst én gang om året er på fiskeri i Nordhavn. Den aktivitet bør der værnes om. Det kan gøres ved at bevare den åbne kaj samt etablere nogle enkle faciliteter i form af faste borde og bænke samt et handikaptoilet og et afskærmet område, hvor man gå i

læ og stå eller sætte sig, hvis vejret pludselig skifter brat til regn, storm eller torden.

Marinbiologiske naturværdier i og omkring København generelt

Generelt har København som storby også et ansvar for vandkvalitet og de marinbiologiske naturværdier umiddelbart udenfor kysten, noget, der også har stor betydning for marinbiologien i hele Øresund. I Kommuneplanforslaget (s. 18 og s. 39) bør indføjes et punkt: "- at sikre den gode vandkvalitet samt de marinbiologiske naturværdier i og omkring Københavns Havn, så badning og andre rekreative fritidsmuligheder fortsat kan eksistere".

Målsætningen i forslaget til Kommuneplan 2019 tegner nogle fine mål.

I overborgmester Frank Jensens forord står:

Plads til alle

Men hvordan?
Der mangler forslag til, hvordan byudviklingen skal ændre karakter, så de nybyggede områder *ikke* bliver til flere velhaverbydele med mange boliger uden bopælspligt.
Der bør i stedet sikres en byudvikling, hvor offentlige funktioner indgår og hvor der gøres plads til at opføre boliger, som Københavnere har råd til at bo i.

I Østerbro Havnekomite udformede vi 2014 nogle principper for byudvikling efter et besøg hos ledelsen af "Fjordbyplanen" i Oslo Kommune. Her arbejdede man med rækkefølgeprincipper. Det inspirerede os til at foreslå, at indtægter ved salg af grunde i hvert delområde skal kunne finansiere den tekniske og grønne infrastruktur, som planen kræver. Det skal sikres, at daginstitutioner med legeplads og skoler med idrætsarealer indgår i planerne for delområderne. (f.eks. 500 boliger udløser en daginstitution, 1000 boliger udløser en skole). Der skal udarbejdes en overordnet plan for de vigtigste gader og pladser. Kunst i det offentlige rum skal være sikret etablering, før der gives tilladelse til at igangsætte bebyggelse i de tilgrænsende byggefelter.

Pas på byens kvaliteter

København er kendt Verden over som en smuk by, fordi den har undgået højhusbyggeri og har bevaret sine historiske kvarterer. Og for sine rekreative grønne åndehuller og muligheder for at bade i havnen. Det ry kan byen ikke længere leve op til med tilplastring af havnekajerne med høje firmadomiciler, og vi ser fortsat forslag til byggerier af høje domiciler (AP-pension, Nykredit) langs den smukke Kalkbrænderiløbskaj, forslag til ødelæggelse af det §3 fredede naturområde, Stubben i Nordhavn, og forslag til ødelæggelse af Sejlklubben Frem's områder ved Svanemølleværket ved at ændre

området fra rekreative formål til T2-område, forsyningsområde. Alle forslag, der foreslås udført i de kommende år.

Mere cyklisme og kollektiv trafik

Vi er enige i, at der bør satses på at forbedre forholdene for de bløde trafikanter.

Men desværre indeholder Kommuneplanen også planer om udbygning af flersporede veje som første del af en havnetunnel, samt tung trafik fra containerterminalen placeret yderst i Nordhavn.

Mangfoldighed, diversitet og møder på tværs

Efter valget Grundlovsdag ser der ud til, at der politisk er opstået en forståelse for det demokratiske underskud, der eksisterer i både København og på Folketingsniveau. Protesterne over af-fredning af de få grønne områder var massiv. Klimaprotesterne breder sig, bl.a. med store demonstrationer.

Konklusion vedr. Klimaplan for København inkl. havneområderne

Østerbro Havnekomité opfordrer til, at Københavns Kommuneplan 2019 udvides med en konkret klimaplan, som inddrager havneområderne, der p.t ikke regnes med i Københavns klimaregnskab, selvom de belaster de nærmeste bydele med voldsom partikel- og CO_2 –forurening.

Den kan også indeholde forslag til højvandssikring af København, f.eks med en slusereguleret dæmning bygget af overskudsjord fra metrobyggeriet, der forbinder Nordhavn med Lynetten i stedet for en tætbebygget Lynetteholm.

Den plan må udarbejdes i dialog med københavnerne og indgå i Folketingets beslutning af klimaplan.

Østerbro Havnekomité

20.10.22 Inger Hutters (formand)

Svar til: Høring 49038 af: Claus Bendixen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
490

INDSENDT AF
Claus Bendixen

POSTNR.
1432

BY
København K

HØRINGSSVAR
Høringssvar til det af Københavns Kommune fremlagte forslag til Kommuneplan: ”Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019”

”midlertidige løsninger”, der vil vare måske 20-30 år og således langt overstige en sædvanlig kommuneplans horisont. Formentlig flere! Højest kritisabelt vil ideoplægget - om det gennemføres i nuværende form – på de nævnte punkter være i direkte strid med det fremlagte forslag: ”Verdensby – med ansvar”

Svar til: Høring 49038 af: Emilie Aagaard Andreassen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
491

INDSENDT AF
Emilie Aagaard Andreassen

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
16 containerboliger til unge hjemløse i parken i hjørnet ved Bolandsvej/Emdrupvej I 'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019' er der et forslag til væsentlige rammeændringer på s

Svar til: Høring 49038 af: Anders Jensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
492

INDSENDT AF
Anders Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Miljøpunkt Nørrebro

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
Stigende grundvand er et stigende problem for bygningsmassen og dyb infrastruktur i København, som ingen myndigheder tager sig af eller har ansvar for. Alligevel er problemet ikke med i planudkastet. Konkret vil vi til kommuneplanen derfor foreslå, at pinden på side 45 om regn/skybrud i kommuneplanen: - At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til regnvandshåndtering, der aflaster kloakken og i et samlet system bortleder vandet fra skybrud og voldsom regn til havet. Omformuleres til følgende: - At sikre etablering af en effektiv infrastruktur til håndtering af regnvand, skybrud og højtstående grundvand, der aflaster kloakken og i et samlet system beskytter byen mod stigende vandmængder. Begrundelsen for ændringen: Formuleringen i udkastet ser ikke ud til at være i overenstemmelse med skybrudsplanen og spildevandsplanen og man forpligter sig på at lede vandet 'til havet', som ikke er en samfundsøkonomisk optimal løsning alle steder i byen, ligesom (kraftig)regn og skybrud juridisk er to meget forskellige situationer med vidt forskellige regler for udledningstilladelser, rensning mm., hvorfor man ikke burde kommuneplanlægge at lede det 'i havet' i et 'samlet system'. Formulering i udkastet kan opfattes som et opgør med Københavns berømte grønne skybrudsplan, hvor separering og tilbageholdelse i grønne overfladeløsninger er et centralt greb. Vi foreslår også med vores ændringsforslag, at stigende grundvand bliver en del af klimasikringen af byen. Stigende grundvandstand er et alvorligt problem for bygningsmassen og dyb infrastruktur og vi forventer, med 30% mere nedbør (og stigende havvandstand) i fremtidens klima, at problemet vil forværres og kræve milliardinvesteringer. Som det fremgår af vedhæftede (bilag 1), er der ingen koordination eller ansvar for stigende grundvand, hvorfor DANVA anbefaler (bilag 2), at der i kommuneplanen åbnes op for "strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau

by med de største samfundsværdier på spil – bør skrive håndtering af stigende grundvand ind i kommuneplanen. Og det vil være et godt signal at sende nu, hvor København skal være vært for den store IWA (International Water Association)-konference i 2020. Se bilag med yderligere argumentation for hvorfor dette er en vigtig opgave for kommunen at have en strategi for. Venlig hilsen Miljøpunkt Nørrebro

Strategi for samlet vandhåndtering (inkl. terrænnært grundvand)

Baggrund: I fremtidens klima forventes 30% mere nedbør og deraf stigende grundvand og flere steder i byen giver det stigende terrænnære grundvand allerede anledning til problemer for dyb infrastruktur og for bygningsmassen. Der kan forventes udgifter for samfundet til omfangsdræn og sikring af dyb infrastruktur for meget store beløb (dette kan vurderes til flere milliarder ud fra en ny analyse fra Frederiksberg om stop for drikkevandsindvinding, som vil føre til stigende grundvand i hele byen). Dette foregår i dag suboptimalt og ukoordineret, hvor private fx uden betaling dræner relativt rent vand til kloak og rensning, hvorved det risikerer at udhule investeringer i klimatilpasning af kloakken og i øget rensekapacitet (ifølge Miljøstyrelsen koster rensning af uvedkommende vand 500 mio. kr. om året).

Samtidig oplever vi i tætbyen store udfordringer med varmeø-effekt (UHI), som følge af ophobning af varme i bygninger og asfalt, som i 2018 førte til overdødelighed på 250 mennesker (Seruminstituttet, 2018) samt vandingsforbud og trædød blandt selv store etablerede træer (ifølge Københavns kommune). Det er et problem, at vi mister trædækket, da træerne er med til at give skygge og gennem afdampning fra kronerne nedkøler byen, hvorfor tabet af trædække kan blive selvforstærkende og modarbejde Københavns træpolitik. Vandressourcen, som i dag sendes til rensning gennem kloak, kan muligvis anvendes til trævanding, fontæner, grønne regnvandsløsninger, til at holde Søerne med vand, samt andre tiltag, der kan sikre en nedkøling af byen under hedebølge ved afdampning af vand fra vandflader og træer.

Det fremgår i vedhæftede notat fra brancheorganisationen DANVA, at der ikke er en "samfundsmæssig hensigtsmæssig håndtering af terrænnært grundvand, og at der i Danmark mangler placering af ansvar for håndtering af terrænnært grundvand – især i byerne."

Løsning: Vi ønsker, jf. brancheorganisationen DANVAs anbefaling, at der i kommuneplanen åbnes op for "strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau. (inkl. terrænnært grundvand)", således at "de samlede vandstrømme kunne håndteres/koordineres med henblik på at undgå suboptimering, ligesom løsning af et problem ikke vil give problemer for andre."

Vi mener, at København - som den største by med de største samfundsværdier på spil – bør skrive håndtering af grundvand ind i kommuneplanen. Og det vil være et godt signal at sende nu, hvor København skal være vært for den store IWA (International Water Association)-konference i 2020.

Notat 7. okt. 2019 / Miljøpunkt Nørrebro / AJJ

DANVA
Dansk Vand- og Spildevandsforening

DATO: 10. april 2019
PROJEKTNR.: 4010
Jpl/nvb/HKA

NOTAT

Vedr.: Praktiske og juridiske problemer med terrænnært grundvand i byer

Sammenfatning

Håndtering af terrænnært grundvand i byer er blandt andet på grund af klimaforandringerne blevet mere og mere aktuelt de senere år. Flere og flere husejere oplever problemer med ødelagte kældre og/eller haver der oversvømmes af grundvand. Problemerne er blandt andet affødt af stadig stigende nedbør, lokal håndtering af regnvand, renovering af kloakker, lukning af drikkevandsboringer og lignende.

Det stigende grundvand er dyrt for samfundet. Fordi det kan give skader på ejendomme, veje m.m., og fordi det kan øge vandselskabers omkostninger.

Formålet med dette notat er, at give overblik over, hvilke praktiske og juridiske problematikker (beskrevet overordnet), der er med de nuværende regelsæt i forhold til at håndtere terrænnært grundvand.

DANVA har gennemført en spørgeskemaundersøgelse, som har givet svar fra 27 spildevandsselskaber, der tilsammen repræsenterer omkring 3,2 mio. indbyggere. Undersøgelsen har tilvejebragt en lang række konkrete eksempler på selskabernes udfordringer. Disse kan i anonymiseret udgave ses i bilag 2. DANVA har kendskab til flere selskaber end dem, der har bidraget til undersøgelsen, som har udfordringer med terrænnært grundvand.

Kvantificering af omkostningerne til håndtering af terrænnært grundvand i kloakker og på renseanlæg er desværre ikke mulig på landsplan ud fra spørgeskemaundersøgelsen. Det er vigtigt at have in mente, at der er meget store lokale forskelle på mængden, og dermed omkostningerne til håndtering af terrænnært grundvand, der ledes til renseanlæggene.

Det er tydeligt fra spørgeskemaundersøgelsen, at de nuværende regler ikke muliggør en samfundsmæssig hensigtsmæssig håndtering af terrænnært grundvand, og at der i Danmark mangler placering af ansvar for håndtering af terrænnært grundvand – især i byerne. Herunder planlægning, drift og finansiering. Når der skal ses på alternative håndteringsmuligheder, bør dette ske ud fra en samlet samfundsmæssig vurdering.

Et centralt behov er en ny praksis for udarbejdelse af strategier for en samlet vandhåndtering på byniveau. (inkl. terrænnært grundvand). Dette kunne eventuelt være en del af kommunernes myndighedsarbejde i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplan o.l. Herigennem vil de samlede vandstrømme kunne håndteres/koordineres med henblik på at undgå suboptimering, ligesom løsning af et problem ikke vil give problemer for andre.

Der findes ikke en nem løsning på dette problem. Kun gennem god og langsigtet planlægning kan der gennemføres en samfundsøkonomisk optimal håndtering til glæde for borgere og miljø.

Historisk baggrund for udfordringerne

Når vi i dag drøfter problemer med grundvand i forhold til afløbssystemer og renseanlæg, er det vigtig at huske, at den nuværende form og struktur for spildevandshåndtering beror på en række gode beslutninger truffet gennem mere end 100 år. De forskellige beslutninger er på det

tidspunkt, de er truffet, baseret på den viden og de traditioner, der var til stede på det givne tidspunkt.

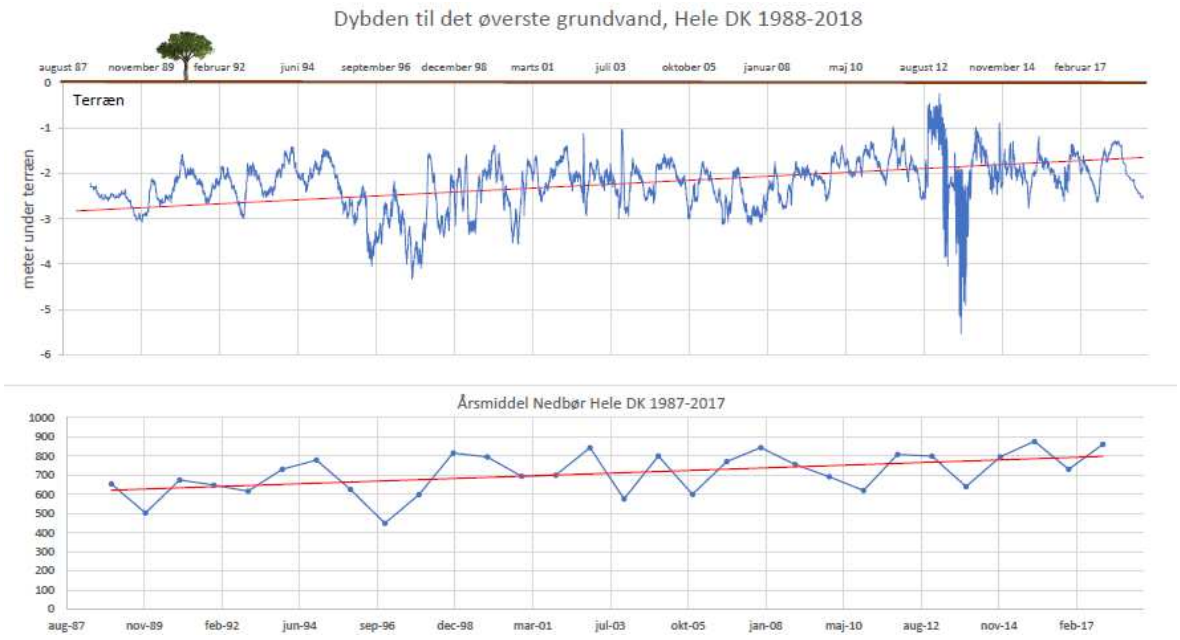
Den historiske udvikling er domineret af landmændene, som i forbindelse med dyrkning ændrede de naturlige vådområder, søer og vandløb til kanaler, dræn og landindvinding. Siden har byerne overtaget mange af de samme områder, hvor de gamle dræn nu er kollapset, vandløb er blevet en del af kloakken, og der er blevet bygget, hvor der tidligere var vådområder, søer og vandløb.

I forbindelse med byernes udvikling blev de eksisterende hoveddræn fra marker eller allerede rørlagte vandløb overtaget af kloakforsyningen. På det tidspunkt var det ressourcebesparende og smart. For de større byer er historien lidt en anden, men med samme udfald. Drænvand, vandløbsvand og spildevand blev ledt til samme ledning for at sikre sundhed og udvikle byerne.

Senere finder man ud af, at spildevandet forurener vandløb o.l., og der bygges renseanlæg inden udløbet til recipienterne, hvilket var et godt initiativ til at forbedre vandmiljøet.

Indførelsen af afgifter, prisloft og effektiviseringskrav medfører nu, at det er synligt, hvor der er effektiviseringspotentialer. Blandt andet i forhold til at håndtere (transportere, pumpe og rense) terrænnært grundvand, som betragtes som uvedkommende ift. kloakker og renseanlæg.

I nedenstående er vist udviklingen i det terrænnære grundvandsspejl i perioden 1960-1980 med alle tilgængelige målinger for hele landet.



Målingerne viser, at det terrænnære grundvandsspejl i vid udstrækning følger udviklingen i nedbør. Set over den samlede 30-årige periode, er det terrænnære grundvand steget med ca. 1 meter i gennemsnit i Danmark, svarende til et gennemsnit på 3 cm/år. Denne figur forklarer, hvorfor, der er så stort fokus på dette problem. Grundvandsspejlet har bevæget sig fra ca. 3 meter under terræn til nu at stå ca. 2 meter under terræn. Bemærk, at dette er et gennemsnit, hvilket betyder, at mange steder står grundvandet tættere på terræn.

Grundvandet har nu bevæget sig op i en zone, hvor fundamenterne for samfundets infrastruktur er beliggende – kældre, fundamenter, kloakledninger, veje- og jernbaners bærelag mm. Det stigende grundvand vil medføre fugtskader i kældre, opdrift og skader på fundamenter, indsivning af vand i kloakledninger og meget andet.

Vandselskaberne har i dag incitament til at tætne afløbsledningerne, således at grundvandet holdes ude. Dette har vist sig at få grundvandsstanden til at stige yderligere. Konsekvenserne har været vand i kældre, som indtil nu har været tørre, og at der kan frygtes sætnings- og sammenstyrtningsskader for de store infrastrukturer, som veje, jernbaner, letbaner mm.

Husejerne i byerne lades i stikken, og må selv bekoste omfangsdræn hver især eller sammen jfr. Vandløbsloven. Udfordringerne med de angivne eksempler, der er opsamlet i dette notat, er aktuelle og ikke mulige at løse med den nuværende ansvarsfordeling og ansvar.

Konkrete problemer

Store mængder terrænnært grundvand transporteres og renses uplanlagt og ineffektivt

I nedenstående beskrives udvalgte problemstillinger i forhold til transport og rensning de store mængder terrænnært grundvand (uvedkommende vand).

Ifølge rapport "Bedre viden om uvedkommende vand", maj 2018, fra Miljøstyrelsen udgør uvedkommende vand (terrænnært grundvand, fejlkoblinger o.l.) i størrelsesordenen 150-200 mio. m^3 på årsbasis.

Som en gennemsnitsbetragtning vurderes omkostninger til håndtering og rensning af uvedkommende vand at ligge på omkring 1,50 - 3 kr./m^3. Derudover skal der betales spildevandsafgift på gennemsnitlig 0,65 kr/m^3. (Kilde: DANVA Benchmarking 2018)

Indsivning fra terrænnært grundvand
Indsivning via utætheder i både offentlige og private kloaksystemer er et faktum, og de forudsete stigninger i det terrænnære grundvand vil medføre en forøgelse af denne mængde.

Mulighed: Gennem en fokuseret og velplanlagt strategi indeholdende nye muligheder for håndtering af det terrænnære grundvand vil en stor del af det uvedkommende vand kunne holdes ude af selskabernes kloakledninger.

Tilsluttede dræn o.l.
Som udgangspunkt må drænsystemer ikke tilsluttes selskabernes kloaksystemer. Undtaget er omfangsdræn fra bygninger, der defineres som tag- og overfladevand.

I praksis ses drænvand fra boldbaner, marker o.l. tilsluttet spildevandsselskabernes kloakledninger. En frakobling er ofte ikke mulig, fordi der ikke er alternative bortledningsmuligheder (se afsnittet "Historisk baggrund for udfordringerne").

Der er også eksempler på tilslutning af vandløb og afløb fra søer. (Se evt. eksempel 3, 5 og 8 i bilag 2)

Mulighed: Omkostningerne til håndtering, rensning og udledning af drænvand vil kunne effektiviseres gennem (langsigtet) strategi for afkobling.

Udledninger af næringsstoffer fra renseanlæg
Da renseanlæg renser ned til en bestemt koncentration for næringsstofferne uanset vandmængden, stiger udledningerne af næringsstoffer til vandmiljøet proportionalt med mængden af den tilledte mængde terrænnære grundvand (uvedkommende vand) til renseanlægget. Det er ikke usædvanligt, at et renseanlæg er belastet af uvedkommende vand svarende til 3-5 gange husholdnings- og industrispildevandsmængden. (Se evt. eksempel nr. 9 i bilag 2)

Mulighed: Der er en potentiel mulighed for reduktion af udledning af næringsstoffer fra renseanlæg gennem fokus på fjernelse af uvedkommende vand.

Vand i kældre efter renovering af kloakker
Der er flere konkrete eksempler på, at boligejere har fået problemer med fugtige kældervægge og vand i kældre efter at ældre, slidte kloaksystemer er udskiftet med nye, tætte anlæg. I disse tilfælde må den enkelte borger selv etablere og bekoste omfangsdræn for at beskytte huset mod grundvand. Ofte ender vandet fra omfangsdrænene i de nyetablerede kloaksystemer, da der ikke er andre steder at pumpe vandet hen. Dette medfører, at selskaberne ikke får fuld valuta for deres investeringer. (Se evt. eksempel 2, 6 i bilag 2),

Mulighed: Gennem en holistisk håndtering af byens samlende vandkredsløb kan sikres en samfundsøkonomisk effektiv beskyttelse af ejendomme.

Byudvikling i lavtliggende forsumpningstruede områder
Igennem årtier er by- og sommerhusområder udviklet i nærheden af attraktiv natur, hvilket i sig selv giver god mening. Udfordringen er ofte, at områderne har været eller er lavtliggende landbrugsarealer, som er drænede. Det giver sig selv, at der er stor risiko for forsumpning på grund af klimaforandringer, som yderligere forstærkes af, at de gamle dræn falder sammen, fordi de ikke vedligeholdes.

Disse områder er en udfordring for spildevandsselskaberne både i etablerings- og driftsfasen, fordi det er relativt dyrt at etablere ledninger under grundvandsspejlet, og giver høj sandsynlighed for indsivning af terrænnært grundvand.

Mulighed: Nye regler på området vil kunne understøtte udvikling af bæredygtige byområder ift. vandhåndtering. I forhold til det terrænnære grundvand kunne etablering af et 3. ledningssystem være en del af løsningen. Herved vil der også kunne anvises en bortledningsmulighed til borgere med f.eks. problemer med bortledning af vand fra omfangsdræn.

Udledningstilladelser
Der findes eksempler på, at selskaber i forbindelse med separering af kloaksystemer ikke har kunnet opnå tilladelse til udledning af den mængde grundvand/drænvand, der er tilledt kloaksystemet, men heller ikke har mulighed for at koble det fra. Separeringsprojekterne er i nogle tilfælde udsprunget af krav i statslige vandområdeplaner. Problemstillingen medfører i nogle tilfælde, at selskabet ikke kan bidrage til opfyldelse af vandområdeplanernes målsætninger.

Mulighed: Klar lovgivning omkring håndtering af terrænnært grundvand vil muliggøre gennemførelse af kloakprojekter, og nye løsningsmuligheder i praksis vil forbedre mulighederne for opfyldelse af krav i de statslige vandområdeplaner.

Lokal afledning af regnvand(LAR)
Udbredelsen af lokal afledning af regnvand er i mange tilfælde et omkostningseffektivt alternativ til afledning i rør samtidig med, at det kan reducere behovet for dyre og besværlige opgravninger, som metode til klimatilpasning.

Højtstående terrænnært grundvand medfører, at LAR-løsningerne ikke kan sættes i spil. Den forventede vandstandsstigning for terrænnært grundvand medfører, at endnu flere områder udelukkes i forhold til anvendelse af LAR-løsninger.

Mulighed: Etablering af et 3. ledningssystem for drænvand vil give mulighed for større udbredelse af klimatilpasningsløsninger og omkostningseffektive kloaksaneringsprojekter samt reducere driftsomkostninger til rensning af grundvand på renseanlæggene.

Øgede udledninger fra fælleskloak
I forbindelse med kraftige regnskyl optager grundvand i kloaksystemerne vigtig kapacitet i de afskærende ledningssystemer, hvilket medfører aflastninger fra overløbsbygværker fra regnhændelser, der normalt ikke vil give overløb af opspædet spildevand til recipienterne.

Mulighed: Reduktion af mængden af grundvand i kloaksystemerne vil medføre en minimering af udledning af næringsstoffer fra regnbetingede udledninger fra overløbsbygværker.

Reduktion eller stop i indvinding af drikkevand
Ændringer i vandindvinding som følge af for eksempel fund af uønskede stoffer på kildepladsen samt lukning af vandværker ifm. overtagelser/sammenlægninger, medfører for nogle områder en reduktion af eller stop for indvindingen af drikkevand. Disse forhold kan lokalt - afhængig af de geologiske forhold - forstærke en stigning i det terrænnære grundvand. (Eksemplet fra Odense i begyndelse af notatet er et eksempel her på. Se derudover eksempel 1 og 4 i bilag 3)

Mulighed: Fleksible regler om "afværgeboringer/-vand", kan være med til at muliggøre holistiske løsninger. Udgangspunktet bør være, at der findes samfundsøkonomisk og miljømæssige løsninger til beskyttelse af kældre, haver, infrastruktur o.l.

Juridiske barrierer og muligheder

De nuværende regler på vandløbsområdet er anvendelige i forhold til håndtering af terrænnært grundvand/drænvand i det åbne land. De er ikke hensigtsmæssige i forhold til håndtering af terrænnært grundvand i byområder.

På spildevandområdet er der hjemmel til at modtage terrænnært grundvand, der tilledes via omfangsdræn og formodentlig i det omfang, der er ledig kapacitet i eksisterende kloakledninger til afledning af tag- og overfladevand. Undtagelsesvist kan der også afledes drænvand til kloakledninger, men regler og retningslinjer lægger op til, at det netop kun er undtagelsesvist. Reglerne om klimatilpasning retter sig udelukkende mod tag- og overfladevand/regnvand, men ikke mod grundvand.

Det er kendt, at vandindvinding til vandforsyning i nogle tilfælde forebygger problemer med terrænnært grundvand. Men der er ikke hjemmel til, at vandforsyninger indvinder terrænnært grundvand, når dette sker med bortskaffelse – og ikke vandforsyning – for øje.

Den økonomiske regulering af vandforsynings- og spildevandsselskaber giver ikke hjemmel eller rammer til, at selskaberne kan håndtere terrænnært grundvand som en del af deres opgaver.

Sammenfattende kan det konstateres, at der efter gældende regler og retningslinjer kun er få muligheder for at håndtere terrænnært grundvand. Men der er ingen regler eller retningslinjer, der direkte regulerer området, ligesom de muligheder, der er identificeret, er for begrænsede til at håndtere de aktuelle presserende udfordringer på området, jævnfør afsnittet om konkrete problemer samt bilag 2. Med det eksisterende regelsæt er der risiko for at løsning af problemer ét sted udløser problemer et andet sted. Der er derfor et stort behov for at få ændret gældende regler og retningslinjer, så problemerne med terrænnært grundvand kan løses for borgerne/grundejerne på en hensigtsmæssig måde.

I bilag 3 er der en mere detaljeret beskrivelse af juridiske barrierer og muligheder udspecificeret på de forskellige lovområder.

Bilag

Bilag 1 – Selskaber der har bidraget til DANVAs spørgeskemaundersøgelse

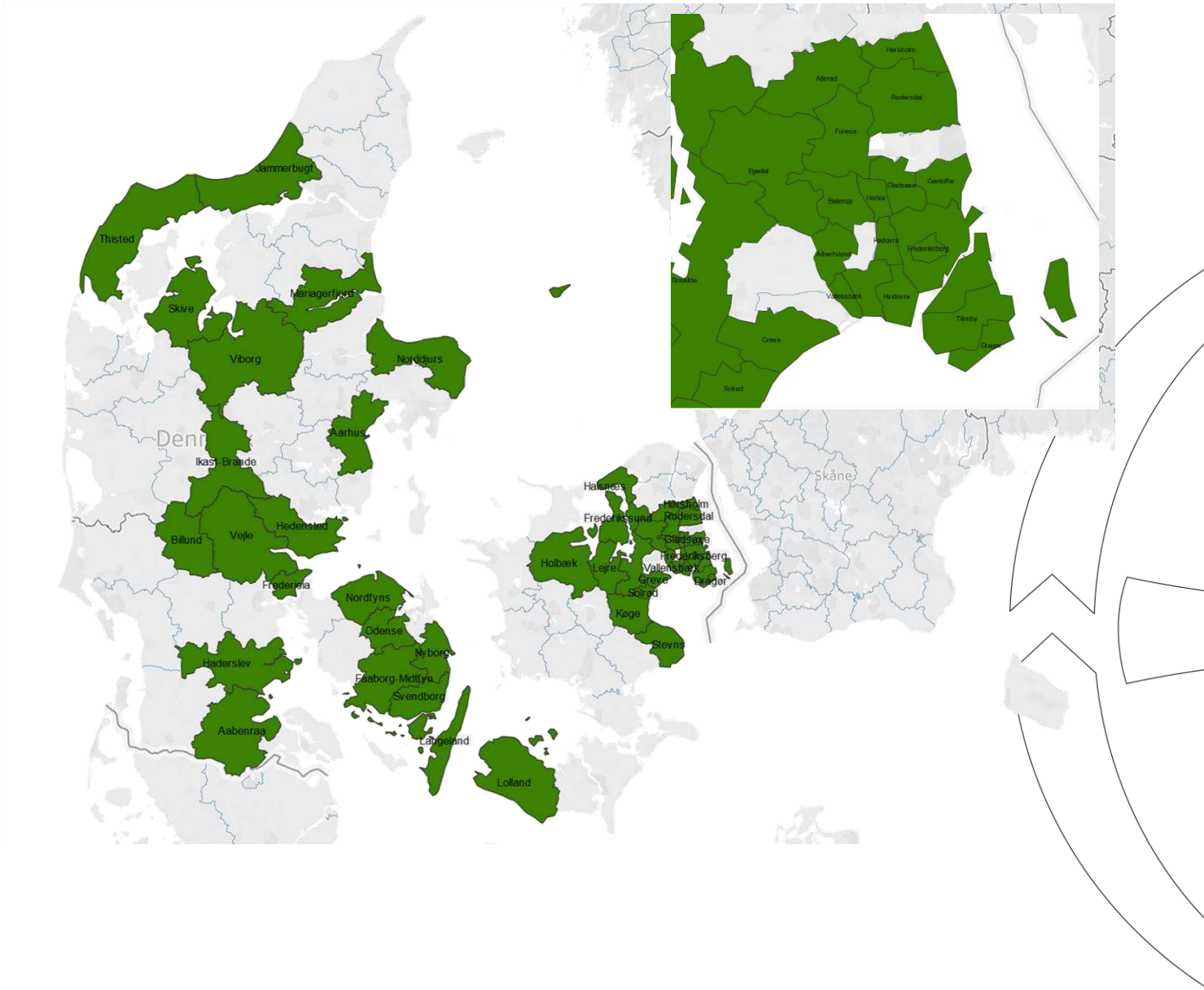
Bilag 2 – Konkrete eksempler på selskabernes udfordringer med højtstående terrænnært grundvand

Bilag 3 – Juridiske barrierer og muligheder i forskellige regelsæt

BILAG 1

Vedr.: Selskaber der har bidraget til DANVAs spørgeskemaundersøgelse

Nedenstående figur viser de kommuner, som spildevandsselskaberne, der har bidraget til undersøgelsen, servicerer. Opslag på statistikbanken.dk viser et samlet indbyggerantal på ca. 3,2 mio. indbyggere. DANVA har kendskab til flere selskaber end dem, der har bidraget til undersøgelsen, som har udfordringer med terrænnært grundvand.



BILAG 2

Vedr.: Konkrete eksempler på selskabernes udfordringer med højtstående terrænnært grundvand

Nedenstående eksempler er direkte indsat fra svar på DANVAs spørgeskemaundersøgelse, men anonymiseret.

Eksempel 1
Xxx vandværk ønskes nedlagt allerede tilbage i 2009, men pga. artesisk vandtryk har Xxx Vand forsøgt en løsning, hvor vi sammen med Xxx kommune fandt på en måde hvordan det uvedkommende vand kunne løbe kontrolleret i et åbent vandløb, hvor der i dag ligger en rørledning langs en offentlig sti. Projektet startede ud med gode intentioner, men blev bremset i 2010 af, at Xxx kommune havde en førsteprioritet, der hed – og stadig hedder – udvikling af Xxx Havn, og dette fandt man ikke lige at projektet kunne passe ind i umiddelbart. Man ville ikke lade penneføringen på det nye åbne vandløb forstyrre de ideer, der skulle udvikles på havnen. Sidenhen har projektet været genoplivet et par gange, men det har ikke fået den bevågenhed og rettidighed, der muliggjorde en fælles etablering og håndtering af det uvedkommende grundvand indtil videre. En anden udfordring var, at der var tvivl om ejerskabet af den ledning, som det uvedkommende grundvand ledes til i dag. Xxx kommune mener ikke, det er en offentlig ledning, Xxx mener ikke, at det er vores opgave at håndtere grundvand, og lodsejerne langs ledningen og evt. den kommende vandløbsbred er ikke interesserede i at blive bredejere, med de ansvar og pligter, der deraf følger for vedligeholdelse osv. Xxx kommune er derfor i gang med at få sagen juridisk undersøgt, for at finde ud af hvis ansvar, ledning/vandløbet hviler på. Der er ikke – nu små 10 år efter – kommet nogen afklaring på dette. Samtidigt ved vi heller ikke, om vi overhovedet vil kunne føre en eventuel fælles indsats som et medfinansieringsprojekt, for kommunen fattes penge, og forsyningen ønsker ikke at investere i noget, der ikke kan komme ind under reglerne for prisloftsreguleringen. Så der er nok af problemer: ingen vil tage ansvar for det uvedkommende grundvand, fordi det koster at håndtere det.

Eksempel 2
I forbindelse med et konkret saneringsprojekt i Xxx midtby, hvor grundvandet er terrænnært, og hvor nogle huse har udfordringer med grundvand, er vi i dialog med kommunen om, hvordan vi sikrer, at ejendommene fortsat kan komme af med deres grundvand, som måske vil stige, når vi lægger nye tætte ledninger. Løsningen er måske at give ejendommene adgang til at pumpe deres grundvand til vores regnvandsledning. En anden mulighed kan være at lægge en sideordnet transportledning til at modtage drænvand og transportere det til vandløbet. Udgift til en supplerende transportledning til drænvand kan vi som forsyning ikke afholde under vores økonomi, som lovgivningen er i dag

Eksempel 3

Flere og flere grundejere oplever problemer med vand i haven. Xxx har fået henvendelser fra et anlægsgartnerfirma, som søger om lov til at tilslutte et dræn fra haven til Xxx's system. Disse ansøgninger bliver afvist, da drænvand ikke er en del af det vand, som skal håndteres af kloaksystemet. Hos Xxx undrer vi os over, at det kun er et af byens mange firmaer, som tilsyneladende får disse henvendelser, og vi har en mistanke om, at andre firmaer bare udfører arbejdet uden at søge tilladelse. Det er meget svært for os at opdage noget, da ejendommen jo i forvejen er tilsluttet kloaksystemet. Et eksempel på en henvendelse er vedhæftet (Eksempel på henvendelse om dræning af have)

Fodboldbaner giver også problemer, da der er et ønske om at sikre tørre baner at spille på, men der er ikke nødvendigvis en naturlig recipient til drænvandet, så der er et ønske om at slutte dette på kloaksystemet. Og i forvejen er en del fodboldbaner placeret på jord, som ikke har været velegnet til at bygge på f.eks. fordi det ligger lavt/fugtigt.

Et specielt stort problem oplever Xxx i områder, som kun er spildevandskloakeret, da der her sker tilledning af drænvand til spildevandssystemet. Vi forventer i de kommende år, at problemet vil stige væsentligt, da dele af de spildevandskloakerede områder ligger lavt (terræn under kote 2,00) og tæt på havet. I dag oplever mange grundejere problemer med våde haver i disse områder og problemer med at nedsive overfladevand. Problemerne forventes forværret med de kommende stigninger i havspejlet, som vil medføre stigninger i grundvandsstanden i disse områder]

Eksempel 4

Vi har en konkret problemstilling i Xxx omkring håndtering af regnvand. Den løsning, som nok vil være den bedste og billigste, har vi umiddelbart set ikke lovhjemmel til. 50 mio. kr. koster løsningen, hvor vi fastlåser grundvandsspejlet og grundejerne stadig selv nedsiver regnvandet – denne løsning ligger uden for det vi må. Den traditionelle separatkloakering koster ca. 150 mio. kr. - altså 3 gange så meget.

Eksempel 5

I et mindre område, der støder op til Gudenåen, har vi allerede separeret ledningsnettet. Ledningsnettet er delvist fejlbehæftet, og i den forbindelse har vi undersøgt tilstanden med tv-inspektion. Tv-inspektion har vist en større mængde drænledninger, der er tilkoblet regnvandssystemet. Der er ingen tvivl om, at boligområdet ikke havde været opført, hvis området ikke var drænet. I regnvandssystemet har vi for nuværende den fornødne kapacitet, men ved yderligere grundvandsstigning eller restriktioner på vores udledningstilladelse vil vi få store problemer med at håndtere både indsivning i de tekniske anlæg og vand fra de tilkoblede dræn.

Eksempel 6

Sommerhusområdet Xxx er kun kloakeret for spildevand. Alle hovedledninger er strømpeforet, og de værste stikledninger, men ikke alle stikledninger, er blevet renoveret. Brønde er enten blevet strømpeforet igennem eller tætnet efterfølgende.

Lige efter renoveringen faldt de pumpede vandmængder til renseanlægget, men det blev stille og roligt værre igen, efterhånden som vandet fandt nye veje ind i afløbssystemet – via stikledninger på privat og offentlig grund. Det er meget arbejdskrævende – og svært at finde regnvejrsdage - at skulle udpege præcis hvilke ejendomme, som er synderne, og herefter at have kommunen til at sende påbud til dem.

Eksempel 7

Xxx er byudviklet i den tidlige industrialisering. Her drænede man store områder og nedlagde vandløb og byggede huse ovenpå. Vandløbet ” Xxx” findes kun på de historiske kort, men terræn er stadig formet med en ådal, og grundvandet og overfladevandet løber, som det altid har gjort. Forskellen er at i dag ligger veje og murermestervillaer i vandløbetstidligere forløb. Resultatet er massive forsumpningsproblemer. Hvert år står der blankt vand i villahaverne, græsplænerne er sumpet, og der er massive problemer med opfugtede kældre. Samtidig er området sårbart for skybrud og oversvømmelsesskader.

Området er fælleskloakeret. Der er kapacitetsproblemer, og områdets regnvandshåndtering skal fremtidssikres. Samtidig er tilstanden og restlevetiden af fælleskloakken for god til at denne med økonomisk og teknisk fordel kan erstattes af fx et separatsystem. Det ønsker vi heller ikke, da forventningen til nye tætte kloakker vil være at grundvandet stiger yderligere, og at omfanget af uvedkommende vand vil opretholdes og måske endda forværres i takt med at grundejerne én for én investerer i omfangsdræn på de mange kældre i Xxx.

Pilotprojektet omfatter en semiseparering med et nyt terrænbaseret regnvandssystem med samtidig levetidsforlængelse af fælleskloakken med strømpeforing. Så meget regnvand som muligt fra vejene og de enkelte matrikler skal frakobles fælleskloakken og tilsluttes over terræn til det nye regnvandssystem i vejen.

Helt konkret omfatter projektets fase 1 etablering af et sammenhængende LAR system på villavejene, hvor der etableres permeabel belægning under parkering, grønne vejbede med filtermuld for rensning og forsinkelse samt nedsivning i nogle områder og dræn i bunden af de permeable belægninger og vejbedene i andre områder. Resultatet er super – stor borgertilfredshed, samlet set en øget kapacitet, der fremtidssikrer regnvandshåndteringen, øget robusthed mod oversvømmelser, rensning af tag og overfladevand, forsinkelse af afstrømning, nedsivning og samtidig grundvandskontrol, afhjælpning af forsumpning og sidst men ikke mindst, stigende huspriser, grøn kvarterløft, mere grøn og attraktiv bydel og rekreativ merværdi til borgerne – hver dag.

Det har dog vist sig meget vanskeligt at etablere disse synergiløsninger. Vejloven vanskeliggør samarbejdet grundet bl.a. fravigelse af gæsteprincip og råderet over vejarealer. Det er uklart, om vi må dræne og hvortil. Må vandselskabet etablere grundvandskontrol som en del af den økonomiske ramme? Er grundvand spildevand? Er det kommunen eller de private, der skal etablere drænet, og vandselskabet, der skal bygge resten? Det er ikke en fuld separering, så det er administrativt lidt tungere at håndtere, fx ift. påbud om separering på egen grund.

Eksempel 8

Forsyningen ønsker at frakoble drænvand og vand fra overløb fra småsøer i et område, der kaldes Xxx.

Xxx er fælleskloakeret. I området er flere gamle markdræn og rørlagte vandløb koblet til fælleskloakken. På en enkelt strækning er også tilkoblet et åbent vandløb, ligesom der fra nogle af søerne i området er etableret overløb via dræn til fælleskloakken.

De pågældende dræn er ikke deklareret, og det forventes, at de fleste grundejere pga. den manglende tinglysning ikke er bekendt med drænenes eksistens. Der er derfor mange af drænene i området, som ikke er blevet behørigt vedligeholdt, og drænene har derfor ikke længere den tilsigtede effekt.

Situationen er derfor den, at der er et stigende afledningsproblem i området, som blandt andet har medført at der er borgere, som har etableret alternative løsninger, som fx en pumpeløsning, hvor drænvandet pumpes direkte til kloakken.

Drænvandet forventes at ledes via større vej mod en sø. Forsyningen er ikke bekendt med, hvordan drænvandet i givet fald ledes fra vejen til søen. Herunder, om det sker via forsyningens spildevandsledninger i området.

Eksempel 9
Det er i sommeren 2018 konstateret, at et renseanlæg modtager 7 gange mere vand end der distribueres. Dette tyder på store mængder af uvedkommende vand. Oplandet til renseanlægget er dels kystnært og dels lavtliggende. I oplandet ligger indvindingsboringer, der grundet vandkvaliteten ønskes lukket. Der er i dele af oplandet udfordringer med højtstående grundvand. Afløbssystemet er fællessystem og etableret i 1930'erne. Systemet er i dårlig stand og ikke klimatilpasset. Forsyningen planlægger klimatilpasning i området og nedlæggelse af renseanlægget. Det er tydeligt, at der er uvedkommende vand i afløbssystemet. Hvordan forholder forsyningen sig dels til lukningen af indvindingsboringerne og dels til etablering af nyt afløbssystem? Hvilke forpligtelser har forsyningen i forhold dels til den dræning, det eksisterende afløbssystem har foretaget, og dels til den øgede grundvandsstigning i forbindelse med lukningen af indvindingsboringerne?

BILAG 3

Vedr.: Juridiske barrierer og muligheder i forskellige regelsæt

Vandløbsloven
Loven er først og fremmest udformet af hensyn til vandløb og dræn i landområderne. Den har ringe anvendelse i forhold til terrænnært grundvand i byområder. På landet vil det ofte være i en landmands interesse, at han i tilknytning til udøvelse af sit erhverv kan benytte sig af sin frie dræningsret. Ligeledes kan en landmand i forbindelsen med udøvelsen af sit erhverv have interesse i at deltage i anlæggelsen af nye vandløb.
I byen er pladsen mere trang, og langt størsteparten af de grundejere, der berøres af problemerne med terrænnært grundvand, har hverken ressourcer eller kompetencer til at håndtere udfordringer med terrænnært grundvand. I den forbindelse bemærkes, at lovens princip om betaling efter den nytte, den enkelte grundejer har af vandløbet, vil være meget vanskelig og administrativt omfattende at gennemføre i byområder, jævnfør eksempel 1.
Dertil kommer, at vandløbsmyndighederne ikke er underlagt nogen handlepligt. Så selv om folk i byområder måtte have ønske om, at der etableres dræn/vandløb for at få afledt terrænnært grundvand, har vandløbsmyndigheden lille tilskyndelse til at gøre noget ved det.

Betalingsloven, den tilhørende vejledning og bekendtgørelsen om medfinansiering af klimatilpasningsprojekter
Loven rummer ingen bestemmelser om spildevandsselskabers muligheder for at opkræve betaling for afledning af terrænnært grundvand. Det er derfor tvivlsomt, om selskaberne må opkræve betaling. Energistyrelsen har vurderet, at spildevandsselskaber ikke må opkræve betaling for afledning af drænvand.
Loven lægger heller ikke op til, at spildevandsselskaber kan håndtere terrænnært grundvand. Dog fremgår det eksplicit, at spildevandsselskaber kan modtage vand fra omfangsdræn. Men de må ikke opkræve betaling for dette vand.
Vejledningen anbefaler at drænvand ikke bør tilledes kloakker, men der er ikke et direkte forbud mod, at det tilledes.
I forhold til spildevandsselskabers medfinansiering og drift af klimatilpasningsprojekter på terræn i stedet for de traditionelle anlæg under terræn omfatter disse projekter udtrykkeligt kun tag- og overfladevand. Grundvand omtales ikke.

Vandsektorloven
Der er ingen omtale i loven af, at hverken vandforsynings- eller spildevandsselskaber må håndtere terrænnært grundvand med henblik på bortskaffelse.

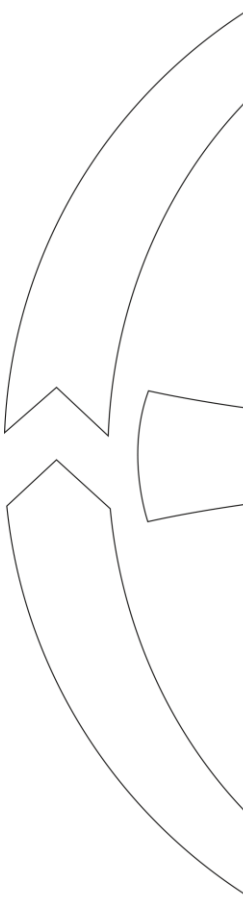
Bekendtgørelsen om økonomiske rammer
Det fremgår ikke, at vandforsynings- eller spildevandsselskaber kan håndtere terrænnært grundvand inden for de økonomiske rammer. På den baggrund er det også meget tvivlsomt, i hvilket omfang selskaberne ville kunne få tillæg i deres økonomiske rammer til at løse opgaven, jævnfør eksempel 7.

Bekendtgørelsen om tilknyttet virksomhed og vejledningen til denne
Håndtering af terrænnært grundvand fremgår ikke af positivlisten over tilladt tilknyttet virksomhed for hverken spildevandsselskaber eller vandforsyningsselskaber.
Advokatfirmaet Energi & Miljø har vurderet, at et spildevandsselskab efter bekendtgørelsen må udnytte eventuel overskudskapacitet i ledninger, der alene transporterer tag- og overfladevand, til afledning af drænvand. Denne vurdering er også relevant i forhold til terrænnært grundvand.
Ligeledes vurderer Energi & Miljø, at spildevandsselskaber kan kræve betaling for afledning af terrænnært grundvand som hovedaktivitet, samt at de kan indberette betalingen som en del af deres indtægter under de økonomiske rammer.
Det er væsentligt at understrege, at Energi & Miljø alene mener, at der kan kræves betaling for afledning af drænvand som hovedaktivitet, når der er overskudskapacitet i ledninger, der alene transporterer tag- og overfladevand. Det er altså ikke en mulighed i fællessystemer, og det fremgår ligeledes, at Energi & Miljø ikke mener, det er muligt at gøre det som tilknyttet virksomhed.
Sammenlignet med den nævnte vurdering for spildevand fremstår det mere uklart om et vandforsyningsselskab som en del af sin hovedvirksomhed må håndtere terrænnært grundvand. Der er flere eksempler på, at vandforsyningsselskaber forebygger problemer med terrænnært grundvand, fordi deres drikkevandsindvinding som sideeffekt er med til at holde grundvandsspejlet nede.
DANVA kender ikke til vurderinger eller myndighedsafgørelser om, hvorvidt et vandforsyningsselskab som del af sin hovedvirksomhed må oppumpe grundvand i et opland, der har udfordringer med terrænnært grundvand, men som ikke (længere) skal bruges til drikkevandsforsyning. Det samme gælder vandforsyningers opkrævning af betaling for sådan en ydelse.

Vandforsyningsloven
Efter loven kan vandforsyninger varetage vandforsyning og kræve betaling for dette. Loven giver ikke hjemmel til, at vandforsyninger kan varetage oppumpning af grundvand mod betaling, når dette ikke sker i forbindelse med vandforsyning.
Det følger af Natur- og Miljøklagenævnets praksis, at grundejeres permanente sænkninger af grundvandsspejlet for at beskytte deres ejendomme ikke kræver tilladelse efter loven. Ligeledes følger det af nævnte praksis, at grundejere kan pådrage sig erstatningsansvar efter loven, hvis deres permanente sænkning af grundvandet giver anledning til skader for andre parter.

Miljøbeskyttelsesloven, spildevandsbekendtgørelsen og dennes vejledning
Fokus på beskyttelse af grundvandsressourcer i forhold til vandindvinding.
Der er ingen bestemmelser i forhold til håndtering af udfordringerne med terrænnært grundvand. Kravet til spildevandsselskabers udarbejdelse af oversvømmelseskort i forbindelse med klimatilpasning inddrager ikke terrænnært grundvand som en faktor. Oppumpet grundvand er kun at betragte som spildevand og dermed noget, spildevandsselskaber skal håndtere under forudsætning af, at der er tale om forurenet grundvand.
Efter vejledningen anses drænvand generelt ikke for at være spildevand og bør som udgangspunkt derfor ikke afledes til kloak. Kommunalbestyrelsen er dog ikke afskåret fra at meddele tilladelse til afledning af vand, der ikke umiddelbart er omfattet af definitionen af tag- og overfladevand, hvis sammensætningen ikke afviger væsentligt fra sammensætningen af vand, der er direkte omfattet af definitionen på tag- og overfladevand. Men vejledningen lægger ikke op til, at spildevandsselskaberne skal aflede terrænnært grundvand. Det fremgår, at det vil være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at afvikle eksisterende drænrettigheder, hvis kommunalbestyrelsen ønsker at optage et vandløb i spildevandsplanen. Det kan eksempelvis ske ved anlæggelse af et nyt vandløb/dræn.
Den beskrevne juridiske tvetydighed er blandt andet kommet til udtryk ved, at nogle spildevandsselskaber har oplevet, at der ikke i deres udledningstilladelser fra kommunen er taget højde for indsivning af terrænnært grundvand/drænvand samtidig med, at selskaberne ikke har fået mulighed for at frakoble dette vand.

Planloven
Efter planloven kan klimatilpasning og sikring mod oversvømmelse og erosion indgå som formål/hensyn, der skal varetages efter lokalplaner. F.eks. kan der stilles krav om ubefæstede arealer og om, at bygninger skal placeres med en høj beliggenhed. Sikring mod terrænnært grundvand er dog overhovedet ikke nævnt i hverken loven eller forarbejderne.
Det kan ikke udelukkes, at sikring mod terrænnært grundvand kan indgå i lokalplanlægning, men pt. er dette uafklaret. Desuden er der ingen handlepligt efter lokalplaner, og de retter sig alene mod fremtidige dispositioner.



Screening of Alternative Water Sources for Copenhagen's Lakes and Streams

MILJØ NØRREBRO

Miljøpunkt Nørrebro

Juni 2019

By Fionn Murphy & Anders Jørn Jensen

1. Overview

This report aims to identify water sources within close proximity to Copenhagen

1.1 Copenhagen's Water Network

The city

2. Available Water Sources

2.1 Groundwater and Relief drillings

In order to combat high groundwater and control water pollution, drilling, drainage and pumping is being conducted at various locations in the city. This is done by both private residents and regional and other authorities.

Region Hovedstaden have been extracting contaminated groundwater in small quantities for filtration treatment at several locations in the city (figure 2). In many cases, this is allowed to re-infiltrate back into the ground water or is discharged to the sewer.

Similarly, in order to combat rising groundwater, private residents have the right to remove groundwater in order to safeguard their basements via the establishment of 'omfangsdræn

A more extensive and systematic regime of groundwater level control would eliminate the threat rising groundwater poses to infrastructure and buildings, while solving the problem of drain water filling up the sewer system, which negates investments in climate adaptive sewerage infrastructure.

We can assess the magnitude of economic value of groundwater control by looking at an analysis of a number of different scenarios in Frederiksberg. Frederiksberg estimate that cessation of groundwater pumping would result in a loss of 880 million kr., mainly due to deep basements needing drainage, increased cost of the cloudburst plan and securing of buried infrastructure (Frederiksberg Kommune et. al. (2018) & Frederiksberg Forsyning (2018)).

Figure 3: Costing figures for different Intervention scenarios Frederiksberg

No estimates for a reverse scenario in Copenhagen exist, but in future climate scenarios, the benefits of active groundwater control would likely be in the billions of DKK, based upon Copenhagen being a much larger municipality.

More careful management of groundwater would have significant other benefits for society, providing a large and steady source of water for the city

2.2 Natural Springs

Although not all documented, there are a number of natural springs which emerge in different parts of the city. There is great variation in the way such springs are managed. While some are utilized to feed water features such as those in Frederiksberg Have and Søndermarken, many others are seen as a nuisance and are pumped to the sewer system. A combination of historical maps, site visits and public consultation were used to ascertain the viability of utilising various springs.

Lersøkilde

Flow: 6.5- 10 L/s Total P: 24 µg/l Total N: 8.4mg/l (KK, 2006)

Lersøkilde

2.3 Surface Water

Street runoff and storm water

Copenhagen has a largely combined sewer where hazardous raw sewage and more benign drain water are treated by the same system. A long term solution would be the separation and utilisation of surface runoff. Although rain is lacking during droughts, collection of precipitation from the surrounding areas, before and after such events would safeguard from extreme water losses and increase the speed of recovery. Although rainwater from streets and rooftops is not of suitable quality to discharge into lakes due to its high potential to collect contaminants, several relatively low cost purification techniques are available.

A promising recent development has been the successful implementation of dual porosity filtration, a simple but effective process which utilises layers of varying porosity to remove unwanted substances from the water. The process is primarily driven by gravity and does not require chemical input. This technology has recently been utilised in Ørestad (figure 4), where a large system was installed to treat road runoff over an area of 30ha. The system, which can treat up to 105 litres of water a second, greatly improves the chemical quality of this runoff, reducing the phosphorus content to a level low enough for discharge to freshwater ecosystems. The facility will be concealed underground upon completion and cost in the region of 8 million kroner. The plant does not have operating costs beyond pumping water to the facility. Far smaller instances of this purification technique do exist and could be scaled down to appropriate sizes for a more condensed setting, such as in Allerød where a much smaller unit treats 3L/s at a cost of 0.6 million DKK. (M. Bergen Jensen, Personal Communication, 12/12/18)

Figure 5: Dual Porosity Filtration Facility in Ørestad, prior to covering

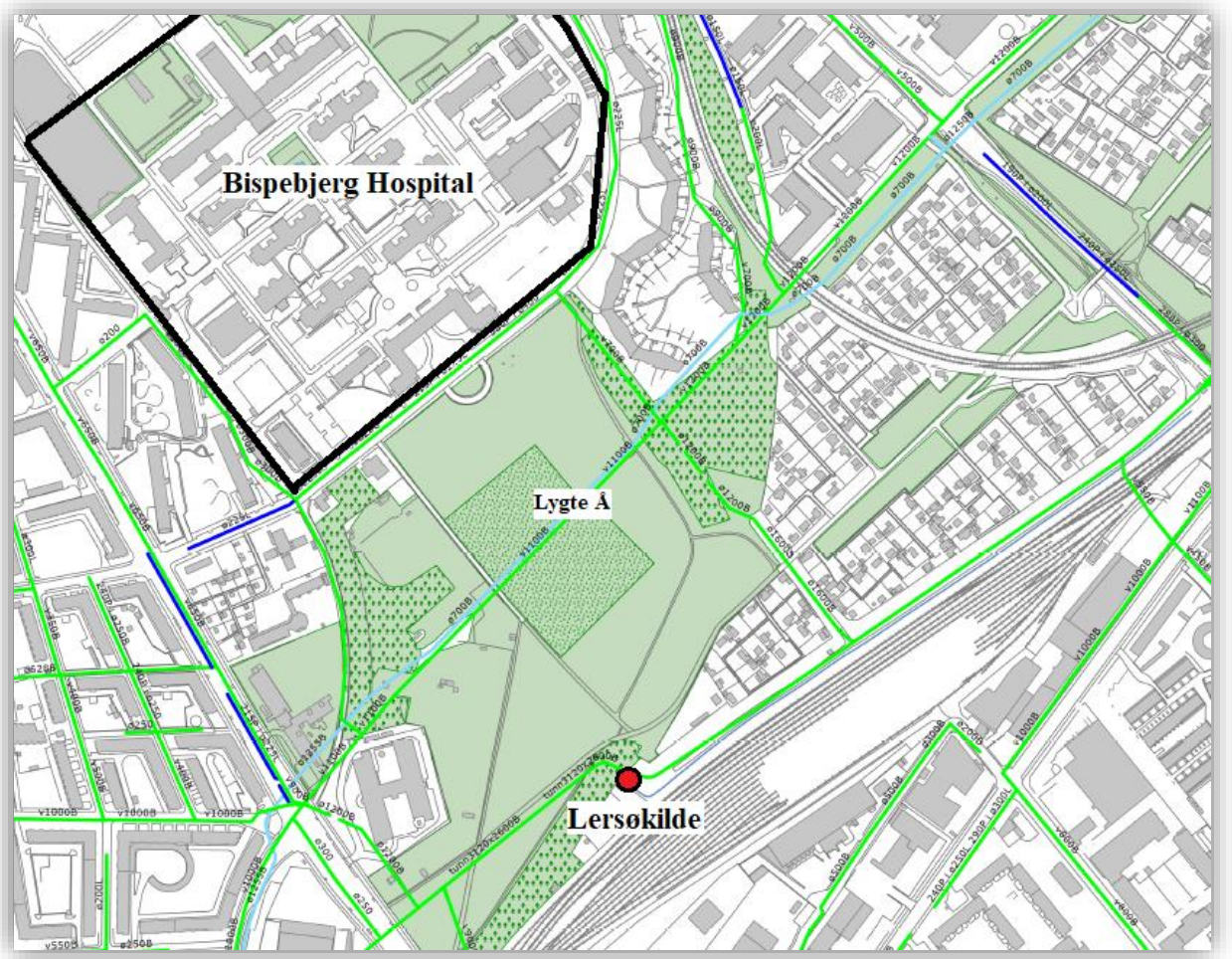
2.4 Hospitals

Copenhagen

3. Recommendations

The Lersøparken area presents a variety of potential water sources, all in close proximity to Lygte Å, which eventually flows into Copenhagen

This specifically would involve the use of the available water from Lersøkilde and Bispebjerg hospital. These two features are situated within just 200 meters of Lygte Å, on opposite sides of a public park (figure 6). Any connective works would cause minimal disruption to the local area, as there are no roads or buildings in the immediate vicinity. The incorporation of the water from these two aforementioned features would account for almost all of the inner lakes



Rising groundwater is a threat to our existing building mass. Increased drainage (omfangsdræn) to sewers to protect buildings represents a potential hollowing out of investments in adaptation of our sewer system to at changing climate. A more extensive and systematic public regime of groundwater level control would eliminate the threat rising groundwater poses to buildings and solve the problem of drain water filling up the sewer system, which negates investments in climate adaptive sewerage infrastructure.

Based upon other studies, an active groundwater control regime would have an economic benefit worth billions of DKK, in the most likely future climate and groundwater scenarios. Unfortunately, there is currently uncertainty regarding the legal status which applies to municipalities or utility companies undertaking these activities. This question is in stark need of clarification from the relevant authorities.

4. References

Bühler, O., Tøttrup, C., Borgstrøm, R., & Jensen, M. B. (2010).

Urban Heat Island i København: Beskrivelse af fænomenet, vurdering af omfang i København, input til strategi for håndtering.

Skov & Landskab, Københavns Universitet.

Københavns Kommune (2006)

Screening af muligheder og barrierer ved åbning af vandløbsstrækninger i Københavns Kommune

Københavns Kommune (2013)

Bispebjerg Hospital: VVM-redegørelse og miljøvurdering

https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/4c150e6d-f0c4-4940-8354-9ccae7c3dcba/78d9289e-9e11-4a6b-8976-6375a159090d/Attachments/74890352-db35-441b-8bf8-e92818746ffe.PDF (Accessed 18/02/19)

Michelsen, K. (2018)

Interviewed by Thomas Frederiksen for Minby, October 15th

https://minby.dk/2018/10/15/83882/solen-har-stjaalet-soeernes-vand/ (Accessed 18/02/19)

Miljøstyrelsen (2016)

Vandeffektive hospitaler, Potentialer for vandbesparende teknologi og brug af sekundavand

https://mfvm.dk/fileadmin/user_upload/MFVM/Publikationer/Bilag4_rapport_sekundavand.pdf (Accessed 18/02/19)

Miljøstyrelsen (2018)

Rent vand finder vej til renseanlæggene

https://mst.dk/service/nyheder/nyhedsarkiv/2018/maj/rent-vand-finder-vej-til-renseanlaeggene/
(Accessed 18/02/19)

Frederiksberg Forsyning (2018)

Samfundsøkonomisk analyse af indvindingen på Frederiksberg

https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1095/Punkt_268_Bilag_2_Businesscase_Indv_Afvaergescenarie_1.pdf

Frederiksberg Kommune et. al. (2018)

Drikkevandsindvindingen på Frederiksberg Samfundsøkonomisk Analyse

https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1091/Punkt_194_Bilag_2_Rapport_Businesscase_Frederiksberg_2017_10pdf.pdf

Alternative vandkilder?

Miljøpunkt Nørrebro, juni 2019

Anders Jensen

Tørken i 2018
- en ny klimatilpasningsudfordring

- Vandingsforbud
- Øget trædød
- Blotlagte søbund (afdampning 90.000 L/t fra Søerne)
- Udtørring og reduceret afdampning fra træer og grønne områder
- Varmeø-effekt (UHI) fører til ophobning af varme i asfalt og bygninger = 12 grader varmere på stenbroen end lige uden for København (KU, 2010)
- Overdødelighed på 250 personer i 2018 hedebølgen (Statens Seruminstitut, 2018)
- Oversygelighed og kraftig ubehag
- Forringet produktivitet

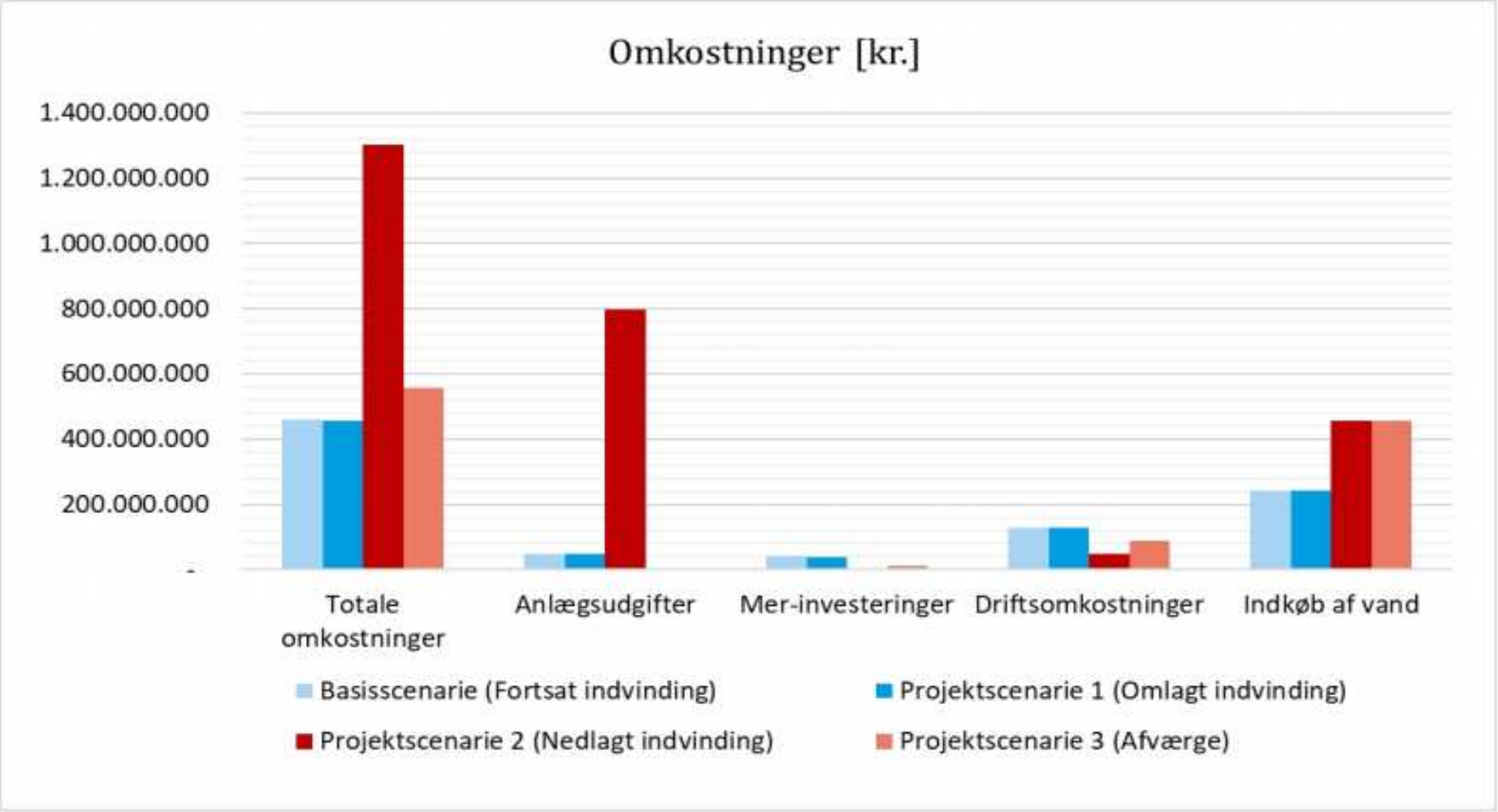
Skitsering af løsningsmuligheder

- Fjernkøling er en del af løsningen til at nedkøle byen for udsatte borgere, fx plejehjem og hospitaler.
- Aircondition er ikke en god løsning, da det bruger energi og skubber varme fra bygninger til det offentlige rum, som bliver yderligere ophedet.
- Hvidmalede tage
- Der er brug for mere ferskvand til at
  - holde søer og åer med vand og skabe nye vandspejl, så der sker en afdampning, som nedkøler byen.
  - vande træer (som også giver skygge) og (flere) grønne områder. Hvis vi får flere år med øget trædød grundet tørke, kan det forværre problemet med varmeø-effekten og blive selvforstærkende, da ældre store træer med dybe rødder henter vand fra undergrunden og giver skygge.

Alternative vandkilder

- Hospitaler (Bisp. + Riget 18 L/s)
- Kilder (Lersøkilden, 6,5 – 10 L/s, ledes i dag til rensning på Lynetten?!?)
- Regnvand (ikke relevant under tørke)
- Drænvand/grundvand (måske 25-30% af kloakvandet, men hvor meget i KBH?)
- Grundvand af anden kvalitet end drikkevand
  - Robust og stor kilde
  - Forureningsprofiler skal undersøges og vandet sendes hen hvor det kan
  - Hvem må pumpe dette op? (Region H må ikke)
  - Milliard-gevinst for samfundet i at undgå stigende grundvand, som vil kræve forankring af dyb infrastruktur og kældre

FRB: omkostninger på 880 mio. kr. ved stop for indvinding



Gevinster ved grundvandsoppumpning for forsyning/kommune

- Vandressource til klimatilpasning, synergi til rekreativt formål
- Stigende grundvand truer med at udhule investering i klimatilpasning af kloak, da grundejere har ret til at etablere omfangsdræn til kloak uden at betale forsyning for dette. (25-30% af vand i kloak er allerede 'uvedkommende

Svar til: Høring 49038 af: Knus Erik Hansen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
493

INDSENDT AF
Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Nordhavn Naturvenner

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
Høringssvar til forslaget til Kommuneplan 2019 fra Nordhavns Naturvenner 22. oktober 2019 Nordhavns Naturvenner har udarbejdet et forslag til en naturpark – Nordhavn Naturpark – på Ydre Nordhavn. Vi vil foreslå, at forslaget bliver integreret i kommuneplanen og med rammer i kommuneplanen, som tilgodeser forslaget. Vi vedlægger fil med forslaget. Det er endvidere i papir udleveret til medlemmer af Økonomiudvalget og af Teknik- og Miljøudvalget Vi finder det vigtigt, at der i takt med byudviklingen etableres større områder med natur. En bydel med f.eks. 40.000 indbyggere, som det har været planlagt til Nordhavn, vil f.eks. skulle have grønne områder på ca. 100 ha, hvis de skal følge gennemsnittet for København. Større naturområder har manglet i de sidste 2-3 årtiers byudvikling. I Ydre Nordhavn er der gode rammer for en større naturpark, som kan blive til stor gavn ikke kun for dem, der har deres gang I Nordhavn, men for alle i København. Det kan blive en naturpark, der fremmer biodiversiteten – og dermed også en park for flora og fauna. Forslaget til naturpark indeholder forskellige naturtyper. Først et område med skov, så en åben fælled med spredte træer og en sø, så et søområde (Nordhavnstippen) og til sidst på Nordhavnsstubben (i det nyopfyldte område) strand, strandeng og strandoverdrev. Det er et samlet område og på ca. 100 ha. Vi har lagt vægt på, at den samlede park går så langt ind mod byen som muligt i forhold de allerede konkrete planer, så der er let adgang til natur for københavnerne. Det skal være en park man kan udfolde sig i med respekt for de rammer, naturen giver. Størrelsen bidrager til, at man kan være og udfolde sig i parken på mange måder. Størrelsen bidrager også til at fremme biodiversiteten. Det er væsentligt, at naturparken er et samlet naturområde. Det vil blive ødelagt, hvis der placeres boldbaner som i By&Havn forslag til strukturplan. I den placeres boldbaner lige nord for Nordhavnstippen. Boldbanerne vil da adskille naturparkområdet i Nordhavnsstubben fra Nordhavnstippen og det øvrige naturparkareal i Nordhavn Naturpark. Det er derfor vigtigt, at kommuneplanen ikke tager udgangspunkt i

By&Havns placering af boldbaner i deres strukturplan for Nordhavn. Det er en kendt sag, at København generelt er underforsynet med grønne arealer til f.eks. boldspil o.l., rekreativ og aktiv udfoldelse. Det gælder både det uorganiserede såvel som det foreningsorganiserede behov. Vi er derfor enige i, at der er behov for boldbaner i Nordhavn, men finder det ikke hensigtsmæssigt at placere f.eks. bold¬baner midt inde i er naturparkområde. De bør placeres bolignært, hvor befolkningen bor og færdes. Vi vedlægger vores forslag til plan for Nordhavn Naturpark. Den kan også ses på: https://nordhavns-naturvenner.dk/ Plandokumentet kan hentes på: https://nordhavns-naturvenner.dk/wp-content/uploads/2019/08/Nordhavn-Naturpark-2019.pdf Nordhavns Naturvenner består af 10 grønne/lokale organisationer: Danmarks Naturfredningsforening Køben-havn, Østerbro Lokaludvalg, Friluftsrådet København, Dansk Ornitologisk Forening, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, NOAH, Verdens Skove, Østerbro Havnekomite, Miljø-punkt Østerbro og Østerbro Lokalråd. Med venlig hilsen Knud Erik Hansen Talsperson for Nordhavns Naturvenner 40 40 43 44 – mail@nordhavns-naturvenner.dk PS Planen for Nordhavn Naturpark fylder 9,2 MB. Da der kun kan oploades filer på op til 5 MB, sender jeg planen frem på anden måde.

Høringssvar til forslaget til Kommuneplan 2019

22. oktober 2019

Nordhavns Naturvenner har udarbejdet et forslag til en naturpark – Nordhavn Naturpark – på Ydre Nordhavn. Vi vil foreslå, at forslaget bliver integreret i kommuneplanen og med rammer i kommuneplanen, som tilgodeser forslaget. Vi vedlægger fil med forslaget. Det er endvidere i papir udleveret til medlemmer af Økonomiudvalget og af Teknik- og Miljøudvalget

Vi finder det vigtigt, at der i takt med byudviklingen etableres større områder med natur. En bydel med f.eks. 40.000 indbyggere, som det har været planlagt til Nordhavn, vil f.eks. skulle have grønne områder på ca. 100 ha, hvis de skal følge gennemsnittet for København. Større naturområder har manglet i de sidste 2-3 årtiers byudvikling.

I Ydre Nordhavn er der gode rammer for en større naturpark, som kan blive til stor gavn ikke kun for dem, der har deres gang I Nordhavn, men for alle i København. Det kan blive en naturpark, der fremmer biodiversiteten – og dermed også en park for flora og fauna.

Forslaget til naturpark indeholder forskellige naturtyper. Først et område med skov, så en åben fælled med spredte træer og en sø, så et søområde (Nordhavnstippen) og til sidst på Nordhavnsstubben (i det nyopfyldte område) strand, strandeng og strandoverdrev. Det er et samlet område og på ca. 100 ha.

Vi har lagt vægt på, at den samlede park går så langt ind mod byen som muligt i forhold de allerede konkrete planer, så der er let adgang til natur for københavnerne. Det skal være en park man kan udfolde sig i med respekt for de rammer, naturen giver. Størrelsen bidrager til, at man kan være og udfolde sig i parken på mange måder. Størrelsen bidrager også til at fremme biodiversiteten.

Det er væsentligt, at naturparken er et samlet naturområde. Det vil blive ødelagt, hvis der placeres boldbaner som i By&Havn forslag til strukturplan. I den placeres boldbaner lige nord for Nordhavnstippen. Boldbanerne vil da adskille naturparkområdet i Nordhavnsstubben fra Nordhavnstippen og det øvrige naturparkareal i Nordhavn Naturpark. Det er derfor vigtigt, at kommuneplanen ikke tager udgangspunkt i By&Havns placering af boldbaner i deres strukturplan for Nordhavn.

Det er en kendt sag, at København generelt er underforsynet med grønne arealer til f.eks. boldspil o.l., rekreativ og aktiv udfoldelse. Det gælder både det uorganiserede såvel som det foreningsorganiserede behov. Vi er derfor enige i, at der er behov for boldbaner i Nordhavn, men finder det ikke hensigtsmæssigt at placere f.eks. boldbaner midt inde i er naturparkområde. De bør placeres bolignært, hvor befolkningen bor og færdes.

Vi vedlægger vores forslag til plan for Nordhavn Naturpark.
Den kan også ses på: https://nordhavns-naturvenner.dk/

Nordhavns Naturvenner består af 10 grønne/lokale organisationer: Danmarks Naturfredningsforening København, Østerbro Lokaludvalg, Friluftsrådet København, Dansk Ornitologisk Forening, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, NOAH, Verdens Skove, Østerbro Havnekomite, Miljø-punkt Østerbro og Østerbro Lokalråd.

Med venlig hilsen

Knud Erik Hansen
Talsperson for Nordhavns Naturvenner
40 40 43 44 – mail@nordhavns-naturvenner.dk

Nordhavn Naturpark

- en unik naturlokalitet i Københavns Kommune

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Indholdsfortegnelse

Introduktion 3

Naturtyper ift. biologisk og rekreativ værdi 4

Forslag til nye naturtyper 5

Visualiseringer af fremtidige forhold 6

Konceptsnit, naturtyper 11

Skala ift. Københavnske parker 12

Historiske kort over Nordhavn 13

Ruderalt habitat 14

Biodiversitet 15

Fremtidige naturtyper 16

Bevægelse, aktivitet og ophold 17

Rumlig karakterisering og fremtidige muligheder 18

Værktøjskasse 29

Læskabende vegetation 31

Forstyrrelser og mikroklima 32

Fremtidige interventioner / grøn byggemodning 33

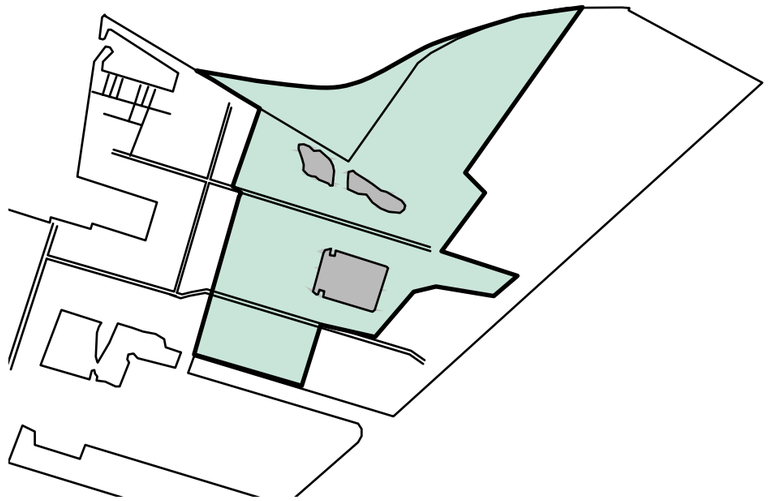
Forslag til midlertidig anvendelse af eksisterende arealer 34

5 vigtige punkter for videre kommunikation 35

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Introduktion

- Nordhavn Naturpark er et vigtigt led i udviklingen af Københavns nye, bæredygtige bydel
- Nordhavn Naturpark skal tilbyde store naturoplevelsefor alle, herunder fysisk udfoldelse, fordybelse og læring om naturen
- Nordhavn Naturpark vil sikre gode betingelser for dyre- og planteliv og på den måde fremme biodiversiteten i byen
- Nordhavn Naturpark skal tilbyde inspirerende naturformidling
- Nordhavn Naturpark vil sikre, at det rige fugleliv, der allerede eksisterer i Nordhavnsområdet, får mulighed for at udvikle sig yderligere



I 2050 forventes Nordhavn at have 40.000 indbyggere samt 40.000 arbejdspladser.

Vi ved, at grønne friarealer og byparker har stor betydning for både sundhed, livskvalitet og huspriser, men mange små arealer kan ikke gøre det alene. Nordhavn udbygges lige nu som en ny, bæredygtig bydel i København, og der er fantastiske muligheder for at binde bydelen sammen omkring et større naturareal, så alle boliger i fremtiden får direkte adgang til natur eller havudsigt.

Dette forslag tager udgangspunkt i et ønske fra netværket Nordhavns Naturvenner om at placere en større, sammenhængende grøn struktur i Nordhavn, med plads til en vifte af aktiviteter, og med høj biodiversitet, samt at belyse områdets eksisterende kvaliteter.

Københavns Kommune har med deres Strategi for Bynatur i København 2015-2025 fremlagt en vision om at skabe mere bynatur i København. I 2008 var der i København 25 m2 offentligt grønt areal per indbygger, et tal, der falder i takt med det stigende indbyggertal.

Tager man udgangspunkt i 25 m2 per person, skal der etableres ca. 100 ha grønne områder til Nordhavns 40.000 beboere. By & Havn har i deres seneste udspil anvist et ca. 28 ha stort område ved den planlagte containerterminal til etablering af en ny bypark. Det svarer til knapt 7 m2 pr. person, og beboere fra indre Nordhavn skal tilbagelægge 2-3 km for at nå ud til områdets begyndelse.

At etablere en større, sammenhængende grøn struktur i nord-syd-gående retning, der forbinder flere naturtyper og har stort rekreativt potentiale, er et relevant bud på en værdifuld grøn lunge, der skalamæssigt passer til den nye bydel, og hvortil der er nem og hurtig adgang for alle Nordhavns beboere.

Ved at starte allerede nu med at bortskaffe hegn og dermed skabe adgang til eksisterende naturområder og bevoksede flader, samt fx ved slåning at anvise stiforløb i den eksisterende vegetation og foretage midlertidige tiltag som forstyrrelser, der kan fremme opvækst af blomstrende urter, eller udså frøblandinger på udvalgte strækninger, kan Nordhavn vokse i borgernes bevidsthed som en ny bydel med stort rekreativt og naturmæssigt potentiale samtidig med, at områdets eksisterende værdier og potentialer bliver belyst.

Naturtyper ift. biologisk og rekreativ værdi

Bynær natur kan medvirke til at øge den samlede biologiske mangfoldighed og bidrager samtidig til et bedre miljø. Arealstørrelsen er dog ikke uvæsentlig - små fragmenter af bynatur er som udgangspunkt ikke så modstandsdygtige som store arealer.

For at understøtte størst mulig naturværdi og biologisk mangfoldighed er det helt afgørende, at der etableres et større sammenhængende område, der strækker sig over, og forbinder, flere naturtyper. Et stort, sammenhængende område sikrer samtidig rumlig signifikans i et varieret landskab og muligheden for at bevæge sig rundt i de store, åbne vidder - et af Nordhavns unikke særkender.

Nordhavn Naturpark bør derfor etableres som et stræk i nord-syd-gående retning, da der derved kan opnås et forløb gennem bynær skov over fælled og græsland med eksisterende søer til kystnære habitater. De nævnte naturtyper understøtter alle en bred vifte af rekreative oplevelser.

En enkelt naturtype bør som minimum dække et areal på 5 ha, da vi ved, der er sammenhæng mellem arealstørrelse og biologisk mangfoldighed. En anden faktor er tid, hvorfor det er vigtigt at tage udgangspunkt i allerede eksisterende naturområder, hvor en mangfoldighed af arter allerede har etableret sig - som fx Tippen.

Grønne områder jf. Helhedsplan for Nordhavn, udarbejdet for By og Havn 2019

Naturtyper og størrelse

Strandoverdrev - 25 ha

Strand - 12 ha

Eks. søer/Tippen - 16 ha

Fælled - 35 ha

Skov - 12 ha

Areal i alt 100 ha

En grøn cykelsti forbinder naturparken med resten af Nordhavn.

Mindre stier leder ud til en bred vifte af rekreative oplevelser i hele Nordhavn.

* Vigtige tilstødende områder

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Forslag til nye naturtyper

Visualiseringer af fremtidige forhold

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Kig fra fælled - over bassinet mod skoven

Mulighed for det lange kig er unikt for området. Stisystemer giver mulighed
for at bevæge sig på tværs af området til forskellige aktiviteter

Tippen - udsyn og ophold

Et dæk i landskabet inviterer til pause. Trædestier viser vej til nænsomt etablerede konstruktioner som fugle- og udkigstårne og opholdsplatforme, hvor der er mulighed for at komme op og kigge ud eller tage sig et hvil på turen

Tippen - adgang til vand

Ved de eksisterende søer kan adgang til, og ophold langs, vandkanten fungere som destinationer eller læringsmiljøer, hvor man kan studere vandet nærmere

Det lange kig - fra Tippen ud over havet

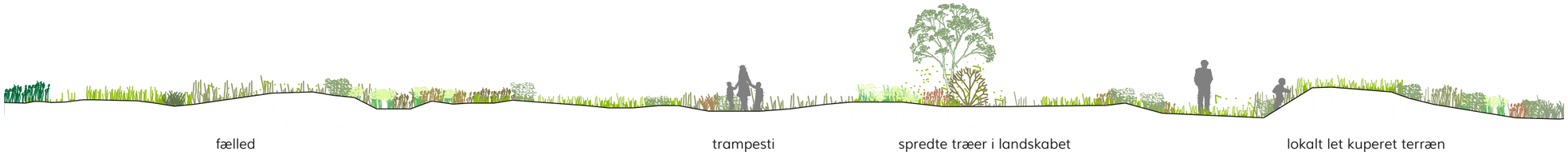
En gangbro leder nænsomt gennem det eksisterende terræn så man kan bevæge sig tørskoet mellem søerne og videre ud på Stubben

Konceptsnit, naturtyper

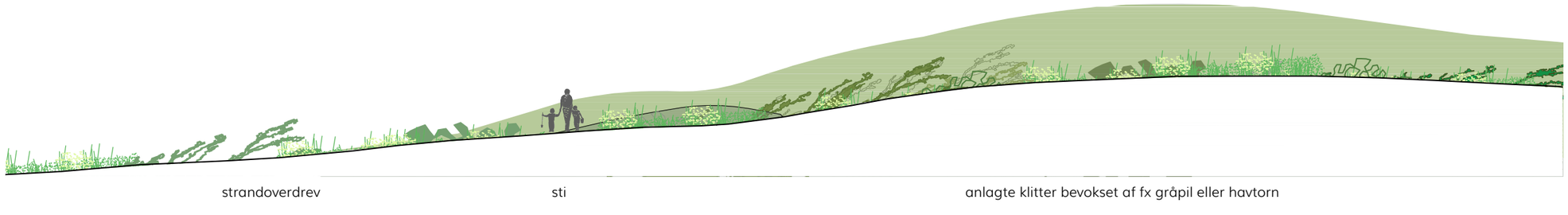
Skov

Krat og eksisterende søer

Fælled

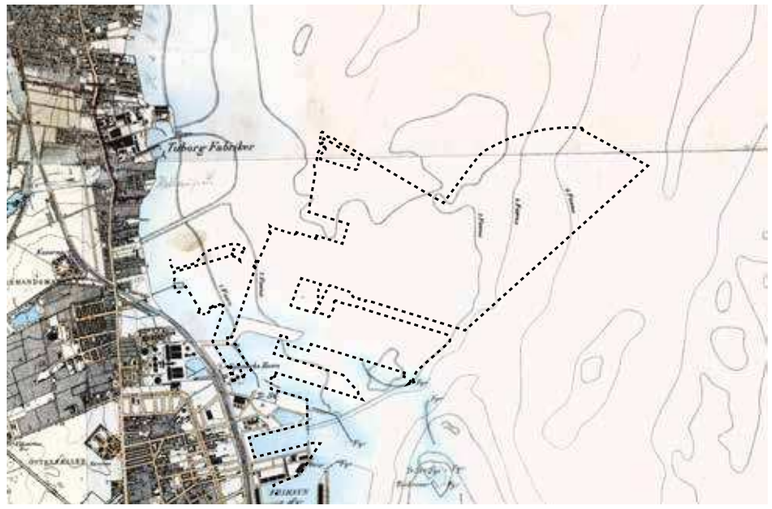


Strandoverdrev

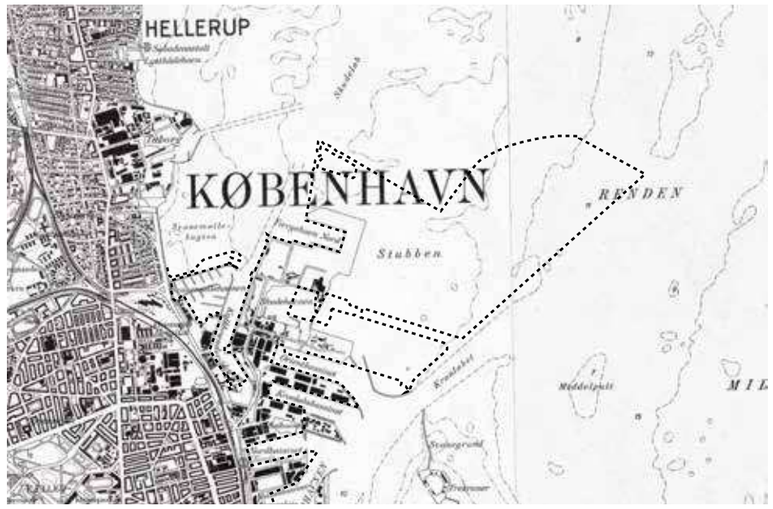


Historiske kort over Nordhavn

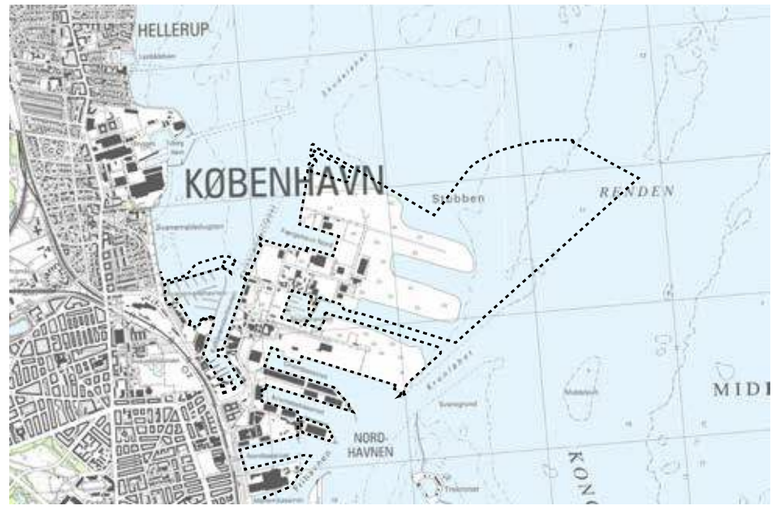
For at imødekomme den voksende havneindustri og skibsfart med større skibe, blev Nordhavn udvidet fra slutningen af 1800-tallet og frem til i dag, hvor området omlægges til byudvikling.



HØJE MÅLEBORDSPLADE 1842-1899



TOPOGRAFISK KORT 1953-1976

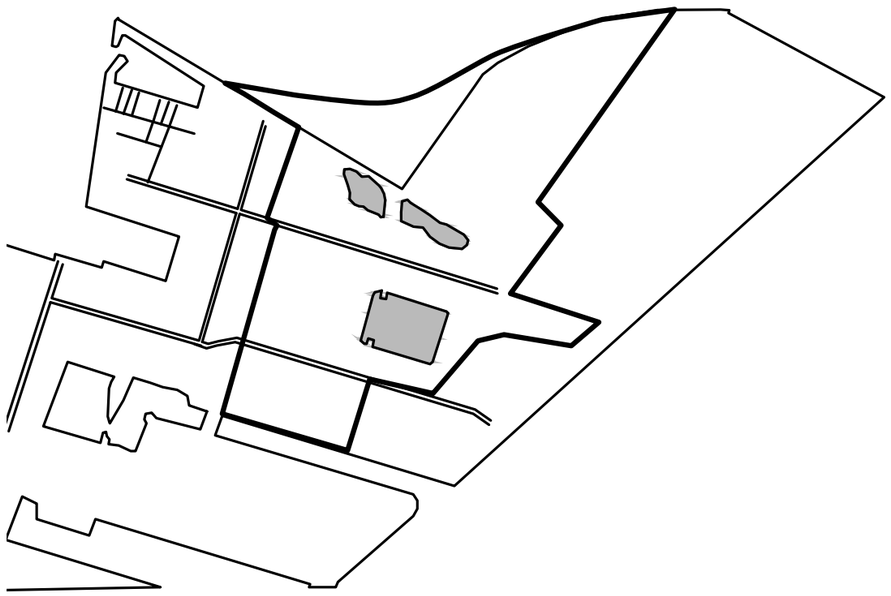


TOPOGRAFISK KORT 1980-2001

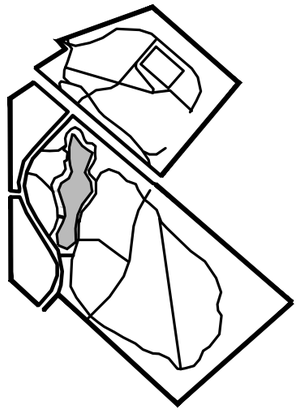
------ Nuværende arealafgrænsning

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Skala ift. københavnske parker

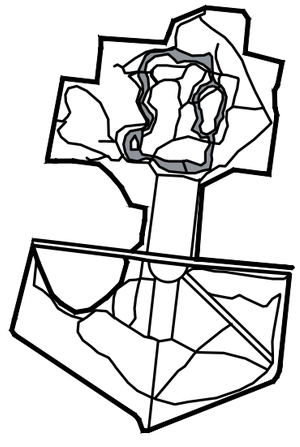


NORDHAVN NATURPARK
100 HA



FÆLLEDPARKEN
59 HA

KONGENS HAVE
12 HA



FRB. HAVE OG SØNDERMARKEN
64 HA

Ruderalt habitat

Nordhavn fremstår i dag som en mosaik af områder med spontant opståede bevoksninger i forskellige successionsfaser, som er et plantesamfunds udvikling over tid. Naturtypen er et såkaldt ruderalt habitat, som er mere eller mindre lysåbne voksesteder stærkt præget af tidligere menneskelig aktivitet og selvgroede bevoksninger, der etablerer sig på bar jord, murværk, bunker af materialer og vejbelægninger. Jorden kan være mineralrig eller næringsfattig, komprimeret og ofte basisk pga. forekomster af murbrokker. Den store lysindstråling resulterer i et tørt og varmt mikro-klima, som især tilgodeser arter, der er tilpasset og specialiseret til at udnytte denne type ekstreme voksested.

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Biodiversitet

Byers vegetation kan generelt opdeles i tre grupper: 1) spontane og naturligt hjemmehørende arter, 2) indførte, dyrkede, forvildede arter og 3) indslæbte eksoter af fremmed oprindelse.

Havneområder er almindelig kendt som særlige hotspots for et sammensurium af arter indslæbt med færdsel og gods. Ruderale habitater er særligt artsrige, da de fleste af vores naturligt hjemmehørende arter - herunder mange et- og toårige arter, kendetegnet ved stor frøproduktion og en exceptionel god evne til at sprede sig - også kan træffes her. Ekstreme mikroklimatiske forhold medvirker til, at store, homogene partier af konkurrencestærke arter ikke har så let ved at etablere sig. Dette er gunstigt for artsmangfoldigheden og ruderale habitater har derfor ofte stor biologisk værdi.

Fremtidige naturtyper

Etableringen af Nordhavn Naturpark bygger videre på områdets eksisterende ruderatkarakter og introducerer flere lysåbne naturtyper, men også krat og skovagtige vegetation

Strand

Ved opfyld og tilførsel af store mængder strandsand eller skærver etableres et strandområde nord for Tippen. Der tilplantes med hjælme eller marehalm alternativt afventes naturlig opvækst af salttolerante arter.

Strandeng

Strandenge udvikles langs beskyttede kyster under indflydelse af tidevand og havets saltholdighed og denne naturtype vil muligvis stedvist udvikle sig i forbindelse med etablering af strandområdet. Afhængig af regionale forskelle som klima, hydrologi, havvandets saltholdighed vil forskellige arter af salttolerante græsser og urter på sigt indfinde sig. Græsning eller høslet.

Strandoverdrev

Etableres foran grus- og råjordsbankerne mod containerterminalen. Knytter sig floristisk til strandenge kendetegnet ved salttålende arter, som ikke er alm. inde i landet. Ikke vanddækket men under påvirkning af nærliggende hav. Græsning, høslet eller afbrændning.

Gråris-klit

Mod containerterminalen etableres gråris- eller havtornklitter på anlagte grus- og råjordsbanker som afskærmning og for at definere fladen med strandoverdrev.

Søer

Med årene har der udviklet sig et naturligt plante- og dyreliv i tilknytning til de to menneskeskabte søer på Tippen, og området fremstår i dag med stor naturværdi.

Fælled

Lysåben vegetation på tør bund med græs- og urtedomineret vegetation og spredte forekomster af træer, buske, krat. Plejes ved græsning, høslet eller afbrændning.

Krat

Tætte bevoksninger af 6-8 m. høje træer på fælleden. Udvalgte områder tilplantes med en blanding af hårdføre, hjemmehørende arter som med tiden udvikler sig til grønne volumener og områder hvor man kan 'forsvinde'. Formentlig er mekanisk bearbejdning af jorden før etablering nødvendig, da ekstreme jordforhold som fx traktose kan påvirke artenes mulighed for at etablere sig.

Skov

Området overfor Levantkaj tilplantes eller tilsås med inspiration i kommunens erfaringer med anlæg af bynære skovbeplantninger, som fx den nye byskov på Selinevej. Artsrige skovplantninger understøtter biologisk mangfoldighed og tilbyder en variation af rekreative oplevelser. Der fokuseres på oplevelsesværdier fra start som fx bunddækkende urteblandinger så den helt unge skov også får værdi.

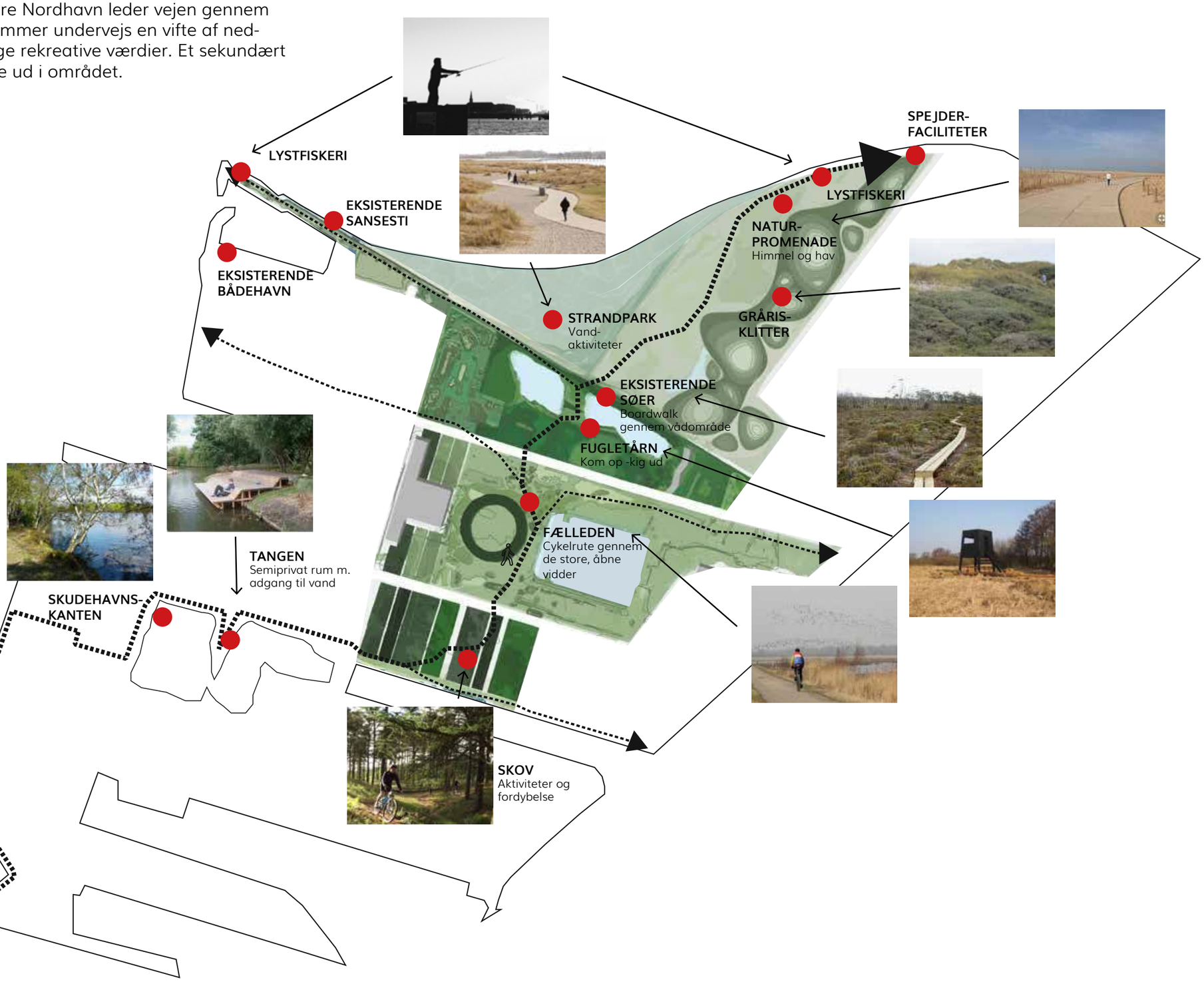
Solitære træer

Over tid vil vedplanter indfinde sig, alternativt kan vi tilplante i udvalgte områder fx nær bebyggelse (kommende kulturhus).

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Bevægelse, aktiviteter og ophold

Et primært stisystem fra ydre Nordhavn leder vejen gennem Nordhavn Naturpark og rammer undervejs en vifte af nedslagspunkter med forskellige rekreative værdier. Et sekundært stisystem fordeler sig videre ud i området.



Rumlig karakteristik af eksisterende forhold og udviklingspotentiale

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

1. Plænen

LOKATION

Rumlig signifikans

Stor, åben flade med udsyn til Levantkajs containerkraner og industrielle karakter. Området defineres af Unicefs bygning mød øst, en større bebyggelse mod vest samt hegn mod befærdet trafikåre mod nord, der fungerer som forbindelse til krydstogtterminalen. Ingen terrænformationer medvirker til, at området fremstår monotont. Græslandskab af hårdføre og dominerende arter, primært bjergrørhvene og regnfan tyder på indhold af organisk materiale i øverste jordlag.

Successionsfase: 2

\+ Åbenheden
Den store skala
Himmelrum

– Forblæst
Ingen målpunkter
på fladen

UDVIKLINGSPOTENTIALE

En skovagtig beplantning med stor volumen opbløder overgangen fra tæt, høj bebyggelse til et nærliggende naturområde. Kiler/bælter i nø/sv-gående retning friholdes og tillader udsyn til fælleden fra fremtidig bebyggelse på Levantkaj.

Etablering af blandingsskov kan få stor betydning for områdets biodiversitet.

Skovagtige beplantninger åbner for en bred vifte af udendørsaktiviteter som fx gåture, mountainbiking ...

... og spejderfaciliteter.

2. Fælleden

LOKATION

Rumlig signifikans

Stort, åbent areal med pionérvækster som græsser og enkelte spredte vedplanter. Området spænder mellem Tunnelfabrikken og krydstogtterminalen. Opleves som mega-skala pga. det flade, udstrakte terræn og den enorme himmel. Maksimal vindeksponering. Let terræn nær Tunnelfabrikken får mindre, eksisterende vej til at ligge godt i landskabet. Mod øst præges området af komprimeret, næringsfattig jord, med ringe infiltreringsskapacitet, hvilket resulterer i lokale vandpytter på fladen og 'bare' pletter med lidt eller ingen vegetation.

Successionsfase: 2

+ Det endeløse rum midt i byen

– Vindblæst og udifferentieret

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Området har potentiale til at blive udviklet til fælled med mulighed for mange aktiviteter. Mod vest mere styrede aktiviteter knyttet til det kommende kulturhus.

Mulighed for det lange kig er essentielt for området. Det uendelige perspektiv kan evt. forstærkes med 'kunstige' horisonter som lave terrænhævninger på flader mm. Stisystemer giver mulighed for kan bevæge sig på tværs af området.

Mindre konstruktioner som fugle-/udkigstårne, der giver muligheder for at komme op og kigge langt eller shelters, kan etableres.

Terrænet bearbejdes nænsomt: lave terrænhævninger på flader mm.

Fortætning af beplantningen skaber lokale holdepunkter, mulighed for at 'blive væk' og sætter rummet i perspektiv.

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

2a. Området nær Tunnelfabrikken

LOKATION

Rumlig signifikans

Arealet defineres mod vest af den store Tunnelfabrik med evt. fremtidig anvendelse som kulturhus. Omkring bygningen ligger bunker/dynger/små høje, hvor vegetation har indfundet sig. Det let hævede terræn, det selvgroede krat og mindre træer skaber en variation af rumlige oplevelser nær bygningen.

Successionsfase: 3

\+ Åbenheden
Fladen er let varieret mod bygningskanten

— Vegetationen fremstår forsømt

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Nær bebyggelsen intensiveres graden af belægning

Ved at arbejde med beplantningvolumener kan der skabes flere små rum (rum i rummet/ den lille skala i den store).

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

3. Tippen

LOKATION

Rumlig signifikans

Arealet, der har henligget til fri succession i en årrække, fremstår som et naturområde i en genkendelig skala. Mod vest støder området op til et deponi for råmaterialer. To eksisterende søer (§3-område) med rørgræskanter og bestande af bl.a. blishøns og ænder. Dele af området er indhegnet pga. naturpleje med græssere. Stedvist bløde terrænformer giver mulighed for læ og korte og lange kig oppe og nede. Eksisterende trædestier. Græslandskab med spredte træer og krat. Biologisk mangfoldighed, bl. grundet tidsmæssig kontinuitet, inkl. flere sjældne arter. Yndet område for fugleentusiaster. Vandsiden mod nord er kystsikret med stenskråningsløsning. Mulighed for fiskeri. Fantastisk udsigt.

+

Adgang til vand
Dyreliv
Ynglested for grønbroget tudse
Eksisterende søer

–

Kystsikring gør kanten til havet utilgængelig
Rørgræs gør kanten til søen utilgængelig

Successionsfase: 3

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Af hensyn til eks. flora og fauna bør alle tiltag på Tippen være af simpel karakter - og kunne foretages nænsomt og forsigtigt. Etablering af få nedslagspunkter som fx et fugletårn skaber mulighed for at komme op og kigge ud.

Ved at etablere simple boardwalks, som supplement til de eksisterende trædestier, kan besøgende ledes uden om særligt følsomme områder (beskyttelse af flora og fauna).

Supplere med spredte, solitære mindre træer i den nordvestlige del, fx hvid- eller rødtjørn

Tilsætte spredte grupper af store, solitære træer for at øge volumen i den nordvestlige del, fx seljepil.

Små dæk eller broer skaber adgang til fx den ene sø.

4. Stubben

LOKATION

Rumlig signifikans

Arealet fremstår som en stor, åben flade med spredte forekomster af et- og toårige urter. Området bærer præg af at være etableret for nylig. Mod vest foregår løbende opfyldning. Mange pytter tyder på komprimeret jord med ringe infiltrationsevne. Vandside er kystsikret med stenskråningsløsning. Mulighed for fiskeri. Fantastisk udsigt.

Successionsfase: 1

\+ Adgang til vand
Himmelrum
Fantastisk udsigt

▬ Kystsikring gør kanten til havet svært tilgængelig

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Eksisterende ruderatvegetation får lov at udvikle sig a la Peberholm.

Få, simple indgreb og nænsom bearbejdning af terrænet sikrer, at den eksisterende følelse af endeløshed/storhed bevares.

I driftsplanen defineres en plan for udtynding, samt for områder, der tillades at springe i skov.

Områdets virgine karakter (opfyldt tidligere industriområde) bevares vha. fx synlige brokker og terrænmodulering.

Afhængig af de andre 'naturtyper' der etableres, vælges en grad af mere eller mindre tilgroning, for at tiltrække flere arter - jo flere naturtyper, jo mere fauna kan vi potentielt tiltrække.

5. Deponi - øst

LOKATION

Rumlig signifikans

Mindre område defineret af solide vægge på alle fire sider. På arealet ligger bunker af jord, grus og brokker spredt ud over området. Arealet bærer præg af stadig at være et aktivt arbejdsrum, hvor der bliver tilkørt og hentet jord.

Successionsfase: 0-1

+ Dramatisk terræn skaber mulighed for både leg og overblik

– Løs jord er usikkert og utilgængeligt og skal stabiliseres

UDVIKLINGSPOTENTIALE

At sikre bunkerne og etablere fast belægnig vil skabe et 'urbant bakkelandskab', midt i naturparken, med fine muligheder for aktiviteter på hjul. Terrænformerne peger tilbage mod områdets industrielle historie.

Området udlægges til fri succession, og på sigt vil der udvikle sig et mindre 'bakkelandskab' på mineraljordsbunkerne. Herfra kan området overgå til naturlegeplads.

6. Deponi - vest

Rumlig signifikans

Mindre område omkranset af solide vægge på alle fire sider. På arealet ligger stejle bunker af jord, grus og brokker. Arealet bærer præg af stadig at være et aktivt arbejdsrum, hvor der bliver tilkørt og hentet jord. Bunkerne i kanten af området ser ud til at have en mere permanent funktion, idet en let græsvegetation har indfundet sig.

Successionsfase: 0-1

LOKATION

Klart defineret område
Bakket terræn

Løs jord er usikkert og utilgængeligt og skal stabiliseres

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Området udlægges til fri succession, og på sigt vil der udvikle sig et mindre 'bakkelandskab' på mineraljordsbunkerne. Herfra kan området overgå til naturlegeplads.

7. Lystbådehavnen

LOKATION

Rumlig signifikans

Et smalt rum, der følger havkanten på den ene side og den selvbyggede lystfiskerby på den anden side. Stenkanten ned til vandet bliver ét sted brudt af en lille stenstrand, med mulighed for fiskeri. Udsyn til Svanemølleværket, Tuborg Havn og et langstrakt syn op ad den nordlige kyst. Primært lave græsser med få buske i kantzonen. Området er i brug og der er skabt en lille lokalitet.

Successionsfase: 3

\+ Udsyn
Mulighed for fiskeri
Adgang til vand

▬ Vindeksponeret

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Udvalgte steder indplantes der buske, der kan skærme for vinden og danne rum.

Kystsikring kan kombineres med etablering sandstrand

8. Skudehavnskanten

LOKATION

Rumlig signifikans

Spredte, selvgroede arter har etableret sig langs kanten af havnebassinet og opbløder overgang mellem land og vand. Den store skala brydes af de spredte vækster. Et par steder i området mod landsiden ses selvgroede skovagtige bevoksninger brudt af lille stiforløb.

Successionsfase: 3-4

\+ Området fungerer allerede som rekreativt areal
Eksisterende trædesti langs kajkanten

▬ Området fremstår forsømt og misligeholdt

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Eksisterende kantvegetation udtyndes. Derved skabes adgang til vandet som yderligere kan forstærkes ved etablering af opholdsdæk.

Mod landsiden indplantes træer, som supplement til den eksisterende bevoksning, og for at fortætte og opnå skovagtig karakter. En simpel grussti tillader færdsel langs Skudehavnskanten.

Eksisterende skovagtige bevoksninger med trædestier bevares

9. Tangen

LOKATION

Rumlig signifikans

Arealet fremstår som en halvø i havnebassinet. Åben flade med spredte forekomster af yngre vedplanter og græsser. Spredte forekomster af tyndt muldlag/overfladejord. 180 graders udsyn til de omkringliggende kajbebyggelser. Oplevelse af et lille, halvprivat grønt område med stort udsyn.

Successionsfase: 2-3

\+ Adgang til vand
Oplevelse af 'rum i rummet'

▬ Vegatationen fremstår misligeholdt

UDVIKLINGSPOTENTIALE

Et enkelt stisystem gør færdsel i området mere attraktivt.

Eksisterende arter får lov at udvikle sig i definerede områder

Lille dæk eller bro skaber muligheder for adgang til vand (fx kajakoptag) og ophold.

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Værktøjskasse

Værktøjskasse

JORD

- Omfordel eksisterende (rå)jord – opgrav, placér på ny, lav lokale skrab i jordoverfalden. Al modulering af terrænet vil aktivere potentielt eksisterende frøbanker
- Tilfør kun muld ved plantning af træer tæt ved bebyggelse
- Pod/transplanter vækstsubstrater fra ruderater i området bl.a. a la InfraNaturs plejeplan KBH

HYDROLOGI

- Understøt naturlig hydrologi
- Etabler små vandhuller, der ikke tørrer ud i sommerperioderne
- Sikr overfladevand på arealerne, fx ved bevidst jordkomprimering
- Etabler deciderede nye kanaler i området

PLANTER

- Bevar det selvgroede udtryk. Nær bebyggelse kan vegetationen have karakter af mere kulturpræget vegetation.
- Skab strukturvariation, rumlig volumen og læ i græslandskaber ved indplantning af solitære træer og grupper af træer.
- Udtynd og gennemgå eksisterende vegetation - genbrug i videst mulige omfang - der er stor kvalitet i den eksisterende natur, ikke mindst biologisk
- Tilfør overvejende hjemmehørende, robuste (ruderat-)arter, der er tolerante overfor, og formår at etablere sig under, ekstreme mikroklimatiske forhold som fx ekstrem varme, tørke, våd jord, stærk blæst og komprimeret jord
- Udså vilde urter - frøblandinger eller enkle arter som danner store tæpper fx. vild gulerod, lægeoksetunge eller stenurt
- Tillad en potentiel, lokal frøbank at spire. Lad eksisterende vegetation i forskellige successionsfaser udvikle sig

AKTIVITETER

- Etabler fugle- og/eller udkigstårne
- Etabler små trædæk eller broer i overgangen fra vand til land
- Etabler shelters
- Etabler bænke ved særlige udsigtspunkter
- Etabler løbestier
- Etabler informationstavler om den lokale natur
- Etabler sansehaver
- Etabler steder at fiske fra

PLEJEMÅL / TILTAG

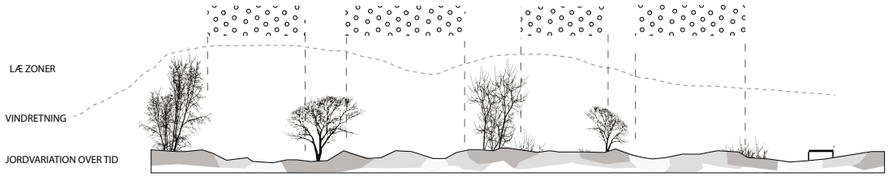
- Styr den naturlige tilgroning ved ændringer af konkurrenceforhold, som afbryder eller påvirker den naturlige succession. En sammenhængende lysåben natur, understøtter størst mulig biologisk mangfoldighed
- Hav ekstensiv drift som mål
- Udvælg områder og lad dem henligge til tilgroning
- Fjern afklip fra området for ikke at næringsberige jorden
- Ryd vedagtig opvækst
- Ryd urteagtig og græsagtig opvækst ved høslet eller punktvise afbrændinger
- Drift området ved græsning
  - OBS på øget tilførsel af næringsstoffer.
  - OBS på INGEN tilskudsfodring i området.
- Benyt maskinel slåning nær kulturhuset og/eller ved stisystemer/udkigspunkter.
- INGEN brug af kemisk bekæmpelse
- Bekæmp invasive arter

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

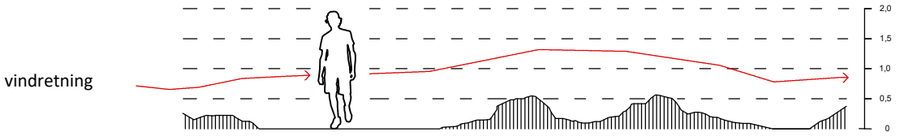
Læskabende vegetation

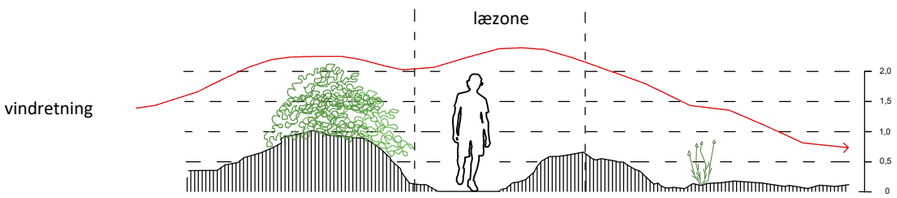
Vindomsuste åbne flader og kraftig turbulens ifm. høje bygninger, som fx ved det kommende kulturhus, kan influere brugernes oplevelser. Strategiske placeringer af læskabende beplantninger kan skærme for vinden.

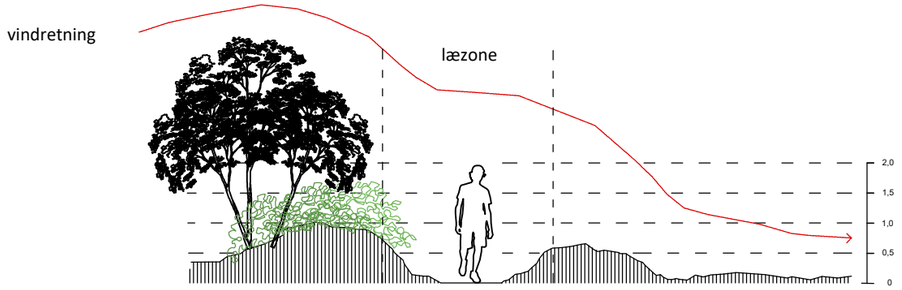
Kraftig turbulens påvirker det lokale mikroklima og skabe ugunstige vækstforhold, hvorfor allerede etablerede vedagtige bevoksninger så vidt muligt bør bevares og særligt robuste arter bør vælges, hvor der indplantes.

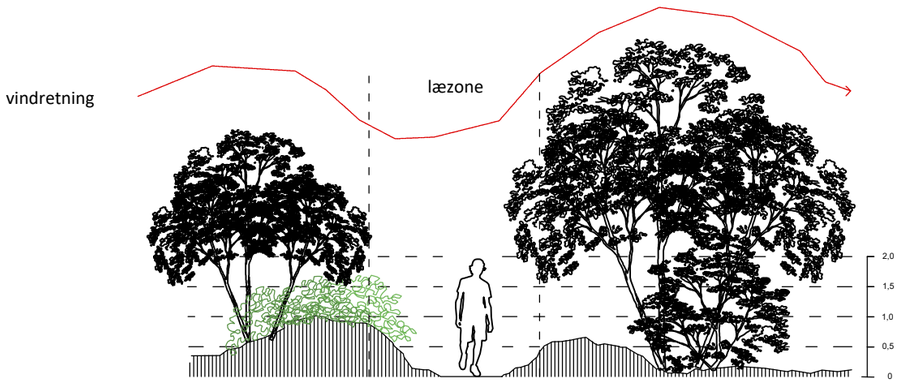


UNDERSØGELSER AF VINDPRINCIPPER



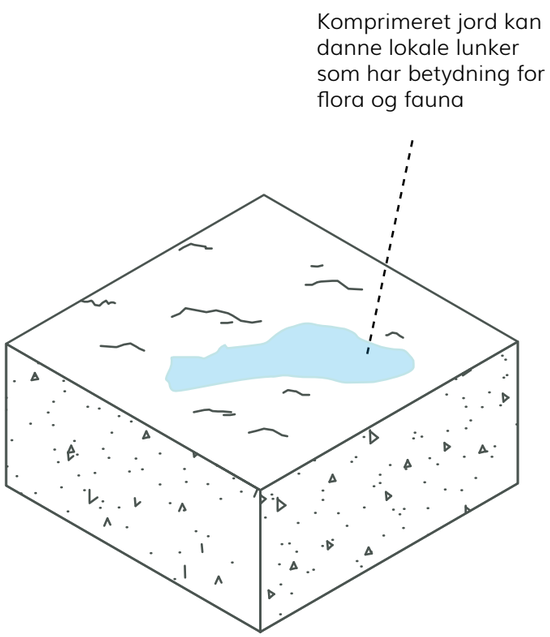






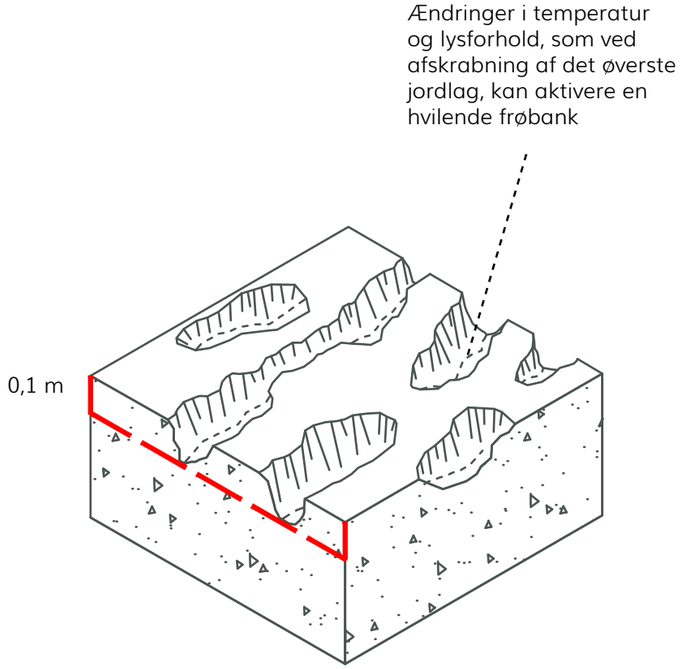
Forstyrrelser og mikroklima

Lokale bearbejdninger af terrænet, som ændringer i topografien, vil påvirke eksisterende biologiske forhold. Det lokale mikroklima har betydning for flora og faunas udbredelse. Faktorer, der påvirker, er bl.a. jordbundens beskaffenhed (materiale og porøsitet), evt. plantedækkes tæthed og volumen, kuperet terræn og terrænets hældning og orientering ift. verdenshjørnerne.



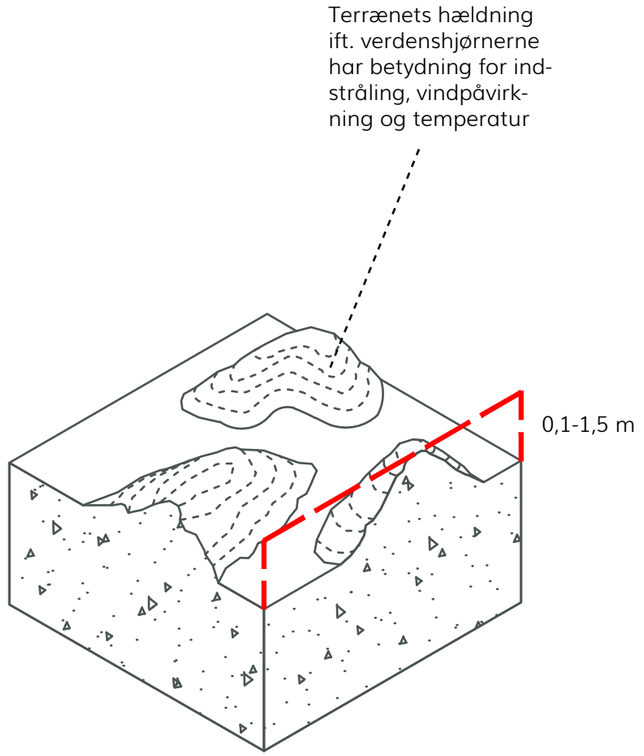
Ingen forstyrrelse

Fri succession



Bortskrabe øverste 10 cm jord

Aktivere potentielt eksisterende hvilende frøbank eller skabe grundlag for, at nye arter kan etablere sig



Udlægge mineraljord

Afskrabet mineraljord fra lokalområdet udlægges i lave bunker i 0,1 -1,5 meters højde for at skabe nye terrænformer. Potentielt eksisterende frøbank spirer frem

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

Midlertidige interventioner / grøn byggemodning

Tre enkle greb kan danne basis for midlertidige interventioner

1

Aktivering af eksisterende frøbank

Øverste 10 cm jord bortskrabes, hvorved den potentielt eksisterende frøbank aktiveres

\+ Billig og nem metode.

Store områder dækket af en- og flerårige karakterurter kan spire frem i løbet af få måneder og danne et helt nyt landskab.

Den afskrabede jord kan placeres andre steder i området, hvormed store flader kan brydes af nye, lokale terrænformationer.

\- Usikkert hvilke arter, der vil indfinde sig og i hvilket tempo.

2

Tilsåning med frøblanding

Øverste 10 cm jord bortskrabes og området tilsås med frøblanding af hjemmehørende urter, både et- og flerårige, alternativt kun én enkelt art

\+ Udtrykket kan i høj grad styres ved at blande specifikke frøblandinger eller udså en enkelt art.

Afskrab kan placeres andre steder i området, hvormed store flader kan brydes af lokale terrænformationer.

\- Udtrykket er ikke statisk. De fleste blomstrende urter vil i løbet af få år udkonkurres af flerårige græsser, hvorefter interventionen må foretages påny.

Et årligt høslet (alternativt afbrænding), inkl. fjernelse af afklip, er nødvendigt for at bibeholde en næringsfattig jord.

3

Udlægning af mineraljord

Der tilføres afskrabet mineraljord eller sand/grus fra området for at ændre topografien lokalt. Bunkerne kan efterlades til naturlig succession eller tilsås/tilplantes

\+ Ved placering af mineraljord i bunker/lave bakker vil store, endeløse flader brydes. Terrænformationer kan desuden fungere som guidelines og fikspunkter, når man bevæger sig rundt i landskabet. Skalaen omkring bunkerne er genkendelig og bunkerne kan, afhængig af højde, skabe læ og følelsen af beskyttelse.

Grundet skråningernes forskellige soleksponering dannes forskellige mikroklimaer, der kan tiltrække mikro- og makrofauna.

Forskellige typer mineraljorde vil skabe grobund for dannelse af forskellige habitater i lille skala.

Forslag til midlertidig udnyttelse af eksisterende arealer

Hegn foreslås fjernet så der skabes naturlig sammenhæng mellem de forskellige områder.

Eksisterende hegn.

Sti slået i græs fører gennem området. Et enkelt og forståeligt greb, der kun kræver slåning få gange om året, da besøgende naturligt vil holde stien ved lige. Langs vandet ledes stien helt ud til spidsen.

Område hvor forskellige forstyrrelser af jorden kan tages i brug for at skabe nye, attraktive oplevelser og udflugtsmål i Nordhavn.

Marianne Levinsen Landskab ApS / Wildersgade 51, 2. sal / 1408 København K / T 3332 1606 / www.mariannelevinsen.dk

5 vigtige punkter for videre kommunikation

1 **Arealstørrelse og biodiversitet**
Vil man fremme biodiversiteten i Nordhavn er det afgørende at etablere naturparken som et større, sammenhængende område, der griber fat i flere naturtyper og forbinder flere biotoper. Små 'øer' af bynatur har ikke samme modstandsdygtighed som store, sammenhængende områder, de er sårbare og mindre robuste bl.a. fordi artsgenetikken ikke kan fornyes. Store, lysåbne arealer er et rigtig godt udgangspunkt for på sigt at tiltrække en stor artsdiversitet.

2 **Arealstørrelse og rum**
Store arealer skaber værdifulde rekreative rum i byen og plads til, at naturen kan udvikle sig på egne præmisser. Oplevelsen af 'store, åbne vidder' - himmel og hav - er helt særlig for Nordhavn, og en større sammenhængende naturpark vil kunne skabe rumlige, naturmæssige oplevelser, og sammenhæng med vandet, helt tæt på byen.

3 **Eksisterende §3-område**
Ferskvandsområder i bynær sammenhæng er en sjældenhed, og det eksisterende §3-område Tippen er en unik naturlokalitet i Københavns Kommune. Græslandskabet og de to eksisterende søer er levested for et stort antal arter, herunder Grønbroget tudse, der er beskyttet af Habitatdirektivet. Dette ældre, eksisterende naturområde har stor biologisk og rekreativ værdi samt naturpædagogisk potentiale.

4 **Robuste løsninger**
Ved at fokusere på naturbaserede og resiliente løsninger, kan Nordhavn udvikles til et helt særligt sted inspireret af den eksisterende naturs processer.

5 **Midlertidige tiltag**
Ved at starte allerede nu med 1) bortskaffelse af eksisterende hegn for at skabe adgang og 2) midlertidige tiltag/grøn byggemodning som udsåning af frøblandinger og/eller forstyrrelser i det øverste jordlag, for at fremme opvækst af blomstrende urter, kan Nordhavn vokse i borgernes bevidsthed som en ny bydel med stort rekreativt og naturmæssigt potentiale og områdets eksisterende værdier og potentialer blive belyst.

Svar til: Høring 49038 af: Signe Voigt Vadskær

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
494

INDSENDT AF
Signe Voigt Vadskær

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Sluseholmen - brug for fælles liv i bydelen. På Sluseholmen er der stor mangel på fælles rekreative arealer. De fælles områder der findes er fokuseret på vandet/badning og er derfor hovedsageligt i spil om sommeren. Herudover er der adgang til legeplads når institutionen har lukket. Bydelen mangler en park/plads hvor man kan hænge ud, mødes og børnene kan lege hele året. Derfor bekymrer det mig at bebyggelsesprocenten foreslåes sat op. Jeg havde håbet man ved den kommende Metro ville anlægge den fælles plads bydelen mangler så meget. En plads som Enghaveplads, med mulighed for ophold, leg og fælleskab er hvad bydelen mangler, ikke tættere bebyggelse! Området mangler også et sted de ældre børn og unge kan mødes, der mangler en fritids/aften klub.

Svar til: Høring 49038 af: Torben Black

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
495

INDSENDT AF
Torben Black

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Obel-LFI Ejendomme A/S

POSTNR.
1456

BY
København K

HØRINGSSVAR
Høringssvar til kommuneplan 2019 - fremtidig ramme for område 4057 (Bispebjerg) Som ejer af ejendommen Lygten 37, København NV (beliggende i planområde 4057) bakker vi fuldt og helt ud op om den i kommuneplan 2019 påtænkte ændring af område 4057 fra ramme S3 til fremover ramme C3. Ændringen vil give de rette muligheder for at udvikle området til gavn og glæde for hele bydelen, dens borger og brugere. Med venlig hilsen Torben Black Adm. direktør Obel-LFI Ejendomme A/S

OBEL·LFI
EJENDOMME

København Kommune 22. oktober 2019

Høringssvar til kommuneplan 2019 - fremtidig ramme for område 4057 (Bispebjerg)

Som ejer af ejendommen Lygten 37, København NV (beliggende i planområde 4057) bakker vi fuldt og helt ud op om den i kommuneplan 2019 påtænkte ændring af område 4057 fra ramme S3 til fremover ramme C3.

Ændringen vil give de rette muligheder for at udvikle området til gavn og glæde for hele bydelen, dens borger og brugere.

Med venlig hilsen

Torben Black
Adm. direktør

Obel-LFI Ejendomme A/S, Vestergade 2C, 1456 København K
Telefon 33 33 94 94, cwobel-ejendomme.dk, CVR.-nr. 32 56 08 30

Svar til: Høring 49038 af: Steen Dalin

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
496

INDSENDT AF
Steen Dalin

POSTNR.
2450

BY
København S.V.

HØRINGSSVAR
Jeg mener at det er fuldkommen gallemathias at bygge så meget, så højt og så tæt på Fiskerhavnen - og dét for ussel mammon til By & Havn - og kun fordi de ikke fik lov at bygge ved Ørestaden. Fiskerhavnen er et enestående miljø, som vil blive ødelagt og trods alle forsikringer, aldrig vil komme tilbage. Betænk, at det er den sidste rest af Erik Balling og Olsen Bandens Sydhavn. Vi genetablerer Korsbæk på Bakken og udraderer samtidig et ægte miljø. Selvfølgelig er det også noget skidt noget, at Metroen skal financieres via nybyggeri. Staten burde træde til, for hovedstaden er jo til glæde for alle, ikke kun Københavnere men også dem i provinsen.

Svar til: Høring 49038 af: Jesper Jørgensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
497

INDSENDT AF
Jesper Jørgensen

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Bevar de to grønne områder ved Ramløsevej og Bolandsvej som de er. De Grønne områder er godt for krop og sjæl og børnene kan løbe frit og finde kastanjer. Området har en del skæve eksistenser i forvejen. Byg de nye skæve-ungdomsboliger ude i Nordhavn så bliver beboer sammensætningen mere blandet derude.

Svar til: Høring 49038 af: Rikke B. Mikkelsen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
498

INDSENDT AF
Rikke B. Mikkelsen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Ja tak til metro i Brønshøj.

Svar til: Høring 49038 af: Lotte Harreskov

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
499

INDSENDT AF
Lotte Harreskov

POSTNR.
2860

BY
Søborg

HØRINGSSVAR
Som sejler i København er det meget trist at se, at der er planer om at nedlægge Margretheholms havn. Hvad skal der blive af fritidssejlerne? Skal der kun være plads til kæmpe krydstogtskibe? Miljøet omkring havnene tiltrækker ikke kun sejlere. Mange andre nyder godt af det. Sejlads er en sund fritidsaktivitet og vi er en nation af stolte sejlere. Sejlerlivet er en del af København og en del af det fine havnemiljø, der er skabt de senere år, hvor man har en følelse af, at der er plads til os alle sammen. Lad nu være med at ødelægge det!

Svar til: Høring 49038 af: Anna Rosenblad

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
500

INDSENDT AF
Anna Rosenblad

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ellebjerg Skoles Skolebestyrelse

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Ellebjerg Skole er opmærksomme på KP19, og at der efter nybyggerierne omkring Bådehavnsgade og Borgmester Christiansensgade kommer til at mangle tre skolespor. Vi er også bevidste om at der er planer om at bygge en skole i Ellebjerg Skoles distrikt. Da skolen er inde i en meget positiv udvikling i forhold til elevoptag, er vi også observante på hvad en ny skole i vores grunddistrikt kan betyde for os. Vi ønsker derfor at inddrages i hele processen omkring den nye skoles placering, hvilke klassetrin den skal rumme (0-9, 7-9 eller noget tredje) samt hvordan distriktet skal udformes. Venlig hilsen Anna Rosenblad, skolebestyrelsesmedlem på Ellebjerg Skole, på vejne af skolebestyrelsen på Ellebjerg Skole

Svar til: Høring 49038 af: Mette Ørbæk

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
501

INDSENDT AF
Mette Ørbæk

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dance Movement

POSTNR.
2450

BY
København S.V.

HØRINGSSVAR
Jeg mener at man skal tage vare på så særegent og unikt et miljø som Fiskerhavnen. Det kommer ikke hurtigt igen. Og miljøet er vokset frem af sig selv uden kommunal planlægning gennem mange, mange år. Det vil være uopretteligt at spolere nogen omgivelser, der er vokset frem så langsommeligt som et egetræ. Og tænk på hvor mange mennesker, der har glæde af det - ikke kun dem der bor der. Om mange, mange år vil vores børn og børnebørn takke for at sådan et miljø er blevet bevaret. Tænk på Ebeltoft, tænk på Christiania, tænk på Nyboder, tænk på Brumleby og Kartoffelrækkerne, ja tænk på de mange dejlige steder, som emsige politikere gerne ville have ryddet, men som via geschæftige medborger er blevet reddet i sidste øjeblik og i dag glæder os, vores børn og børnebørn og fremtidige generationer.

Svar til: Høring 49038 af: Danske Landskabsarkitekter

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
502

INDSENDT AF
Danske Landskabsarkitekter

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danske Landskabsarkitekter

POSTNR.
2000

BY
Frederiksberg

HØRINGSSVAR
Høringssvar - til Københavns Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar. Se vedhæftede pdf. Danske Landskabsarkitekter har overordnet følgende kommentarer til KP19: Vi vil opfordre til, at man i lokalplanen stiller målbare krav til omfang, nærhed og kvalitet af offentlige udearealer i forhold til byens beboere, både for byggefelter, bykvarterer og byde-le. Vi vil gerne opfordre til, at der maksimalt er 300 meter fra boliger til offentligt grønt område på minimum 1000 kvadratmeter og at det grønne område skal være forbundet med andre grønne områder via grønne korridorer - med reference til DGNB certificering for by-områder (se yderligere herunder). Det er den afstand, der skal til for at man kan tale om borgernes sociale og sundhedsmæssige fordele. Men det handler ikke alene om sundhed og fællesskab. Det handler også om det grønnes bidrag til klimasikring og CO2-optag samt det positive bidrag til byklimaet. I kraft af DL´s engagement i Green Cities, vil vi også opfordre til, at der indskrives en grøn norm med reference til Green Cities' oplæg til Grøn Norm

hævede dæk, alta-ner, tagterrasser, taghaver o. lign. indgår i beregningen ved at arealet tæller med en reduceret faktor 50%. Fordi: det er med reference til biofaktorberegning, hvor be-grænsede vækstdybder og begrænsede mulighed for større træer og plantninger li-geledes tæller med reduceret faktor

D A N S K E
LANDSKABSARKITEKTER

Center For Byudvikling
Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. sal
1550 København V

Frederiksberg, 22. oktober 2019

Høringssvar - til Københavns Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar

Danske Landskabsarkitekter har overordnet følgende kommentarer til KP19:

Vi vil opfordre til, at man i lokalplanen stiller målbare krav til omfang, nærhed og kvalitet af offentlige udearealer i forhold til byens beboere, både for byggefelter, bykvarterer og bydele. Vi vil gerne opfordre til, at der maksimalt er 300 meter fra boliger til offentligt grønt område på minimum 1000 kvadratmeter og at det grønne område skal være forbundet med andre grønne områder via grønne korridorer - med reference til DGNB certificering for byområder (se yderligere herunder). Det er den afstand, der skal til for at man kan tale om borgernes sociale og sundhedsmæssige fordele. Men det handler ikke alene om sundhed og fællesskab. Det handler også om det grønnes bidrag til klimasikring og CO2-optag samt det positive bidrag til byklimaet.

I kraft af DL´s engagement i Green Cities, vil vi også opfordre til, at der indskrives en grøn norm med reference til Green Cities

Danske Landskabsarkitekter
Peter Bangs Vej 30 - 2000 Frederiksberg - Tlf: 3332 2354
www.landskabsarkitekter.dk - dl@landskabsarkitekter.dk

Friarealer

DL vil gerne opfordre til at præcisere krav til friarealberegning.

- DL foreslag: At der laves bestemmelser omkring, at friarealer indenfor et bydelsområde, skal være integreret i et overordnet netværk af friarealer. At et sammenkædet eller enkeltstående friareal større end 1000m2 betragtes som et sammenkædet friareal. At et område betegnes som "sammenkædet", hvis det er forbundet med et andet friareal med en tilstrækkeligt bred forbindelseskorridor. (Kilde: DGNB Byområder)
- DL forslag: At friarealer der ikke har direkte kontakt til jord som hævede dæk, altaner, tagterrasser, taghaver o. lign. indgår i beregningen ved at arealet tæller med en reduceret faktor 50%. Fordi: det er med reference til biofaktorberegning, hvor begrænsede vækstdybder og begrænsede mulighed for større træer og plantninger ligeledes tæller med reduceret faktor.
- DL forslag: At befæstelsesgraden bliver flyttet over i lokalplanen frem for at være angivet i spildevandsplanen. Fordi: det ikke alene handler om afledning af regnvand, men fordi det også handler om arealer fri til grønt - og dermed biodiversitet og CO2-optag. Og fordi befæstelsesgraderne ikke er bindende og det er ikke muligt at håndhæve dem, alene fordi de omtales i spildevandsplanen.
- DL forslag: at der indføres en maksimal befæstelsesgrad for friarealer.
- DL forslag: At antal m2 overdækket areal eks. overdækket cykelparkering fortsat ikke indgår i friarealberegningen. Fordi overdækninger ikke tæller med som friareal. Da skal andel af friareal naturligvis fastholdes.

Alternativt at indføre specifikke krav til 'Opholdsarealer

Danske Landskabsarkitekter
Peter Bangs Vej 30 - 2000 Frederiksberg - Tlf: 3332 2354
www.landskabsarkitekter.dk - dl@landskabsarkitekter.dk

Svar til: Høring 49038 af: Karen Andersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
503

INDSENDT AF
Karen Andersen

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune Hovedpunkter i mit høringssvar • Det planlagte byggeri i Sydhavn harmonerer dårligt med intentionerne om at bevare byens historie, miljøer, arkitektur og grønne områder • Jeg ønsker mere natur for vores skattekroner, 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 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

grønne områder bevares

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 Derfor vil jeg foreslå, at den nuværende byudvikling for Stejlepladsen sættes på pause, og at Stejlepladsens fremtid indarbejdes som en del af én samlet plan for området. Én samlet plan for dette område bør som sagt bygge på og ligge i forlængelse af områdets særlige kvaliteter. Rekreative værdier og stiforbindelser Den rekreative værdi af området bør styrkes, bl.a. gennem et sammenhængende stisystem, som kan lette adgangen til området og de grønne områder. Det vil være til gavn for beboere i hele Sydhavnen og dermed også for københavnere som sådan. Områder som f.eks. bebyggelserne ved Sluseholmen og Teglholmen er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder. Området syd for jernbanen udgør allerede et særligt rekreativt område også for holmenes beboere. Styrkede stiforbindelser mellem holmene og Bådehavnsgade give bedre sammenhæng mellem ”nye” og ”gamle” Sydhavn

Svar til: Høring 49038 af: Hanne Boe

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
504

INDSENDT AF
Hanne Boe Frederiksen

POSTNR.
2100

BY
København Ø.

HØRINGSSVAR
Der påtænkes opført 12 "skæve boliger" på det grønne område ved Ramløsevej/Emdrup Vænge. Og andre "comtainerboliger" i området. (Bolandvej/Emdrupvej/Tuborgvej) Jeg har boet i området i 27 år. Området er tiltagende udfordret af social slagside. De grønne området fungerer som en "ventil" for beboere fra alle samfundslag. Her kan den enkelte beboer/besøgende/familie benytte pladsen med græs til fælles glæde og også "skæve eksistenser" har en plads i det grønne. Jeg er af den opfattelse, at et meget lille antal borgeres sociale behov forsøges løst ved "skæve boliger" på bekostning af et helt områdes adgang til grønne områder. Jeg vil derfor venligst bede om en revurdering af de aktuelle planer for hele området.

Svar til: Høring 49038 af: Helge Mortensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
505

INDSENDT AF
Helge Mortensen

POSTNR.
2200

BY
Kbh n

HØRINGSSVAR
Læs vedhæftede dokument.

INDSIGELSE TIL KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019
SPECIFIKT AFSNIT KONGENS ENGHAVE:
BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST, STEJLEPLADSEN, SAMT SELINEVEJ NORD.

Indsigelsen er begrundet i:

I. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) SAMT SELINEVEJ NORD STØDER OP TIL ET NATURA 2000 OMRÅDE, DER HAR KRAV PÅ SÆRLIG MILJØBESKYTTELSE

I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 for Bådehavnsgade og Selinevej har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune.

Der er tale om en "væsentlighedsvurdering", hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektets påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder habitatbekendtgørelsens krav. Jeg gør derfor indsigelse gældende i forbindelse med den offentlige høring.

Jeg mener, at kommunen bør følge indsigelsen og få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3.

II. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) ER UDLAGT SOM BEVARINGSVÆRDIGT KULTURMILJØ

Arealet øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen og Fiskerhavnen) er udlagt som "*bevaringsværdigt værdifuldt kulturmiljø*" af Københavns Kommune.

Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle værdier, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser), at jeg ønsker dem bevaret. Det drejer sig om Fiskerhavnen, dens bebyggelser og Stejlepladsen, der henligger som vildt naturområde og samtidig også udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.

København har ikke har brug for flere dyre boliger, men har brug for at bevare værdifulde unikke kulturmiljøer, oprindelig maritimt liv og grønne områder.

Jeg ønsker, at al eventuel fremtidig bebyggelse i området, herunder Bådehavnsgade Nord (Dansk Metal) og Nordvest, skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side af banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.

Jeg er desuden imod, at bebyggelsesprocenten ved Sluseholmen øges.

Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister.

Med venlig hilsen

Helge Lau Mortensen, Arkitekt

Svar til: Høring 49038 af: Stig L. Andersson

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
506

INDSENDT AF
Stig L. Andersson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
SLA

POSTNR.
2300

BY
København S

HØRINGSSVAR
Se venligst vedlagte høringssvar.

Rammer for bynatur og biodiversitet i kommuneplan 2019

Høringssvar til
Forslag til
Københavns Kommuneplan 2019

SLA
Urbanity | Strategy | Landscape

Høringssvar til
Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Indsendt af

SLA
Njalsgade 17B, 3. sal
2300 København S

+45 3391 1316
www.sla.dk

Introduktion

Det sker alt for ofte i byudviklingen, at pladsen til bynatur og biodiversitet bliver fortrængt til fordel for byggeri, parkering og asfaltering. Samtidig har de få arealer forbeholdt det groede miljø i byen ikke den tilstrækkelige kvalitet til at sikre naturgrundlaget i byen. Vi går dermed glip af bynaturen og biodiversitetens afgørende bidrag i skabelsen af den bæredygtige by. Vi har længe undret os over, hvad den manglende natur i byen skyldes. Især når biodiversitet og natur i høj grad er på den politiske dagsorden, både i og uden for Københavns Kommune.

Planlovens bestemmelser kan være en del af forklaringen, fordi den i dag ikke udstikker forpligtende rammer for at arbejde med bynatur i kommunerne. Den kan der rettes op på med den planlagte evaluering af planloven i 2020. På den anden side er planloven ikke en hindring for at Københavns Kommune kan tilgodese og styrke byens natur og biodiversitet både kvalitativt og kvantitativt.

Vil Københavns Kommune vise, at de er en 'verdensby med ansvar', skal bynatur og biodiversitet være en del af plangrundlaget og dermed en forpligtigende del af udviklingen af et bæredygtigt København. Vi har derfor i nærværende høringssvar formuleret en række konkrete forslag til indsatser og værktøjer, der vil udvikle og understøtte mere og bedre bynatur og biodiversitet i kommunen.

Afslutningsvis har vi formuleret en række spørgsmål til kommunen, som vi håber vil rejse den interne debat om, hvorfor bynatur og biodiversitet er centralt for Københavns udvikling. Spørgsmålene kan også vejlede det kommende arbejde med at omsætte de mange og gode visioner for bynatur til konkret handling.

København har en unik position i kraft af sin størrelse og position som landets hovedstad. Kommunen kan og bør derfor allerede i dag tage ansvaret på sig med en kommuneplan, der viser en handlekraftig dagsorden for bynatur og biodiversitet. Derved vil København vise vejen for landets kommuner og blive en verdensby med ansvar.

Mere og bedre bynatur giver livskvalitet

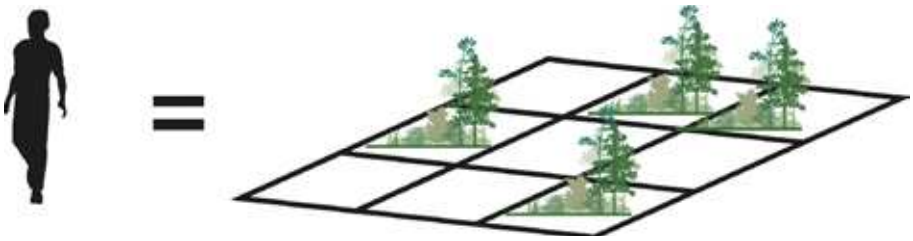
Bynatur og biodiversitet står på den politiske dagsorden, også i Københavns Kommune. I SLA ser vi med glæde de mange visioner, strategier, politikker og målsætninger, der bliver udarbejdet til fordel for Københavns grønne uderum. For naturgrundlaget i vores byer *er* vigtigt – for biodiversiteten og for borgernes oplevelse af livskvalitet. SLA's stifter og professer ved Københavns Universitet, Stig L. Andersson siger således i SLA's Arkitekturmanifest til CAfx:

> *"...der er behov for en ny praksis for byudvikling: Der på den ene side genskaber forbindelsen mellem natur og mennesker; og som på den anden side udvikler byer som naturlige systemer, der ikke kæmper imod naturen, men tilpasser sig til og med naturen. Og som ser naturgrundlaget i vores byer som fundament for livskvalitet."*

Bynatur er dermed ikke bare 'grønt' i byen. Bynatur i den bæredygtige by tilbyder æstetiske værdier, nytteværdier og biodiversitet. Dermed bliver bynaturen et grundlag for en mere velfungerende, mere leveværdig og en mere tilpasningsdygtig by.

I forslaget til kommuneplanen 2019 bruger kommunen begrebet 'grønne områder' om alle grønne arealer i København. Vi savner en klar definition på dette begreb og hvad det omfatter. Vi vil anbefale, at der skelnes mellem bynatur og 'grønne områder'. Bynaturen lever op til flere og højere krav end almindelige rekreative arealer, som parker.

I den tætte by er bynatur dermed ikke ren funktion. Bynaturen indeholder i sig selv værdier, hvorigennem den skaber grundlaget for Københavns udvikling og fremtid som foregangsby inden for bæredygtighed.



Kvantitativ norm for bynatur

Ser vi på byudviklingen i København i dag, er der iøjefaldende fravær af nye grønne arealer. Efterspørgslen på bynatur fra de mange, der flytter ind i de nye kvarterer, er omvendt proportional med kommunens indsats for at sikre bynatur og biodiversitet. Kommunen har derfor brug for et værktøj til at sikre, at andelen af grønne arealer vokser sammen med antallet af københavnere.

På bydelsniveau skal der derfor udvikles **en kvantitativ norm for forholdet mellem indbyggere og grønne arealer.** Normen skal fungere på bydelsniveau (frem for på byniveau) for at sikre, at alle borgere har grønne arealer inden for rækkevidde af deres bolig. En norm for andel af grønne arealer kan implementeres på rammeniveau for at have konkret effekt. Miljø- og Teknikforvaltningen har selv tidligere foreslået en minimumsnorm på 20 m2 pr. indbygger. Vi anbefaler, at kommunen prioriterer indholdet af de grønne arealer, så Københavns indbyggere får mere bynatur.

I forslaget til KP19 nævnes to konkrete tiltag for at gøre København til en grøn by, men hverken de udpegede 'grønne potentialeområder' eller en planlagt 'arealplan for grønne områder' er ledsaget af konkrete målsætninger. For at garantere effekten af indsatser for andelen af grønne arealer i den nye kommuneplan er det væsentligt, at den forpligter. Kun igennem konkrete forpligtelser kan kommunen måle fremdriften i realiseringen af andelen af grønne arealer. Forpligtelserne skal også gælde for byens ældre kvarterer.

Let adgang til natur

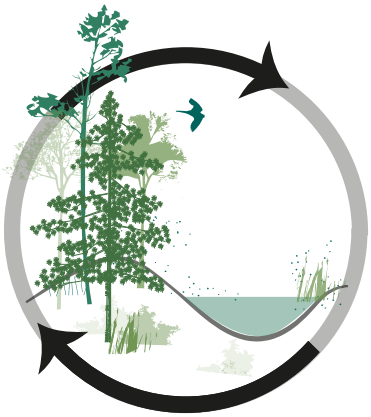
Det er ikke kun andelen af bynatur, der er betydningsfuldt for københavnerne. At have bynaturen tæt på sin bopæl er afgørende for at kunne glædes ved fordelene af den.

Der er derfor brug for **et fordelingsværktøj** til at prioritere og placere grønne arealer og bynatur på bydelsniveau. Med fordel kunne det ske gennem rammelokalplaner.

En revision af det eksisterende servicemål om adgang til et grønt areal maks. 1000 meter fra en bolig er oplagt som forpligtende del af 'arealplan for grønne områder'. Som kommunen selv gør opmærksom på i rapporten "*Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder i København*" 2018, er det nuværende mål på 1000 m uambitiøst sammenlignet med andre byer. Det er også langt fra de mål forskningen på området anbefaler med 300 m til et grønt areal[1]. Denne målsætning har både Aalborg og Odense indført.

I forbindelse med et nyt servicemål om adgang til grønne arealer er det afgørende at præcisere kriterierne for de grønne arealer, som adgangen skal gælde. Her er både størrelse, kvalitet og type af 'grønt område' eller bynatur vigtigt at få defineret.

[1] Stigsdotter UK, Ekholm O, Schipperijn J, Toftager M, Kamper-Jørgensen F, Randrup TB. *Health promoting outdoor environments – Associations between green space, and health, health-related quality of life and stress based on a Danish national representative survey*. Scandinavian Journal of Public Health, 2010; 38: 411–417



Kvaliteten skal i fokus

Kvaliteten af bynaturen er afgørende for naturgrundlaget i byen og dermed vores fælles oplevede livskvalitet. Vi er opmærksomme på, at planloven af mange kommuner bliver opfattet som en begrænsning for at stille krav til kvalitet. Det står dog Københavns Kommune frit for at være foregangskommune med ambitiøse mål og konkrete værktøjer. Det forhindrer planloven ikke. Forslaget til kommuneplanen 2019 indeholder gode intentioner, men konkrete krav til bynatur er fraværende.

I kommuneplan 2019 er det vores anbefaling, at der tilføjes planer for udarbejdelse af **et kvalitetsprogram for bynatur** på lokalplansniveau. Kvalitetsprogrammet skal sikre, at bynaturen får en høj æstetisk, praktisk og biologisk værdi.

Som tidligere anbefalet skal en klar definition på 'grønne områder' udarbejdes, ligesom en differentiering af grønne arealer kan gennemføres, hvor 'grønne områder' skelnes fra bynatur. Brug af kommunens begrønningsværktøj fra 2017 kan også implementeres. Derudover kan de mange eksisterende strateger og målsætninger, kommunen har udarbejdet, allerede nu indføres som gældende på egne arealer – både igennem drift, men også som bygherrer og ved salg af grunde.

Støtte af udvikling af bynatur og biodiversitet på private arealer kan styrkes gennem inspirationskatalog, rådgivning og ved at gå forrest med det gode eksempel som senest med kommunens udviklingskatalog 'Klimatilpasning og Bynatur', 2016. Derved kan København vise sig som en verdensby med ansvar.

SLAs spørgsmål til Københavns Kommuneplan 2019

Hvad er definitionen på begrebet 'grønne områder' anvendt i forslaget til kommuneplan 2019 og hvad omfatter det?

Hvordan vil kommunen sikre forpligtigelsen og målbarheden af 'arealplan for grønne områder' i plansystemet?

Hvilke konkrete mål for andelen af grønne arealer vil kommunen fastsætte for kommuneplanen?

Hvordan vil kommunen konkret arbejde med københavnernes adgang til grønne arealer, inklusiv bynatur?

Hvordan vil kommunen garantere de 'grønne potentialeområder's beliggenhed, størrelse, kvalitet og gennemførsel?

Hvilke konkrete tiltag implementeres i KP19 for at opnå visionerne i Bynaturstrategien om mere og bedre bynatur?

Hvad vil kommunen konkret gøre for at hæve kvaliteten af bynatur på egne arealer?

Hvordan vil kommunen støtte nyanlæggelse og forbedring af vilkår for bynatur på private arealer?

Hvilke indsatser vil kommunen arbejde med i KP19 for at leve op til EU's mål om at standse tilbagegangen i biodiversitet inden 2020, mens byens udbygges og omfanget af ubebyggede arealer aftager?

Svar til: Høring 49038 af: Knud Erik Hansen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
507

INDSENDT AF
Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danmarks Naturfredningsforening København

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
DN København Dato: 22. oktober 2019 Til: Københavns kommune – Høringssvar til kommuneplanforslaget Fra: Næstformand Knud Erik Hansen, 40 40 43 44 Formand Ole Damsgaard, 50 51 58 80 Byudvikling – grøn for både natur og klima København skal være en grøn by. København skal have grønne løsninger. Det står der mange steder i kommuneplanen. I forhold til naturen lever kommuneplanen imidlertid ikke op til at have betegnelsen grøn. Der mangler udlæg af nye områder til natur i de mange nye og store bydele der er skudt op. Kommunen vil endda bygge på tidligere fre-dede arealer, som kommunen har sørget for blev affredet ved lov. Der mangler respekt for værdien af nogle af byens åndehuller. Flere af disse åndehuller tru-es af byggeplaner. Det drejer sig om grønne områder og områder med kulturhistorisk værdi. Kommuneplanens farve i forhold til natur kan bedst betegnes som sort, selvom den også har lidt grønt nogle steder. Den nuværende klimaplan, Klimaplan 2025, bygger på en forældet måde at opgøre Køben-havns klimaregnskab på. På miljøområdet lider store dele af byen af problemer relateret til biltrafikken, nemlig parti-kelforurening og trafikstøj. Problemerne vil, hvis kommuneplanforslaget realiseres, ikke blive mindre men tværtimod forstærkes. Kommuneplanens farve i forhold til klima kan derfor bedst betegnes som grågrøn. De mange pæne ord i kommuneplanen retter ikke op på disse mangler. Københavns byudvikling har i et par årtier været fokuseret på at løse regionale udfordringer alene i Københavns Kommune. Det er uholdbart. Befolkningsvækst og trafik medfører opga-ver, der mest relevant løses regionalt. Det er derfor problematisk, når kommuneplanen ikke arbejder med en bæredygtig bystruktur, der inkluderer det store bysamfund, der omgiver kommunen. Københavns Kommune er kun en del af et stort sammenhængende bysamfund. Det er by-strukturen for dette bysamfund, der kan give en forsvarlig ramme for en bæredygtig by. Fingerplanen har i mange årtier været en sådan ramme. Dens potentiale som ramme for en bæredygtig region bruger kommunen ikke – men underminerer snarere denne mulighed med den ensidige fokusering på, at løsninger skal

findes alene i København. Danmarks Naturfredningsforening vil koncentrere sit høringssvar om, hvordan København kan skabe en reel grøn udvikling for natur i København, og hvordan København kan bidrage til en bæredygtig bystruktur i regionen. Vi vil endvidere pege på nogle grundlæggende nød-vendige forbedringer i forhold til klimaet og miljøet. Til sidst vil vi påpege nogle forhold om naturbeskyttelse, energi og miljø m.m. Naturen i København Naturens placering i byudviklingen de sidste par årtier Natur giver meget til os mennesker. Vi søger til natur, hvor den er. Den er dejlig at være i og den har indflydelse på vores helbred. Den skal være en markant, højt prioriteret del af vores by – både for nuværende og kommende generationer. Naturen er uundværlig i den gode by. Naturområder giver plads til flora og fauna. Natur i byerne kan og skal bidrage til biodiversi-teten. Biodiversiteten er truet. København har de sidste par årtier været igennem en omfattende byudvikling. København er blevet omdannet i et omfang, der overstiger andre epoker, hvor København er blevet ud-videt. Der er skudt mange nye og store bydele op: alle med kompakt bebyggelse og alle uden nye, større grønne områder som parker og/eller naturområder. I nogle bydele er der end ikke mindre, grønne områder, og i andre kun meget sparsomme, mindre grønne områ-der. København har fået færre grønne arealer pr. indbygger. Oplagte muligheder er forspildt. Til illustration kan nævnes: Enghave Brygge kunne sammen med en park på DSB's værksteds-areal (Vester Remisepark) være blevet til natur-, havnepark- og aktivitetsområde for Ve-sterbro og hele det nye Sydhavnen og større dele af København. Dele af Carlsberg kunne have været brugt til at give Vesterbro boldbaner. Store dele af Svanemøllen Kaserneområde kunne være brug til en udvidelse af Ryvangen Naturpark. Indre Nordhavn er blevet udbyg-get uden øje for muligheden for et stort parkområde strækkende sig fra Østerbro og ud til vandet. København inddrager også fredet natur til byggeri. Fredede naturområder er – helt imod fredningsprincipper – ved lov blevet affredet, så kommunen kan bygge på natur. Opgør med den byggefikserede byudvikling Hvis København skal ændre kurs og prioritere natur i byen, er det nødvendigt at gøre op med den byggefikserede byudvikling. I den byudvikling har bygninger haft en absolut første prioritet. Det er ofte investorerne, der udarbejder planerne. Deres interesse er at bygge. Det er jo gennem bygninger, at de tjener penge. Derfor bliver der ofte ikke plads til områder med natur, boldbaner og lignende. Det giver ikke indtjening. Skal København være en grøn by for både nuværende og kommende generationer, er det nødvendigt, at kommunen påtager sig et ansvar for helheden. København bliver fejludviklet, når udgangspunktet for planlægningen er investorernes interesser frem for borgernes, mil-jøets og naturens. Områder med natur, grønne og kulturhistoriske åndehuller, boldbaner og lignende skal have høj prioritet, selvom det ikke nødvendigvis giver indtjening til investo-rerne. . Det skal kommuneplanen lægge rammerne for. Skal man sige det kort, så er det kommunens opgave at lave byplanlægning for det fælles samfund. I den er udgangspunktet, at byen planlægges ud fra de behov og ønsker, vi som samfund har til byens udvikling – og fri af økonomiske interessers dominans. Ordentlig by-planlægning er desværre blevet gammeldags, fordi de sidste to-tre årtiers planlægning i København har været præget af de økonomiske interessers dominans. Det er nødvendigt, at perspektivet for byens udvikling tilgodeser både nuværende og kom-

mende generationer. Det er et stort ansvar at bygge uden tilstrækkelige arealer til natur og aktiviteter i det fri. Er der først bygget, så er arealet i generationer beslaglagt til bygningen. Det er nødvendigt, at ledetråden for byens udvikling ikke er at tilgodese aldeles usikre be-folkningsprognoser. Ledetråden bør være, hvilken by København skal være, og dernæst en opgørelse over, hvor mange der kan bo i København. De befolkningsprognoser, kommunen har anvendt, er aldeles usikre. De bygger på de sidste 4 års befolkningsudvikling. De er derfor helt usikre. De forudsætninger, der har været for de sidste 4 års befolkningsudvikling, kan om nogle få år kan være markant anderledes. Der er væsentlige forhold, der ikke indgår i befolkningsprognoserne. De tager bl.a. ikke højde for ændringer i økonomiske konjunkturer, nybyggeri i regionen og boligmarkedsforhold i regio-nen. Cowi har for nogle år siden vurderet, at ca. 30 pct. af Københavns vækst vil forsvinde, når letbanen i Ring 3 bliver realiseret. Hertil kommer, at tallene for befolkningsudviklingen angiver, at der ikke er behov for stort boligbyggeri i København. De sidste 4 år er København vokset med ca. 11.000 indbyggere. Ca. 10.000 af de 11.000 er imidlertid nyfødte, og de har ikke behov for selvstændige boli-ger. Netto flytter der stort set lige så mange til og fra andre kommuner. Der er imidlertid stor forskel på, hvem der flytter. Hvert år flytter netto ca. 10.000 personer i familiealderen (30-49 år og 0-14 år) ud af København. Ca. 10.000 unge i alderen 20-29 år flytter netto til København. Med andre ord: Familier flytter ud, og unge flytter ind. Større byggeri i omeg-nen vil forstærke udflytningen af familier. Med de mange boliger, der er bygget de sidste 4 år, og det boligbyggeri, der er sat i gang, kan markedet for boliger i løbet af nogle år være mættet – bortset fra billige boliger og boli-ger til unge. Natur og biodiversitet i byen Både globalt og nationalt er ekstraordinært mange arter er forsvundet, og op mod en million arter på verdensplan trues af udryddelse, hvis den nuværende udvikling fortsætter. Vi har i den fremtid, vi går i møde, ikke kun en klimakrise, men også en naturkrise på vej – en kri-se, som truer grundlaget for vores sundhed, fødevaresikkerhed og økonomi på længere sigt. Byerne kan og skal også bidrage til at imødegå denne naturkrise. Det er fejlagtigt at tro, at det kun er i det åbne land, at biodiversiteten trives og kan trives. Det meste af det åbne land er dyrket – og på en måde, hvor biodiversiteten i landbrugslandet kan minde om den, vi finder på stenbroen. Biodiversiteten trives i de områder, vi tager ud til det, og her er by-ernes natur også vigtig. Ofte bliver biodiversitet knyttet til sjælden eller sårbar flora eller fauna. Når det er tilfældet, er der åbenlys grund til stor varsomhed

væsentligt, at de større naturområder bevares og ikke mindskes, ej heller stykvis. Det gælder i høj grad på Amager Fælled og Kalvebod Fælled, hele området omkring Kalveboderne, herunder Sydhavnstippen. Hvor det er muligt, bør der nyetableres større naturområder, f.eks. på dele af Nordhavn og i området ved Otto Busses Vej samt områder langs kysten. Kommunen bør i højere grad følge de retningslinjer, der ligger til grund for Grønt Dan-markskort, som er udarbejdet af det statsligt nedsatte Naturråd 14. Det udpeger en række nuværende og mulige grønne områder i København som vigtige for naturen og som økologi-ske forbindelser. Kysten langs Øresund og Kalveboderne har en særlig funktion. Det er områder hvor mange fugle raster på deres træk forår og efterår. Det er derfor væsentligt med naturområder ud til kysten , f.eks. i Nordhavn og på og ved Refshaleøen. Kulturhistorie og de skæve steder Den byggefikserede byudvikling truer ikke kun natur og de åndehuller, som naturområder er i byen. Den truer også steder, hvor Københavns historie fortælles gennem bygninger og bymiljøer. Og den truer skæve steder, hvor folk har kunnet skabe særlige miljøer. Denne trussel blev til virkelighed, da slagtergårdene på Vesterbro blev fjernet for at give plads til nye bygninger. De var et kulturminde for en arbejderkultur fra midten af 1800-tallet. Nyholm, Otto Busses Vej-området og Fiskerihavnen er områder, der aktuelt er truet. Resterne af Amagerbanen er lille område men et værdifuldt minde en vigtig bane på Ama-ger. Kommuneplanen bør værdsætte sådanne kulturhistoriske steder højt og sikre, at de ikke ødelægges af nybyggeri. Kun få områder tilbage til udvikling af ny natur Der er nu kun begrænsede muligheder for at give København nye større naturområder og områder til aktiviteter i det grønne. I disse områder bør natur og aktiviteter i det fri være udgangspunktet for planlægningen. Det er Ydre Nordhavn, området ved Otto Busses Vej (Vester Remisepark), Refshaleøen, Klø-verparken og Sydhavnstippen. Det bør være en del af kommuneplanen, at disse områder skal give plads til betydelige natur- og aktivitetsområder. Der er også behov for at have øje for mindre områders potentialer – og den kvalitet, de kan give byen som natur- og aktivitetsområder. Eksisterende naturområder bør friholdes fra byggeri. Det gælder i høj grad på Amager Fæl-led og i Sydhavnen, der nu er truet af byggeri på tidligere fredede områder. Aktuelle områder – til natur og åndehuller Kommuneplanen bør have særligt fokus på at reservere natur i følgende områder – som større naturområder eller del af større naturområder: • Ydre Nordhavn • • Vester Remisepark (Otto Busses Vej-området) • • Sydhavnstippen • • Lærkesletten på Amager Fælled • • Stejlepladsen i Fiskerihavnen • • Kløvermarken, Kløverparken og Prøvestenen Syd • Der bør også være fokus på at bevare eksisterende åndehuller med natur som bl

flere naturtyper. Når man går gennem parken inde fra byen, vil man først komme gennem et område med skov, dernæst en åben fælled med spredte træer og en sø, herefter et min-dre, bakket naturområde med søerne ved Nordhavnstippen og med udsigt ud over Øresund. Til sidst en større område præget af tætheden til vandet – med strandeng, strandoverdrev og strand. Det meste af området for Nordhavn Naturpark skal ifølge planerne først udvikles fra slutnin-gen af 2020'erne og fra begyndelsen af 2030'erne

Det emmer af denne historie. Det skal bevares, så denne historie stadig kan opleves på Nyholm. Der bør derfor ikke nybygges på Nyholm. Vester Remisepark Vester Remisepark er et kulturhistorisk miljø for jernbanen med områdets værkstedsfunkti-on gennem mange årtier. Den karakter, området har fået gennem dets jernbanehistorie, bør bevares, og de funktioner, området skal have fremover, bør være forenelige hermed. Det giver ikke plads til noget væsentligt nybyggeri i det bebyggede område af Vester Remise-park. Grønne åndehuller Der er rundtomkring i København åndehuller med særpræg eller stor værdi for nærområdet. Vi skal her blot nævne nogle få, som er vigtige. Der er mange andre og det er vigtigt at ha-ve øje for dem i den løbende planlægning, så de ikke en efter en forsvinder. Kommunepla-nen bør derfor indeholde en registrering af disse åndehuller og give dem en beskyttelsessta-tus. Amagerbanen Langs Uplandsgade ligger fortsat noget af den gamle Amagerbanes spor. Det er et lille grønt åndehul, hvor det endda er muligt og underholdende at køre med dræsine

prioriteres. Denne plan for naturområder og åndehuller skal herefter fungere som udgangspunkt for byudviklingen i København. København og klimaet I forslaget til Kommuneplan 2019 refereres der gentagne gange til Klimaplan 2025. Klima-planen fra 2012 var et første og vigtigt skridt på vejen mod CO2-neutralitet. Klimaplanen bygger imidlertid på en i dag forældet og meget snæver måde at opgøre CO2-udledninger på. For det første omfatter planen alene den CO2, der ”produceres” inden for Københavns kom-munegrænse. Den omfatter ikke den CO2, som københavnernes samlede forbrug afsted-kommer. Københavnerne ligger på top 15-listen over de bysamfund i verden, som bidrager mest til CO2-udledningen. En reduktion af den samlede CO2-udledning vil derfor gøre en forskel globalt. 74% af den CO2-reduktion, som klimaplanen omfatter, er betinget af en omlægning af kraftvarmeproduktionen til biomasse. Denne biomasse er først og fremmest baseret på træ, som importeres over lange afstande. København har ingen garanti for, at CO2-udledningen fra denne træbaserede energi sker, i takt med at nye træer vokser op. Herudover indgår den CO2, som udledes i forbindelse med fældning, flisning og transport af træmassen, ikke i Kø-benhavns klimaregnskab, hvilket medvirker til, at klimaregnskabet giver et endnu mere skævt billede af de faktiske forhold. For det andet er verdensmarkedet for bioenergi eksploderet inden for de sidste årtier, hvil-ket betyder, at presset på verdens skove og meget problematisk også på naturskovene vok-ser. Det medvirker til, at den biodiversitet, som er afhængig af skov, er truet. Træmasse er dermed en rigtig dårlig og uansvarlig erstatning for kul og olie. Klimaplan 2025 bør derfor revideres, så den kommer til at omfatte københavnernes reelle ”klimaaftryk”

områder, hvor der er registreret spids-snudet frø. Bestemmelser for naturbeskyttelsesområder [Bemærkninger til kortet over Naturbeskyttelsesområder KP19] Gyngemosen og arealet omkring Bademosen bør fastlægges som eksisterende naturområder og ikke som potentielle naturområder, dels på grund af den eksisterende natur, dels fordi de som naboområder til naturområder i Gladsaxe skaber forbindelse til Vestvolden og Utterslev Mose, og endelig fordi begge områder har en population af spidssnudet frø. I Kalvebod Miljøcenter bør det botaniske interesseområde fastlægges som eksisterende na-turområde. Den del af Kløverparken, hvor der er grønbrogede tudser, bør fastlægges som potentielt na-turområde. Den sydlige del af Prøvestenen, der er opfyldt for få år siden bør fastlægges som potentielt naturområde. Der bør laves en samlet plan for natur og friluftsaktivitet for Kløvermarken, Kløverparken og Prøvestenen Syd. I Nordhavn bør det potentielle naturområde udvides i væsentligt omfang (jf. Nordhavns Na-turvenners forslag til Nordhavn Naturpark). En væsentlig del – og især den nordlige og vestlige del - af DSB´s værkstedsområde (om-rådet ved Otto Busses Vej) mellem Vesterbro og Sydhavnen bør fastlægges som potentielt naturområde. Endeligt bør søerne og Christianshavns Voldgrav vises på kortet som eksisterende økologi-ske forbindelser, da disse de facto fungerer som sådanne. Økologiske forbindelser I retningslinjerne [i afsnitteredegørelsen til afsnittet om naturbeskyttelse] gøres der ud-mærket rede for, hvilken betydning korte afstande mellem egnede levesteder og spred-ningsmuligheder generelt har for biodiversiteten. Kommunen bør derfor sammen med de grønne organisationer igangsætte en systematisk indsats for at fastholde og fremme værdien af de økologiske spredningsforbindelser i til-knytning til alleer, bræmmer langs stier, veje og jernbaner, kolonihaveområder, boligfor-eningsområder, villaområder m.m. Denne indsats kan enten være rettet mod specifikke ar-ter (flagermus for eksempel) eller have en mere generel karakter, som sigter på større vari-ation og naturindhold. Højhuse i havnen Når der bygges på havnearealerne, er der en potentiel konflikt mellem nye højhuse og træk-fugle. København er beliggende i en af Nordeuropas vigtigste trækruter. Hvert efterår og forår passerer millioner af trækfugle kyststrækningen mellem Stevns og den nordlige del af Øresund. Når huse bliver højere end 100 meter, og specielt når højden passerer 150 meter, opstår der kollisionsfare for trækfuglene. Derfor bør der ved lokalplanlægning af havneområder ta-ges hensyn til dette, blandt andet ved at pålægge nye huse restriktioner i forhold til reflek-terende facadematerialer, gennemskinnelighed og belysning

indenfor 500 m. De gælder dele af Valby, Vanløse, Ydre Østerbro, Ydre Nør-rebro og Indre Østerbro. Hertil kommer nye byområder som Enghave Brygge, Sluseholmen og Indre Nordhavn og endeligt områder som skal udbygges i den kommende kommune-planperiode: Ydre Nordhavn og Vester Remisepark (Otto Buses Vej området). Her kan målet om 500 m ikke kan opfyldes med mindre disse områder fra start forsynes med nye store og mellemstore grønne områder. Derfor er det af meget stor betydning, at eksisterende muligheder for at etablere nye store og mellemstore grønne områder fastholdes f. eks. i Nordhavn, på godsbaneterrænet, i Syd-havnen, på Svanemøllen Kasserne m.v. Boliger og støj Det står i retningslinjerne [i afsnittet om grænser for støjgener ved etablering af støjfølsom anvendelse] fremgår, at nye boliger, daginstitutioner, grundskoler mv. som hovedregel ikke må etableres, hvis trafikstøjen i dag og også fremover må forventes at overstige 68 dB på facaden. Det bør ændres, så det ikke er muligt at etablere nye boliger mv. i områder, hvor trafikstø-jen overstiger 68dB på facaden. København har stadigt et meget stort antal boliger, hvor udendørs støj overstiger miljøsty-relsens vejledende normer, og det bør under ingen omstændigheder af hensyn til befolknin-gens sundhed være muligt at opføre nye boliger i støjramte områder. Selvom den enkelte bolig kan støjisoleres og forsynes med særlige vinduer med luftsluser, vil udendørs opholds-arealer og nærrekreative muligheder stadigt være støjramte. Energi og miljø Partikelforurening Kommuneplanen bør have klare mål for partikelforureningen i København. Det mangler. De seneste målinger i København viser, at der er et markant højere niveau af ultrafine par-tikler på de mest trafikerede veje og i den indre by. Aarhus Universitet anslog i en opgørelse sidste år, at 3.200 danskere om året dør for tidligt på grund af partikelforurening. I Køben-havn alene dør cirka 550 mennesker for tidligt hvert år på grund af luftforureningen. Der bør derfor skabes et sundere miljø for alle i byen gennem bilfri bydele og bilfri gader. Miljøzonerne bør endvidere udvides og skærpes betragteligt. For effektivt at nedbringe antallet af biler i indre by foreslås, at antallet af parkeringspladser reduceres betragteligt. Klima og energi I Klimaplan 2025 er transport, ud over el og varmeproduktion, en væsentlig kilde til Køben-havns CO2-udledning. Ifølge kommunens midtvejsevaluering fra juni 2018 viser beregnin-gerne, at der i 2025 vil være et udestående på ca. 200.000 ton CO2 før København er CO2-neutral. En væsentlig del af dette udestående kommer fra transportsektoren og hænger sammen med den trafikvækst, der er sket i København, siden klimaplanen blev lavet. Det er på den baggrund skuffende, at kommuneplanen ikke foreslår konkrete initiativer til at nedbringe privatbilkørselen. Som nævnt ovenfor bør Klimaplan 2025 revideres, og der bør udarbejdes en plan for udfas-ning af biomasse i kraftvarmeforsyning. Vi foreslår derfor, at der etableres et industrielt komposteringsanlæg på Prøvestenen til be-handling af københavnernes bioaffald. Det er ikke bæredygtigt at transportere bioaffaldet over lange afstande, som det gøres på nuværende tidspunkt, og i øvrigt heller ikke udnytte den energi i København, som kan ud-vindes af bioaffaldet. I retningslinjerne for energiforsyning foreslås, at der gives mulighed for integration af min-dre, decentrale energi produktionsanlæg i byen. Vi foreslår at de eksisterende ældre nødan-læg reserveres til varmepumper og geotermianlæg. Vi foreslår, at der etableres naturgasforsyning til havneområderne især

til brug for kryds-togtskibene. Affald og ressourcer I kommuneplanforslaget nævnes [i afsnittet om Affald og ressourcer], at København skal indtage en førende position indenfor udvikling af den cirkulære økonomi, og der henvises til de gode erfaringer med affaldssortering. Dette står imidlertid i grel modsætning den faktuelle genanvendelse af affald. Ifølge artikler i Ingeniøren, baseret på affaldsselskabernes oplysninger, er genanvendelses procenten for eksempel for plastik 31% og dermed betydeligt under det som kommunen har som mål. Københavns Kommune bør derfor gentænke affaldshåndteringen på en ny og mere visionær måde. En sådan nytænkning kunne omfatte, at der i højere grad arbejdes med retursyste-mer i detailhandelsleddet og lokale stationer, hvor det vil være muligt at arbejde med flere affaldsfraktioner end ved den eksisterende husstandsindsamling. For eksempel er det vigtigt at understøtte særskilt indsamling af fødevare emballage og at påvirke producenterne til at bruge færre og mere genanvendelige (plast-) emballagetyper. Havnen og vandet som fritidsområde Af retningslinjerne om adgang til vandet fremgår at der i byudviklingsområder og ved ny-byggeri langs kajkanten skal sikres en offentligt tilgængelig promenade på min. 8 meters bredde samt stedvis adgang fra kajen til vandet. Denne norm bør ændres til min. 20m. Er-faringer viser at disse promenader ofte er under stort pres fra forskellige andre aktiviteter, cafeer mv. Afspærringer af midlertidig karakter forskellige steder lang havnekajen gør det ofte umuligt at komme ud til vandkanten. Det gælder for eksempel Langelinie og størstedelen af Ocean-kajen i Nordhavn. Sådanne afspærringer bør udgås og varigheden bør i det mindst minime-res.

Svar til: Høring 49038 af: Stephanie Mesker

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
508

INDSENDT AF
Stephanie Mesker

POSTNR.
2720

BY
Vanløse

HØRINGSSVAR
Grøn område ved Frøde Jakobsens Plads i stedet for flere højhuse. Lige nu ligger der en plan for endnu flere højhuse ved Vanløse Station. Jernbane Allé er blevet fuldstændig tømt efter opførelsen af Kronen og sjælen forsvinder. En undersøgelse fra skolen i nærheden viste at ingen ønsker flere højhuse der, men hellere et grønt område. Se Vanløse Bladet for mere information. Det er tid at politikerne lytter til borgerne i stedet for at lade pengene bestemme. Det er fuldstændig utroligt at der blev bygget højhuse ved Damhussøen som er højere end de almindelige borgere må bygge til. Det ødelægger ansigt af Vanløse. Stop med at bygge flere højhuse og tænk på borgere som bor i Vanløse og laver en indsats til Vanløse. Lige nu bliver vi skræmmet væk.

Svar til: Høring 49038 af: Kate Kamill

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
509

INDSENDT AF
Kate Kamil

POSTNR.
1456

BY
Kbh.K

HØRINGSSVAR
Som beboer i København tilslutter jeg mig til høringssvar nr 474 fra Strædernes og Strøgets Beboerforening og dermed høringssvar nr. 291 fra Indre Bys Lokaludvalg.

Svar til: Høring 49038 af: Sund & Bælt Holding A/S

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
510

INDSENDT AF
Sund & Bælt Holding A/S

POSTNR.
1601

BY
København V

HØRINGSSVAR
Se vedlagte høringssvar fra Sund & Bælt Holding A/S i relation til kommuneplan Verdensby med ansvar

21. oktober 2019

Vedr. høring over Forslag til Kommuneplan 2019 "Verdensby med ansvar" for Københavns Kommune

Sund & Bælt Holding A/S har modtaget høring over "Forslag til Kommuneplan 2019 Verdensby med ansvar" for Københavns Kommune".

Sund & Bælt Holding A/S har i kraft af ejerskab til A/S Øresund og A/S Femern Landanlæg følgende bemærkninger.

Generelt

Sund & Bælt Holding A/S skal først og fremmest bemærke, at følgende trafikale forhold bør inddrages i kommuneplanen.

Det forventes, at Øresundsbanen fra Kalvebod til Vigerslev vil få en betydelig forøget godstrafik, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Derudover skal det bemærkes, at - som det fremgår af projektet "Ring Syd", hvor banen udvides med 1-2 spor - der er planer om at inddrage denne strækning til persontog.

Det forventes samme trafikforøgelse på Øresundsbanen fra kommunegrænsen til Kalvebod, ligesom det i "Ring Syd"-projektet forventes at udvide Øresundsbanen gennem Ørestad med 2 spor.

I forhold til Øresundsmotorvejen skal det endelig bemærkes, at motorvejens kapacitet snart forventes fuldt udnyttet, hvorfor der forventes udvidelse af motorvejen med yderligere 2 spor.

Konkret

Amager Vest

Rammeændring 1 – Ørestad – Yderligere 20.000 m2 bebyggelse

Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at de henlagte arealer langs Øresundsbanen er tiltænkt bane- og stationsudvidelser. Arealerne kan således ikke inddrages i den foreslåede byfortætning.

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafikanlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10
DK-1601 København V

Tel +45 33 93 52 00
Fax +45 33 93 10 25

www.sundogbaelt.dk
CVR 15 69 46 88

xx

Rammeændring 4 – Selinevej Nord – udlægges til blandet erhverv
Sund & Bælt Holding A/S skal oplyse, at jernbanen på dette sted er placeret på en banevold, samt at banen føres over Kalvebod via en bro. Der er etableret støjskærme på broen og banevolden, og det vil ikke være muligt at reducere støjen fra jernbanen yderligere. Derudover må der forventes en støjforøgelse som følge af øget trafik på banen.

Selskabet skal på den baggrund bemærke, at der skal fastsættes skærpet krav til lydisolering af bebyggelse på stedet.

Kongens Enghave

Rammeændring 1 – Sydhavn/Sluseholmen – bebyggelsesprocent hæves

Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at arealerne omkring Øresundsbanens brandventilationsskakte og flugtveje skal friholdes af hensyn til beredskabets indsatsmuligheder og af hensyn til jernbanesikkerheden. Der må ikke opstå risiko for, at genstande falder ned i brandventilationsskaktene.

Rammeændring 2 – Bådhavnsgade Syd/Stejlepladsen – området ændres fra industri til bolig

Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen planlægges udvidet lige nord for "Areal 2". Jernbanen er placeret i banegrav med omkringliggende støjvolde. Det er ikke muligt at foretage yderligere støjreducerende tiltage, hvorfor der skal stilles krav om lydisolering af boligerne.

Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.

Rammeændring 3 – Bådhavnsgade nordøst/Dansk Metal – området ændres fra blandet erhverv til bolig

Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen på denne strækning er placeret på en banevold. Der er etableret støjskærme, og det vil ikke være muligt at foretage yderligere støjreducerende tiltag. Der skal derfor stilles store krav til lydisolering af boligerne.

Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.

Rammeændring 4 – Bådhavnsgade nordvest – området ændres fra blandet erhverv til bolig

Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen planlægges udvidet lige syd for "Areal 4". Jernbanen er beliggende i banegrav med omkringliggende støjvolde, og det er ikke muligt at foretage yderligere støjreducerende tiltag. Der skal derfor stilles krav om lydisolering af boligerne.

Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.

Rammeændring 5 – Strømmen – byplanramme er endnu ikke fastlagt

Sund & Bælt Holding A/S skal bemærke, at jernbanen planlægges udvidet lige syd for "Areal 5". Jernbanen stiger op mod Vigerslevsbanen og er derfor kun delvist placeret i banegrav. Der skal stilles store krav til lydisolering af boligerne.

Selskabet skal desuden bemærke, at det skal sikres, at Øresundsbanens afdræning ikke belastes yderligere.

Valby

Rammeændring 1 – Poppelvænget

Trafikbelastningen på Øresundsbanen vil i dette område blive udtalt, idet der forventes etableret et trinbræt langs Øresundsbanen. Selskabet skal henvise til "Ring Syd"-projektet og projektet vedrørende etablering af ny station på Ny Ellebjerg Station. Lokalplanen for området bør sikre adgang til denne station.

Vesterbro

Rammeændring 1 – jernbanebyen

Sund & Bælt Holding A/S skal oplyse, at områdets sydvestlige hjørne er placeret oven på Sydhavnsgadetunnelen, hvori Øresundsbanen forløber. Dette område – er som øvrige jernbanearealer – belagt med restriktioner. Det er således ikke muligt at bebygge arealet over Sydhavnsgadetunnelen

Venlig hilsen

Louise Friis

Juridisk Konsulent

Svar til: Høring 49038 af: Andreas Mortensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
511

INDSENDT AF
Andreas Mortensen

POSTNR.
2450

BY
Kbh SV

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedhæftet som pdf

Høringssvar

Københavns Kommuneplan 2019

Oktober 2019 | Andreas Mortensen

Retten til byen

Hvem har retten til byen? Eller rettere hvem *bør* have retten til byen? Det spørgsmål er stillet et utal af gange i bystudier. Et af de mere indflydelsesrige bud er David Harveys artikel "The Right to the City" fra 2008. Han skriver:

> "The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city." (Harvey 2008: 23)

Retten til byen handler altså ikke alene om brugs- eller ejerret, men om muligheden for at ændre og forme byen. Harvey skriver endvidere, at denne ret ikke er en individuel ret, men en kollektiv ret, idet byens udformning er afhængig af den fælles brug (Ibid.).

I et samfund som det danske, hvor idealet er en demokratisk styreform, er denne definition af retten til byen afgørende for legitimiteten af byudvikling. Retten til byen er, som sagt, ikke kun brugsretten til byen men også retten til en kollektiv form for byudvikling. I Danmark kan dette oversættes til demokratisk byudvikling. Men som eksemplet omkring Fiskerhavnen senere vil illustrere, er der stadig massere af brydninger inden for denne definition.

Harvey peger på, at byer historisk set er opstået i kraft af en geografisk og social koncentration af merværdi (Ibid.: 24). Det vil sige, at byen er et sted, hvor merværdien af den kapitalistiske produktionsform kan absorberes. Men byen ikke alene absorberer merværdi; merværdien investeres i byen for at skabe yderligere profit (Ibid.: 25). Det vil sige, at byen bliver et objekt for investeringer, hvilket skaber visse brydninger i forhold til byen som hjem eller arbejdsplads. Dermed, argumenterer Harvey, bliver retten til byen i høj grad også et spørgsmål om klasse(kamp) (Ibid.: 28).

Retten til byen som et spørgsmål om klassekamp er en interessant vinkel, der kan bruges til at forstå nogle af de brydninger, der er opstået i ønsket om og modstanden af byudvikling af Stejlepladsen.

Fra byens bærm til bevarelsesværdi

Når man bevæger sig ned mod Fiskerhavnen ad Bådehavnsgade, møder man først de lave bebyggelser og fiskerskure, der ligger mellem Bådehavnsgade og kajen. Bebyggelserne er delt op i små asfalterede veje med de ordrette navne Vej 5, 6, 7, 8, 9 og 10. Vejnumre starter først fra nummer fem fordi, at den nordlige del af Fiskerhavnen med dertilhørende kaj- og skurepladser blev eksproprieret i 1994 til en ny togstrækning i forbindelse med anlæggelsen af Øresundsbroen. Selve fiskerskurerne er af broget karakter; nogle er blot interimistiske skure, som ikke præsterer meget mere end halvtage med plastikafdækkede sider, mens andre fremstår som velekviperede kolonihavehuse. Der er ikke nogen overordnet plan for æstetik eller materialevalg som i andre bevaringsværdige kulturmiljøer med rødder i en fiskerikultur som eksempelvis de okkergule fiskerhusene i Dragør. Ikke desto mindre er havnen, skurebyen, bådeklubberne og slusen klassificeret som et værdifuldt kulturmiljø (Københavns Kommune 2014: 3). Sammen med områder som Christianshavn, Langelinje og Nyhavn indgår Fiskerhavnen i fortællingen om "Købehavn som havneby" (ibid.: 4).

Bygninger, artefakter og miljøers kulturhistoriske værdier er ofte stærkt omstridt, da det kan have stor identitetspolitisk indflydelse. Samtidig kan tilskrivningen af kulturhistorisk værdi være afgørende for disse genstandes fremtid, da en sådan tilskrivning ofte implicerer forskellige rationaler for bevaring. I Københavns Kommunes visioner for København som havneby beskrives området således:

> "Områdets skiftende anvendelser over tid kan fortsat aflæses, og der er opstået et helt særligt maritimt miljø, som ikke findes tilsvarende andre steder i havnen. Området er den sidste rest af den oprindelige Sydhavn ... Arealerne har en selvgroet karakter, der fungerer som kontrast til de nyere byudviklingsområder i Sydhavnen." (Ibid.).

Her lægges der således særlig vægt på arkitekturen og på hvordan områdets funktioner i relation til Købehavn som havneby er afspejlet i det byggede miljø. For at forstå havnens klassifikation som værdifuldt kulturmiljø synes det altså afgørende at undersøge sammenhængen mellem Fiskerhavnens genealogi, det byggede miljø og havnens funktioner.

Fiskerhavnen er i et historisk perspektiv en relativ ny tilføjelse til Købehavns topografi. Havnen blev anlagt som en en del af en række større anlægsarbejder som staten iværksatte under 2. verdenskrig, bla. for at undgå deportation af arbejdsløse danskere (Eriksen 2000). Lystsejlerne kunne tage havnen i brug allerede i 1943 mens erhvervsfiskerne først flyttede ind i 1948. Erhvervsfiskerne er blevet flyttet omkring adskillige gange i takt med Købehavns ekspansion over årene. Før den nuværende fiskerihavn blev begyndt anlagt, holdt fiskerne til i det havnebassinet, der i dag hedder Tømmergraven, som var en kombineret tømmer- og fiskerihavn. I 1948 blev den gamle fiskerihavn beskrevet således:

> "Der var imidlertid ogsaa Brug for en ny Tømmerhavn, ligesom Fiskerne ikke længere havde Plads til deres Baade og Gam; hvorfor der blev udført en kombineret Fiskeri- og Tømmerhavn Syd for Gasværkshavnen. Den ganske uregelmenterede Bebyggelse omkring denne Havn, Hytter og Skure, der oprindelig afgav Tilholdssted for Bærmen af Vesterbros Befolkning, fremkaldte Navnet: Djævleøen." (Aakjær, Lebech og Norn 1948)

Ud over at give et bud på det etymologiske ophav for Sjællands lidet flatterende kælenavn giver beskrivelsen en interessant indsigt i de konnotationer, som fiskerskurerne gav på et tidspunkt, hvor den nuværende Fiskerhavn var ved at blive anlagt. Bebyggelserne omkring den gamle fiskerihavn for længst er revet ned, men historiske fotografier kan give en fornemmelse af stedets identitet (se Illustration 1). Selvom den nuværende Fiskerhavn i langt mindre grad er præget af erhvervsfiskeri, er ligheden i det byggede miljø i de to, historisk set adskilte bebyggelser, slående (se Illustration 2). Der er således sket en betydelig transformation af værdisætningen af det byggede miljø i Fiskerhavnen siden dets anlæggelse i anden halvdel af 1940'erne til i dag.

Fra Fiskerhavnens anlæggelse og frem til midten af 1990'erne lever havnen et relativt stille liv. I en søgning gennem avisartikler fra denne periode er de mest opsigtsvækkende begivenheder et par drukneulykker, motoreksplosioner og overfald. Ingen af disse forbindes til Fiskerhavnen som helhed. Til gengæld kan en vis romantisering af fiskerkulturen anes i den øvrige litteratur. I 1967 udgiver Aktuelt i den semi-satiriske sektion "Snaktuelt" en artikel med overskriften "Fisker-idyl med mindst et par millionærer" med henvisning til den lukrative ålefangst (Ludvig 1967: 20). Her skriver Otto Ludvig om Fiskerhavnen:

> "Kun fem-seks kilometer fra Københavns centrum ligger en provinsagtig fisker-idyl. Man finder den i Fiskerhavnen lige syd for Slusen [...] helt mod syd ligger fiskernes både med små, primitive, men oftest velholdte hytter som kulisser. Flere steder er der små haver, og idyllen holdes sammen af garn, som hænger til tørre i haverne." (Ibid.)

Illustration 1: Fotoet fra 1916 viser de uregelmenterede bebyggelser omkring den gamle fiskerihavn, der var med til at give Enghave Brygge tilnavnet "Djævleøen". Bebyggelserne minder på forunderlig vis om skurerne omkring den nuværende Fiskerhavn

Illustration 2: Fotografi af bebyggelser i Fiskerhaven. Skurbyen har et stærkt præg af "selvgroethed", ligesom dens forgænger ved den gamle fiskerihavn ved Tømmergraven. Taget i 2018 af "Nickey Sharkbait"

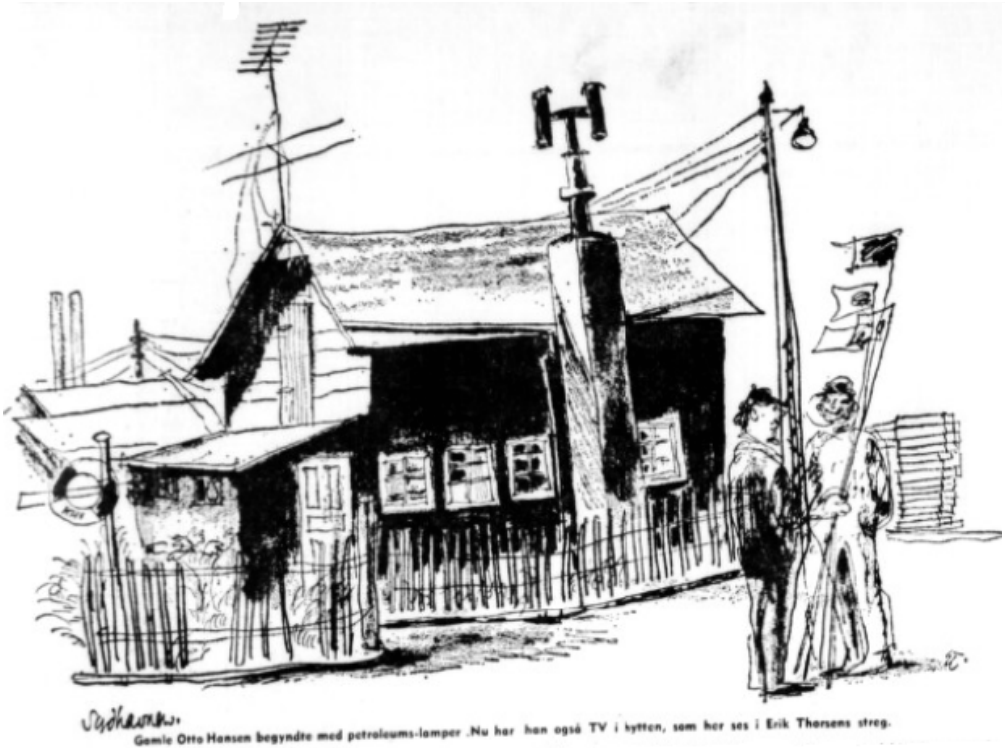


Illustration 3: Medfølgende tegning til Ludvig's artikel "Fisker-idyl med mindst et par millionærer". I billedteksten står der "Gamle Otto Hansen begyndte med pertroleums-lamper. Nu har han også TV i hytten, som her ses i Erik Thorsens streg.". Tegningen illustrerer også en vis romantisering af de skæve fiskerhuse.

Både fiskerkulturen og de håndgribelige aftryk den sætter på det byggede miljø, gøres således til genstand for en værditilskrivning som 'idyllisk'.

Omkring to årtier senere bevæger Rudolf Broby Johansen sig igennem Fiskerhavnen på sin litterære vandring gennem Københavns gader og pladser:

> "Her dokumenteres det, hvor små kraverne kan være. Når manden ude på båden kan klare sig med tre kvadratmeter, kan familien hjemme vel også. Det er friluftsfolk, der bor her, bådene er deres liv. [...] Det er en fiskerby omkring Skudehavnen [sic], bagved med stejlepladsens netkirkegård, hvor der koges tjære. Og så igen gader og smøger med tæt sammenbyggede hjemmelavede rønner med stokroser og morgenfruer foran og pelargonier indenfor vinduerne. Dueslagsarkitektur med selvfølende navne som »Kystens Perle« eller »Vejrlyst«." (Johansen 1986: 95)

Ligesom i Ludvigs beskrivelse kan man imellem linjerne hos Johansen aflæse en værditilskrivning til det byggede miljø og det levede liv som følge af stedets funktion som fiskerihavn. Denne tendens til at vurdere et områdes kultur- og bevaringsværdi ud fra en sammenhæng mellem æstetikken i det byggede miljø og de historiske forhold, der har prægets områdets tilblivelse, blev i København cementeret med de ti bydelsatlas, der blev udarbejdet og udgivet i 1991-1996 af Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune. Formålet med udgivelserne blev beskrevet således:

> "Bydelsatlasset beskriver de bevaringsværdige arkitektoniske sammenhænge, som kan iagttages i bydelen, samt de særlige historiske og topografiske forhold, der har præget bydelens tilblivelse [...] Hensigten med registreringen er først og

> fremmest at give borgere, planlæggere og politikere overblik over, og dermed mulighed for at vurdere, hvilke arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter, der bør værnes om." (Jensen et al. 1993: 2)

Fiskerhavnen er beskrevet i *Kgs. Enghave Bydelsatlas 1993*, hvilket vidner om den betydning, som blev tillagt havnen som et bevaringsværdigt område:

> "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. [...] Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende." (Ibid.: 25)

Fiskerhavnens nordende bliver inddraget

Den største ændring i havnens topografi skete med vedtagelsen af "lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund" i 1991 (Folketinget 1991). Her blev det besluttet, at den nordlige del af Fiskerhavnen skulle opfyldes for at gøre plads for til en ny togforbindelse.

Den nye togforbindelse medførte, at bebyggelserne mellem Vej 1 og Vej 4 blev nedlagt og den nordligste af bådebroerne blev fjernet. Til gengæld blev midterste bådebro forlænget så den i dag hænger sammen med Rotteøen, det lille kystværn i midten af havnen.

Ud over Fiskerhavnens nordende er der også andre områder, der er blevet opfyldt (se Illustration 4). Øst for havnen er Sluseholmen kommet til, mens området syd for er blevet til Stejlepladsen og bådklubberne langs Sejlklubsvej. Vest for er Sydhavnstippen kommet til.

Illustration 4: Baggrundskortet fra 1954 viser Fiskerhavnen før anlæggelsen af den nye Øresundsforbindelse. I 1954 var Sydhavnstippen, Stejlepladsen og Sluseholmen endnu ikke opfyldt. Grafikken illustrerer opfyldte områder anno 2019.

Byudvikling af hele området

> "I København buldrer omdannelsen af havnefronterne frem [...] I masterplan efter masterplan lægges der vægt på, at havnens historie og den stedsspecifikke kvaliteter og særpræg skal ses i arkitekturen. Derfor bevares industrihavnens bygninger ofte. Men selvom bygningerne står som levn fra havnens industrielle fortid, er de blevet renoveret i en sådan grad, at forestillingen om den rå og beskidte industrihavn ofte er forsvundet." (Grindsted et al. 2017: 195)

Sådan starter beskrivelsen af Fiskerhavnen i Museet for Søfarts antologi *Havnen. Hvor verden ender og begynder* (2018). Det peger på den værdi, der tilskrives bygninger, hvor form følger funktion, som vi har set være tilfældet for fiskerskurerne i Fiskerhavnen. Men det beskriver også en byudvikling, der sætter nye funktioner og mennesker i fokus.

I Københavns Kommunes *Forslag til Kommuneplan 2019* er hele området omkring Fiskerhavnen udlagt til byudvikling af serviceerhverv og blandede boliger (Københavns Kommune 2019: 55). Til borgermøde den 7. maj 2019 fremlagde By & Havns Chef for Planlægning og Bæredygtighed, Rita Justesen, de nuværende skitser for byudvikling øst (Stejlepladsen) og vest for Bådehavnsgade. Til borgermødet var det særligt beboere i og omkring Fiskerhavnen, der var mødt op. Der var stor fustration at spore i de kritiske spørgsmål og sure tilråb, som repræsentanterne fra By & Havn og Københavns Kommune blev mødt med.

Konflikten omkring Stejlepladsen åbner op for en diskussion af retten til byen, da denne ret i høj grad er indeholdt i beslutninger, om hvordan der byudvikles. Kommuneplanforslaget og opdraget til By & Havn er vedtaget af folkevalgte kommunalpolitikere og i den forstand udfærdiget igennem en demokratisk proces. Desuden lægger By & Havn op til en stor grad af borgerinvolvering. Alligevel er der store brydninger mellem den vedtagende politik og de borgere, den berør. Det kan derfor være givende at anskue byudviklingen af Stejlepladsen, ikke kun som et spørgsmål om demokratisk proces, men også et spørgsmål om klassekamp (Harvey 2008: 28).

Den gennemsnitlige indkomst i bydelen Vesterbro/Kongens Enghave, som Sydhavnen er en del af, ligger under kommunegennemsnittet (Københavns Kommune 2018a: 24). Samtidig er det en af de bydele med størst befolkningstilvæksten; i perioden 2004-2018 havde bydelen en befolkningstilvækst på 33 %, hvilket er 11 %-pointer mere den gennemsnittet for København (Ibid.: 8).

Ved borgermødet blev der, af By & Havns repræsentanter, trukket paralleller til den byudvikling Nordhavnen i København har gennemgået de seneste år. Nordhavnen ligger modsat Fiskerhavnen i en af de bydele i Købehavn med størst gennemsnitlig indkomst. Selvom byggeriet på Stejlepladsen skal skabe nye boliger til københavnere, og planerne er udfærdiget og godkendt af folkevalgte politikere, er det altså ikke nødvendigvis boliger til de københavnere, der allerede bor i og omkring Fiskerhavnen. Det blev særlig tydeligt, da den administrerende direktør for By & Havn, Anne Skovbro, forsøgte at gyde

Illustration 5: Her ses, hvordan byudviklingen af Stejlepladsen er tænkt sammen byudvikling vest for Bådehavnsgade. Planen er, at der alene på Stejlepladsen skal bygges 550 nye boliger.

Illustration 6: Denne slide skulle understrege, at By & Havn ønsker en byudvikling af området omkring Bådehavnsgade med fokus på "forskellighed". Dette blev mødt med sure tilråb fra tilhørerne. Den form for forskellighed, som referencebillederne repræsenterede, vakte ikke begejstring blandt de fremmødte ved borgermødet.

olie på vandene ved at forsikre, at By & Havn har intentioner om at udvikle området med fokus på "forskellighed" og henviste til byggerierne i Nordhavnen. Der blev kommenteret fra salen, at referencerne til Nordhavnen var fremmedgørende og i hvert fald ikke inkluderede de fremmødte sydhavnere.

Sylvie Tissot har i bogen *Good Neighbors. Gentrifuing Diversity in Boston's South End* (2018) analyseret, hvordan *forskellighed* (oversat diversity) bliver brugt af nye tilflyttere fra den øvre middelklasse til at promovere og styre udviklingen et tidligere arbejderkvarter i den amerikanske storby Boston. Italesættelsen af forskellighed bliver brugt til at tilskrive værdi til de historiske bygninger og den sociale diversitet i kvarteret (Tissot 2008: 189). Det bliver samtidig et redskab i en styret gentrificeringen, hvor der blev skabt tydelige barriere mellem den rigtige og den forkerte forskellighed (Ibid.: 250).

Når By & Havn siger, at de ønsker at skabe byudvikling med fokus på forskellighed, og Københavns Kommune skriver, at "udviklingen af Bådehavnsgade skal ske med respekt for det nuværende miljø", kan det forstås som en måde at appropriere området (Københavns Kommune 2019: 54, Tissot 2008: 249). Byudvikling med fokus på forskellighed bliver et styringsværktøj, idet *forskellighed* på den ene side er et rummende begreb, men på den anden side giver stor mulighed for at præge udviklingen for den aktør, der definerer hvad denne forskellighed rummer.

Tysk inspiration til selvbyggeri

I et debatindlæg i Politiken Byrum den 12. november 2018 argumenterede Silje Erøy Sollien, arkitekt og erhvervsforsker ved Vandkunsten og Statens Byggeforskningsinstitut, for at bebyggelserne i Fiskerhavnen kunne inspirere til en alternativ form for byudvikling med henvisning til den tyske *Baugruppen*-bevægelse.

Silje Erøy Sollien er ikke den første, der har set et potentiale i den tyske model *Baugruppen*. Baugruppen kan oversættes til byggegrupper. Det var også inspirationskilden til en rapport COWI lavede i 2009 i samarbejde med Albertslund, Frederikshavn og Sønderborg Kommune for styrke kommunernes arbejde med forebyggelse af klimaforandringer (Kørnøv; Plewe 2009: 4).

Byggegrupper betegner grupper af individer, der går sammen om at udvikle nye bebyggelser. I stedet for developerfirmaer er det altså de fremtidige beboere selv, der, ofte med hjælp fra professionelle, står for projektering, opførsel og forvaltning af boliger. Ifølge COWI rapporten har det tre umiddelbare fordele (Ibid.). (1) Det gør det muligt at udvikle prisgunstige men individualiserede boliger. (2) Beboerne får mulighed for at påvirke de enkelte enheders formgivning og byggeriet som helhed. (3) Forud for indflytning har beboerne mulighed for at udvikle et stærkt netværk med deres fremtidige naboer.

I forhold til det økonomiske aspekt er der særligt i sammenligning med almindelige developerprojekter en række fordele ved byggegrupper. Byggegruppeprojekter har vist sig at være 10 til 30 % billigere end sammenlignelige developerprojekter (Ibid.: 11). Desuden har byggegrupper ikke samme behov for hurtig profit, hvilket øger incitamentet og mulighed for investeringer med en længere tilbagebetalingsperiode, som eksempelvis investeringer i grøn energi eller bæredygtige byggematerialer.

COWI's rapport peger på, at der er en større social og indkomstsmæssig differentiering i byggegruppeprojekter (Ibid.: 13). Dette skyldes blandt andet, at byggegruppeprojekterne er udført i områder, der som udgangspunkt ikke er særlig attraktive, dvs. med lavere grundværdier, at der bygges flere blandede boliger og at boligerne bygges, uden at der er developere, der skal profitere på byggeriet. Rapporten nævner dog ikke, hvad der sker med huspriserne, når boligerne bliver handlet videre på det fri boligmarked. Hvis ikke boligpriserne reguleres af stat, kommune eller den enkelte boligforening er det forventeligt, at boligpriserne vil stige til et niveau, der flugter med resten af boligmarkedet. Således sikre byggegrupper ikke nødvendigvis lavere boligpriser på lang sigt, men flytter profit fra developere til den første generation af nybyggere i byggegruppeprojekter.

Fiskerhavnens selvbyggeri

I Fiskerhavnens sydvestlige hjørne ligger andelsforeningen BK87. BK87 står for Bådklub 1987. Foreningen er dog ikke helt så gammel. Den blev stiftet i 2007 i sin nuværende form, da de daværende beboere blev tilbudt at købe de omkring 2500 kvadratmeter af

Københavns Kommune, som klubben lå på. Grunden er fordelt ud på 17 pladser, således at foreningen ejer selve grunden, mens de enkelte beboere ejer husene. Grundene varierer i størrelse fra 35,5 kvadratmeter til den største på 301,5 kvadratmeter). Størstedelen af pladserne ligger dog imellem 50 og 100 kvadratmeter.

Bebyggelserne i BK87 i Fiskerhavnen er ikke direkte inspireret af *baugruppen*-bevægelsen, men har dog mange lighedspunkter. De enkelte bebyggelser ejes af beboerne selv, men grunden ejes i fællesskab og byggehensynene sikre en vis sammenhæng i foreningen trods en meget forskelligartet bygningsmasse.

Der er gode grunde til at søge inspiration fra BK87 og baugruppe-bevægelsen generelt. Et af de afgørende argumenter der bliver fremført for byggeriet på Stejlepladsen, ud over finansiering af metrogælden, er behovet for flere boliger i København for at dæmpe prisstigninger (Københavns Kommune 2015: 14) Det er desuden ambitionen, at det nye byggeri skal indeholde 25 % almene boliger (Københavns Kommune 2018: 4). Med reducerede byggeomkostninger, er det muligt at mindske lejepriser tilsvarende. Byggeformer inspireret af baugruppe-bevægelsen kan således bidrage til billigere boliger.

I den gældende kommuneplan for Københavns Kommune er det beskrevet, hvordan der vil arbejdes mod en større social sammenhængskræft (Københavns Kommune 2015: 26). Erfaringer fra det tyske baugruppeprojekter viser en øget social mangfoldighed, blandt andet grundet de reducerede byggeomkostninger (Kørnøv; Plewe 2009: 13).

Illustration 7: Kombinationen af nye og gamle materialer giver bebyggelserne i Fiskerhavnen et helt særligt udtryk.

Konklusion

Kulturen og det byggede miljø i Fiskerhavnen er bevaringsværdigt. Det er et vigtigt stykke danmarkshistorie og bidrager til fortællingen om København som Havneby. De nuværende planer for byudvikling af både Stejllepladsen og vest for Bådehavnsgade er alene motiveret af økonomiske interesser. Det levner ikke plads til en demokratisk proces eller en byudvikling, der tager hensyn til de eksisterende værdier.

Retten til byen bør være en demokratisk ret, og diversitet bør defineres af dem der udgør den. Borgerrepræsentationen bør sikre at byudvikling sker på borgernes præmisser, ikke på investeringsselskabernes og kapitalfondenes.

Litteratur og kilder

Aakjær, Svend; Lebech, Mogens og Norn, Otto (1948): *København før og nu: Bind 4: Christianshavn, Voldkvartererne*, Alfred G. Hassings Forlag, København

By & Havn (2019): PP Stejlepladsen Borgermøde den 7. maj 2019, slides fra oplæg ved borgermøde, tilgængelige her: http://byoghavn.dk/sydhavnen/wp-content/uploads/sites/8/2019/04/PP-Stejlepladsen_Borgerm%C3%B8de-den-7-maj-2019_final.pdf

Eriksen, Harald (2000): "Københavns Havne V", i: *Sydvest Folkeblad*, 2000/05

Foreningen Hovedstadens Forskønnelse (2019): *FHF Diplomer 2018*

Folketinget (1991): "1990 LSF 178 FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF FAST FORBINDELSE OVER ØRESUND", *Folketidende*

Folketinget (2019): "Lovforslag nr. L 153. Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & HavnI/S", *Folketidende*

Grindsted, Thomas Skou; Nielsenm Thomas Theis og Andersen, John (2018): "Fiskerihavnen i Sydhavnen : klondike og lokal oase - med sorte skyer i horisonten?", i: *Havnen - hvor verden ender og begynder*, M/S Museet for Søfart

Harvey, David (2008): "The Right to the City", *New Left Review*, nr. 53 sep-okt 2008, s. 23-40

Jensen, Hannelene Toft; Skov- og Naturstyrelsen (1993): *Kgs. Enghave bydelsatlas, bevaringsværdier i byer og bygninger 1993*, Københavns Kommune

Johansen, Rudolf Broby (1986): *Kunstvejviser. Med Broby gennem NY-KØBENHAVN*, Hamlet, København

Kjeldsen, Christina B. (2018a): "Arkitektparret har tegnet et bæredygtigt drømmehus", på *bobedre.dk*, 28-09-2018, direkte link: https://bobedre.dk/boliger/arkitektparret-har-tegnet-et-baeredygtigt-drommehus

Kjeldsen, Christina B. (2018b): "Et bæredygtigt selvbyggerhus i Sydhavnen", på *bobedre.dk*, 12-10-2018, direkte link: https://bobedre.dk/boliger/et-baeredygtigt-selvbyggerhus-i-sydhavnen

Københavns Kommune (2014): *Værdifulde kulturmiljøer i København. København som havneby - Slusen / Bådklubben Valby*

Københavns Kommune (2015): *Københavns Kommuneplan 2015. Den sammenhængende by*

Københavns Kommune (2018a): *Status på København 2018. Københavns Kommune Nøgletal*

Københavns Kommune (2018): *Vedtaget Budget 2019*

Københavns Kommune (2019): *Forslag til Kommuneplan 2019*

Kørnøv, Lone; Plewe, Saskia (2009): *Baugruppen - Byggegrupper. Gennemførelse af klimavenlige og bæredygtig byudvikling gennem brugerdrevet og -styret byudvikling*, COWI A/S

Ludvig, Otto (1967): "Fisker-idyl med mindst et par millionærer", i: *Aktuelt* 01-06-1967, 1. sektion, side 20, Købehavn

Olesen, Ole Birk (2019): "Fremsættelsestale til lovforslag nr. L 153", *Folketingstidende*

Sollien, Silje Erøy (2018): "Et unikt hjørne af København giver bud på en alternativ byudvikling", *Politiken Byrum,* 12-11-2018

Tissot, Sylvie (2015): *Good Neighbors. Gentrifying Diversity in Boston's South End*, Verso

Svar til: Høring 49038 af: Region Skåne

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
512

INDSENDT AF
Region Skåne

POSTNR.
29189

BY
Kristianstad

HØRINGSSVAR
Region Skånes yttrande ang. Kommuneplan 2019.

Regionala utvecklingsnämnden

YTTRANDE

Datum 2019-10-17
Dnr 2019-PB000244

Inger Sellers
Samhällsplanerare
040-675 32 66, 0768-87 09 73
inger.sellers@skane.se

Nikolina Verovic
Samhällsplanerare
040-675 31 93, 0724-65 98 26
nikolina.verovic@skane.se

Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Københavns kommune
cbu@okf.kk.dk

Københavns Kommuneplan 2019, Verdensby med ansvar, offentlig høring

Region Skåne har mottagit rubricerad handling för synpunkter.

Region Skåne har ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne utgör även en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar avseende riktlinjer för bostadsförsörjning.

Region Skåne har sedan januari år 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne som ska vara klar till år 2022. Regionplaneuppdraget bygger vidare på arbetet med Strukturbild för Skåne som Region Skåne bedrivit i dialog med de 33 skånska kommunerna sedan år 2005. Genom Strukturbild för Skåne och regionplaneuppdraget arbetar Region Skåne med att tydligare koppla samman det regionala utvecklingsansvaret och kommunernas översiktsplanering.

Bakgrund
Köpenhamns kommun har tagit fram en översiktsplan för stadens fysiska planering med mål, riktlinjer och ramar för kommunens utveckling fram till år 2031. Översiktsplanen genomsyras av fyra teman; *Plats för alla, Hänsyn till stadens kvaliteter, Mer cykel och kollektivtrafik samt Mångfald, diversitet och möten på tvärs.* Kommuneplanen fokuserar i första hand på nya bostäder och arbetsplatser, persontrafik, reducering av klimatutsläpp samt rekreationsmöjligheter. Med en förväntad befolkningstillväxt på 100 000 nya invånare fram till år 2031 möjliggör kommuneplanen nya bebyggelseområden för 60 000 nya bostäder och 50 000 fler arbetsplatser. I kommuneplanen anges även att staden ska vara CO_2 neutral fram till år 2025 där en färdmedelsfördelning för persontransporterna ska vara minst 1/3 på respektive cykel, kollektivtrafik och bil.

Kommuneplanen beskriver även vikten av effektiva förbindelser med omvärlden som en viktig förutsättning för att stärka arbetsmarknaden och attraktiviteten för staden och dess omland. I planförslaget nämns en ny Öresundsmetro till Sverige och den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen till Tyskland samt att möjliggöra angöring för snabbtåg och internationella höghastighetståg.

Ett annat mål som pekas ut i kommuneplanen är att Köpenhamn ska fortsätta vara en stad som utgör ett föregångsexempel för hållbara stadsutvecklingslösningar och i planförslaget ges förutsättningar att fortsätta verka och utvecklas som en internationell innovationsbädd för hållbarhetsfrågor.

Region Skånes synpunkter

Mål och strategier
Region Skåne välkomnar och ser mycket positivt på att få ta del av samrådshandlingen för Köpenhamns kommuneplan fram till år 2031. Köpenhamns kommun har en särskild ställning och identitet som spelar en viktig roll för sitt omland. Därför är kommuneplanen även viktig för Region Skåne, de skånska kommunerna och andra skånska aktörer. Planförslaget ger en god inblick i ett antal viktiga planeringsområden. Det finns flera tydliga mål vilka kommer kunna utvärderas. Det är vidare positivt att det i beskrivningarna av de olika stadsdelarna framgår hur ytor för exempelvis uppförandet av nya bostäder och olika former av verksamhetsområden bör utformas. Region Skåne ser mycket positivt på att Köpenhamns kommun ser konst, kultur och arkitektur som viktiga byggstenar i Köpenhamns utveckling som en Verdensby med ansvar – med människan i centrum. Detta rimmar väl med Region Skåne *Strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design* - där det betonas att arkitektur, form och design ska ses som ett sammanhållet område. Och med det perspektivet som grund,

är det människan och människans behov som blir utgångspunkt för hur livsmiljön utformas.

Region Skånes är en drivande utvecklingsaktör och har i samverkan med kommunerna i Skåne tagit fram en Regional utvecklingsstrategi – *Det öppna Skåne 2030* med processen att skapa en bred samsyn och en gemensam målbild för Skåne. Med utgångspunkt i framtaget kunskapsmaterial och den dialog som förts med Skånes kommuner genom åren, har Region Skåne tagit fram en strukturbild och gemensamma strategier för hållbara fysiska strukturer i Skåne – *Strategier för Det flerkärniga Skåne.* De gemensamma strategierna kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet till den kommunala översiktsplaneringen. Här har fem strategiområden pekats ut:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

De fem strategierna utgår från målbilden om Det flerkärniga Skåne, där Skåne år 2030 är en attraktiv och livskraftig region med flera starka tillväxtmotorer och en mångfald av livsmiljöer.

Region Skåne kan konstatera att våra strategier sammanfaller mycket väl med de mål och riktlinjer som presenteras och beskrivs i kommuneplanen. Det är glädjande att vi har snarlika mål och strategier för att utveckla hållbara samhällen och näringsliv. Det skapar bättre förutsättningar för att den fysiska planeringen kan samordnas i framtiden för att fortsätta utveckla vår gränsöverskridande storstadsregion.

Gränsöverskridande storstadsregion
Det dansk-svenska politiska samarbetet Greater Copenhagen Committee omfattar alla kommuner och regioner i Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Skåne och Region Halland. Idag omfattas samarbetet av en befolkning på närmare 4,4 miljoner invånare. Integrationen mellan den svenska och danska sidan är en av nyckelfaktorerna för utveckling och tillväxt både för Själland och Skåne. Inom Greater Copenhagen området finns unika möjligheter att utvecklas som en internationell tillväxtmotor och bli en av de mest dynamiska regionerna i världen. Detta är även utgångspunkten för hela Greater Copenhagen-samarbetet.

Region Skåne har ett mycket tätt Danmarkssamarbete inom ramen för Greater Copenhagen vad gäller trafikområdet, arbetsmarknadsområdet och i andra projekt. Det är viktigt att se regionen i ett samlat perspektiv, där arbets-, bostads- och utbildningsmarknad hänger samman – precis som trafiksystem, kultur och handelsutbud. I Kommuneplanen finns det gränsregionala sammanhanget tydligt beskrivet under rubriken "En internationell storby" och skulle med fördel kunna utvecklas även i skrivningarna om bostäder, kultur, arbetsmarknad, trafik etc.

Region Skåne tagit fram en *Strategi för ett hållbart transportsystem* i *Skåne 2050* där riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de uppsatta målen redogörs. Syftet med strategin är att vara vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem som även inkluderar nya förbindelser med Danmark. Region Skåne ser det av största vikt att planera mot en tydlig riktning samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt.

Region Skåne ser även mycket positivt på att Köpenhamns kommun planerar för stationsnära förtätning med varierat utbud av bostadsformer och verksamhetsområden. Region Skåne delar även Köpenhamns kommuns uppfattning om arbeta för goda förbindelser som säkrar en stark arbetsmarknad med fler förbindelser över Öresund och Fehmarn Bält samt internationella höghastighetståg. Region Skåne uppskattar även att planförslaget framhåller hur en välfungerande trafikal infrastruktur i Köpenhamn är av vikt för hela regionen. Det skapar förutsättningar för att nå de mål och få de effekter som eftersträvas i Greater Copenhagen-samarbetet och särskilt de mål som pekas ut i vår gemensamma Trafikcharter.

Mobilitet och klimat

Vad det gäller persontransporter är målsättningen gällande färdmedelsfördelning för resor med fordon att resorna ska fördelas jämt mellan kollektivtrafik, cykel och bil. Det framgår att man vill skapa en stad där färre reser med bil. Region Skåne ser positivt på att Köpenhamns kommun tar ett ambitiöst grepp kring persontransporterna. Önskvärt vore om kommuneplanen närmare beskriver den nuvarande situationen och önskad förändring för att uppnå målen.

Region Skåne saknar ett generellt resonemang kring på vilket sätt de långväga godstransporterna som berör Köpenhamn hanteras. Köpenhamns-området utgör ett betydande konsumtionsområde vilket innebär att varuförsörjningen är avgörande. I samband med exploatering som nämns i planförslaget vore det därför relevant med en belysning hur kommunen avser arbeta övergripande med de ökande godsflödena samt hur

godstransporter som passerar igenom kommunen kan göras på ett mer hållbart sätt.

Innovation och entreprenörskap
Region Skåne anser att kommuneplanen tydligt uppmärksammar entreprenörens roll i ekonomin och arbetsmarknaden vilket även är en förutsättning för utvecklingen av den attraktiva staden.

Region Skåne följer och ser mycket positivt på den starka utvecklingen inom Life Science i Köpenhamnsregionen. Även Skåne har framstående Life Science bolag och vi tror att det kommer bli är en av vår viktigaste gränsöverskridande branschutveckling i Öresundsregionen. Det kommer ömsesidigt stärka den tillämpade forskningen inom naturvetenskap och Life Science i våra geografier.

I handläggningen av detta ärende har Skånetrafiken, Regionfastigheter, Kulturförvaltningen och avdelningen för regional utveckling genom enheterna för regional planering, transporter och infrastruktur, näringsliv och arbetsmarknad, innovation och entreprenörskap samt EU och internationella relationer deltagit.

Med vänliga hälsningar
Region Skåne

Ulrika Geeraedts
Utvecklingsdirektör

Simon Sköld
T f chef, enheten för regional planering

Svar til: Høring 49038 af: Ebbe Nielsen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
513

INDSENDT AF
Ebbe Nielsen

POSTNR.
1432

BY
København K

HØRINGSSVAR
Som beboer på Margretheholm er jeg bekymret over øgede belægning med husbåde, og fx Urban riggers langs med havnefronten. Besøger man Refshaleøen i dag, så kan man se Københavnerne nyde adgangen til vandet og se dem dyrke livet langs med kajen. Folk bader, soler sig, drikker vin og giver noget kulturelt unikt. Det sker ikke bag ved en husbåd eller en Urban Rigger, og boligbidraget fra disse boligformer er i den grad begrænset, så man bør ikke prioriterer denne boligform. De begrænser udsigten og adgangen til havnen og vandet til de få, der bor på bådene. Jeg er naturligvis også meget bekymret for anlægningen af Lynetteholmen, og jeg kan ikke forestille mig, hvordan den de mange 100.00 vis af lastvognstog skal komme ud på Lynetteholmen - også selvom der anlægges en vej over lystbådehavnen Lynetten. Disse lastbiler skal gennem København, og ruten kan på ingen måder sammenlignes med Nordhavn, hvor adgangsforholdene er langt bedre. Man bør sejle jorden derud. Sidst mangler jeg en stillingtagen til den trængsel, som turisterne medfører i især Indre By. De fylder, de larmer og de sviner og deres rejser til og fra København forurener, og jeg mener ikke, at København kan se sig selv som en grøn forgangsby med den øgede turisme som forventes øget. I stedet for de mange hoteller kunne man passende bygge boliger.

Svar til: Høring 49038 af: NOAH trafik

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
514

INDSENDT AF
NOAH trafik

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
På transportområdet 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 atomstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraft-varmeværker 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 uacceptabel 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 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.

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København 21. oktober 2019

Høringssvar fra NOAH-Trafik til: Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Københavns Kommune har en målsætning om at være CO_2-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_2-neutral. Derved kan det påstås, at el- og varmeforsyningen til kommunens borgere er CO-neutral. Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO_2 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_2-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_2-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”

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.

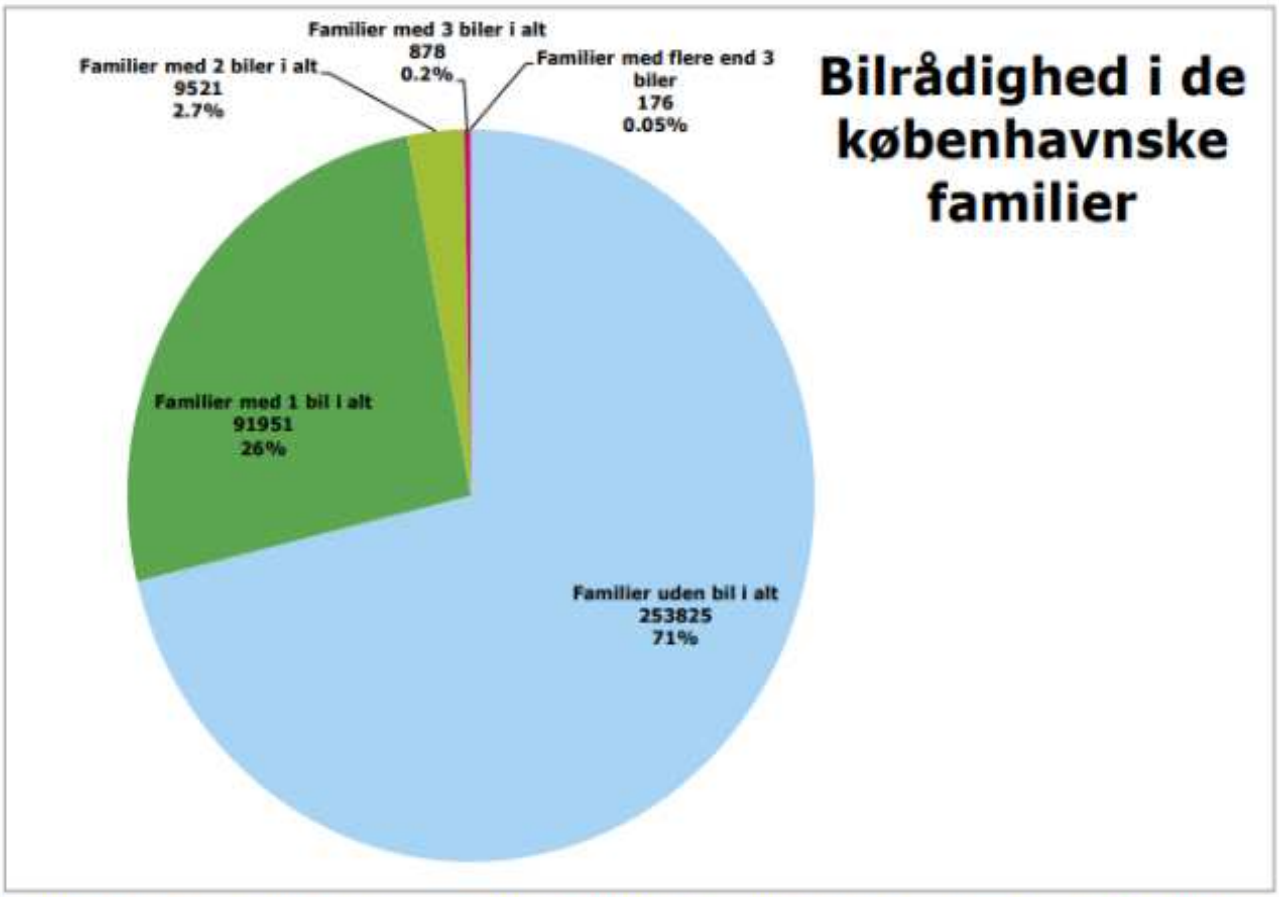
Selv i Indre By er der – ifølge nedenstående ældre opgørelse fra Københavns Kommune – mere end 22.500 p-pladser. Siden er der bygget flere store p-anlæg såsom BLOX med 350 p-pladser. Der er dog nedlagt en del gadeparkering. Der er dog kommet langt flere nye til.

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”

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^2 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^2 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.

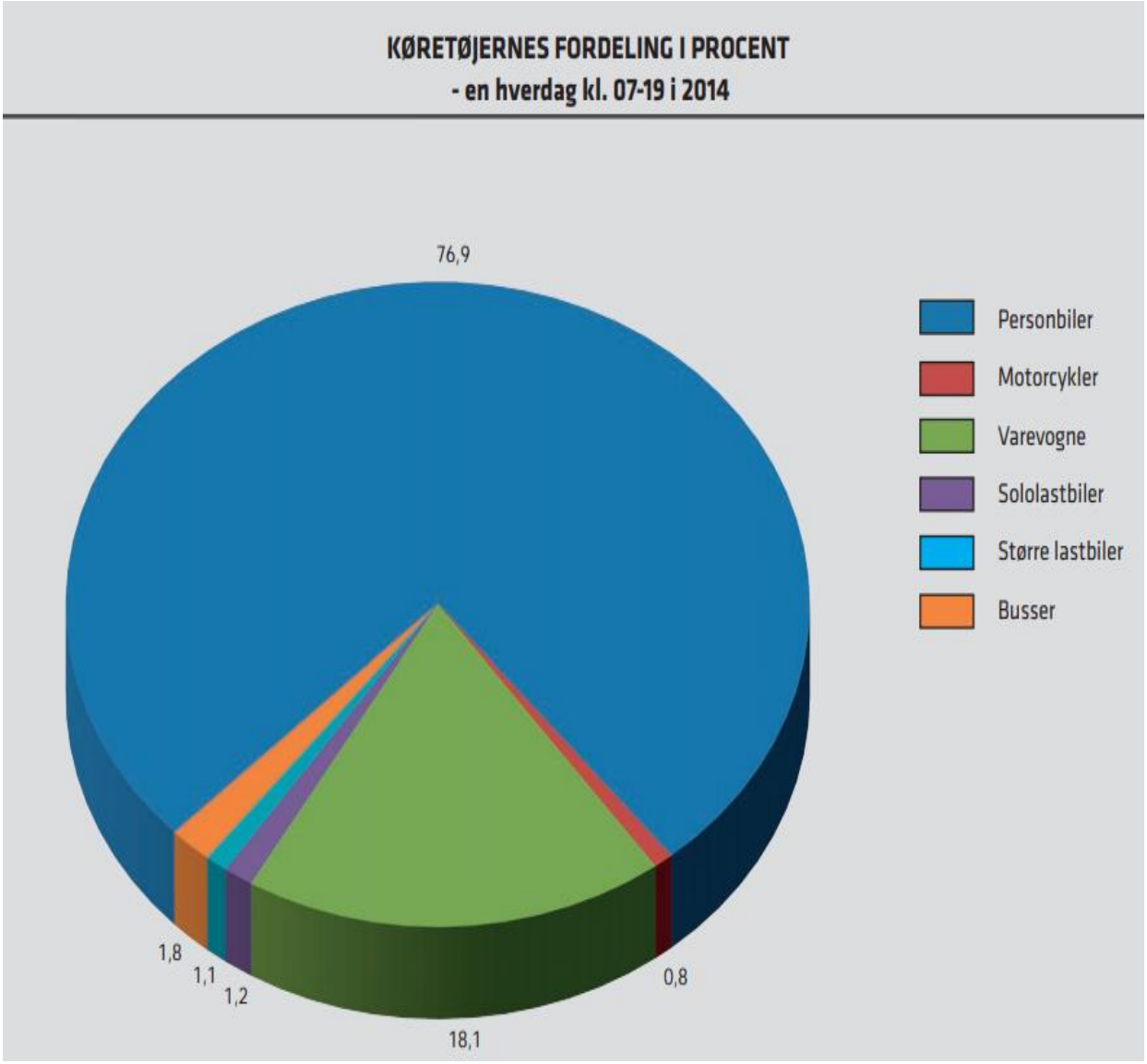
Hvis der kommer flere personture på cykel, så kan også – ifølge målsætningen – accepteres flere bilture.

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”:

I forslaget til kommuneplanstrategien står endvidere, at: ”bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel” og ”bilejerskabet i København er stigende”

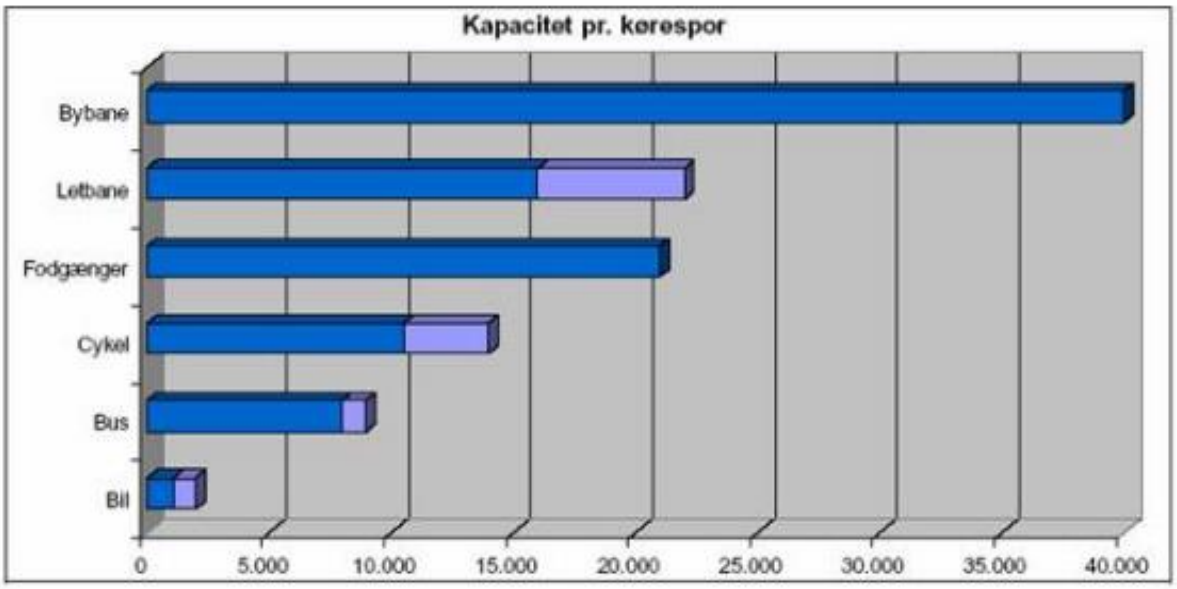
Hvem bruger vejarealerne

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*[18].

[18] Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

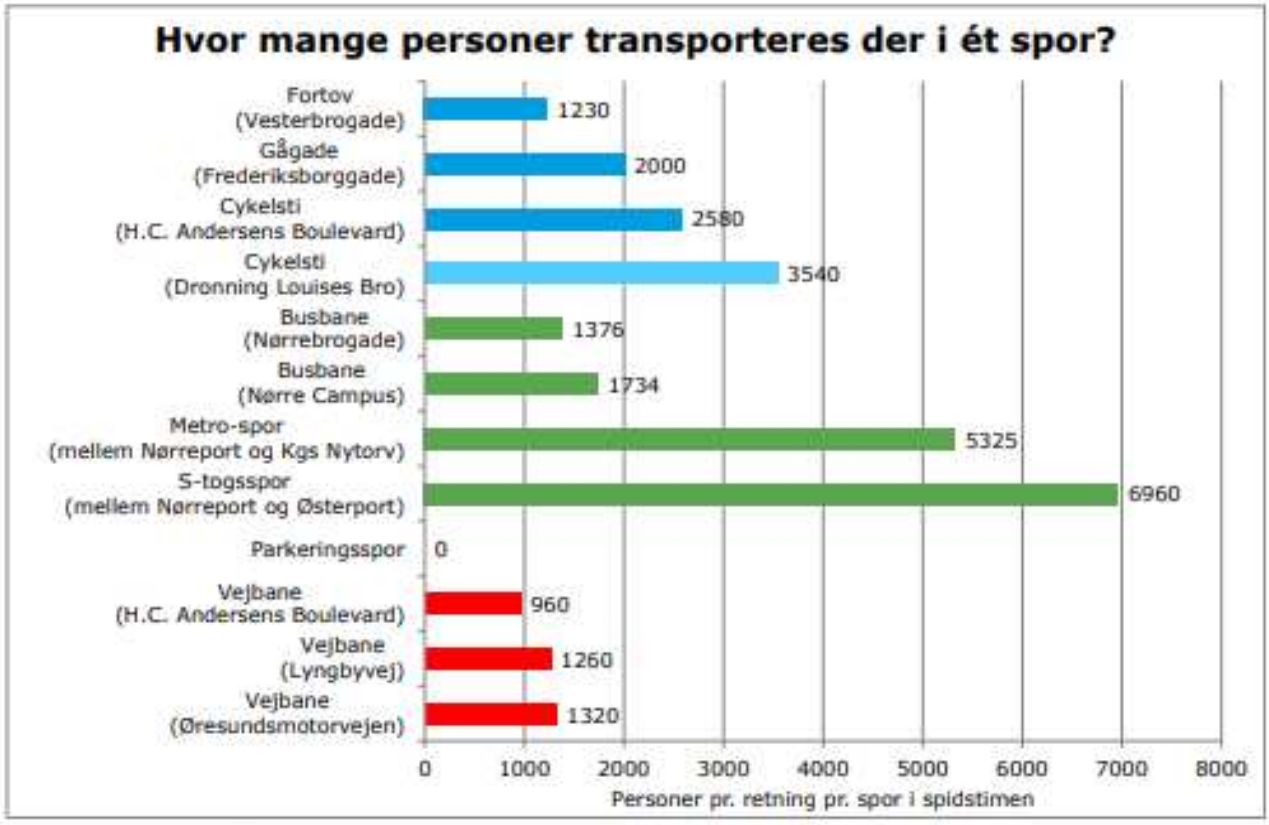
Signaturforklaring:
Det høje letbanetal er for letbaner, der kører i eget tracé og har fuld signalprioritering. Det lavere tal er ved mere sporvognslignende systemer uden fuld signalprioritering og i blandet tracé. Det højeste cykeltal er hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser 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-**in**effektive 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[a]. 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.

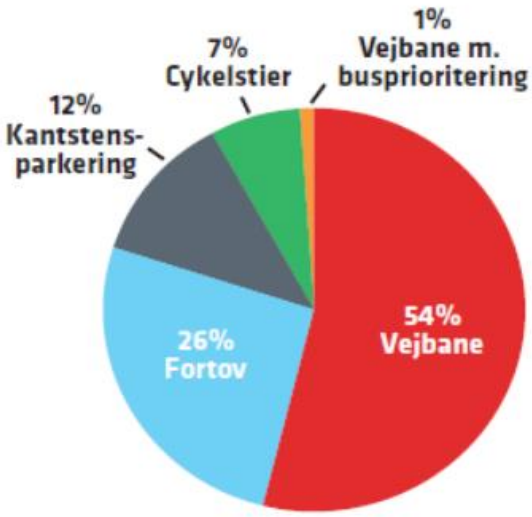
Den angivne begrundelse, (jfr. nedenfor) er, at der ved erhverv med de gældende regler er plads til flere cyklister end normen med 1/3 af turene. Man har vist glemt, at målsætningen for Københavns Kommune er, at ***mindst* 1/3 af turene skal være på cykel.**

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*

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.

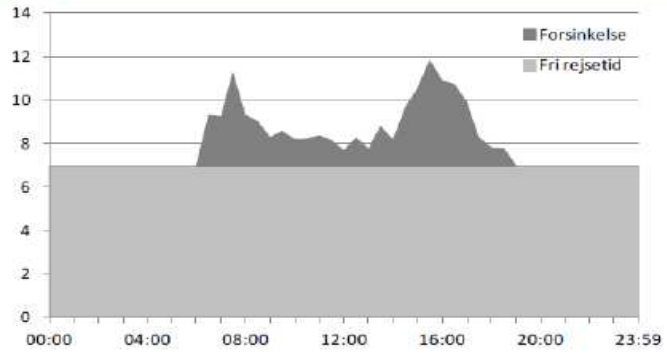
I forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen blev der udarbejdet en rapport om forskellene i vurdering af forsinkelse for biltrafik og bustrafik. Her uddrag af rapporten:

Her et eksenpel 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

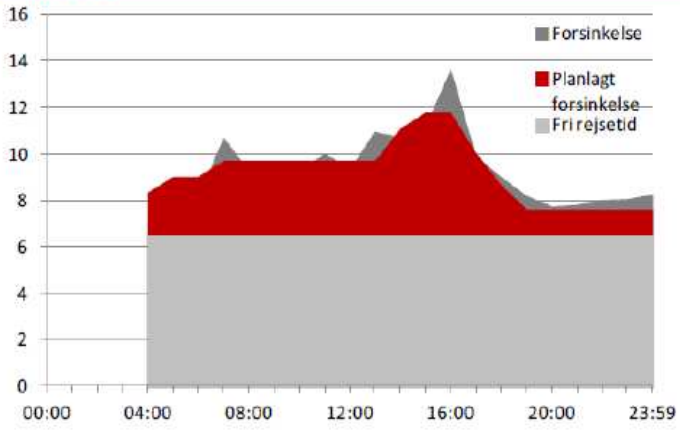


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

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. københavner 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”

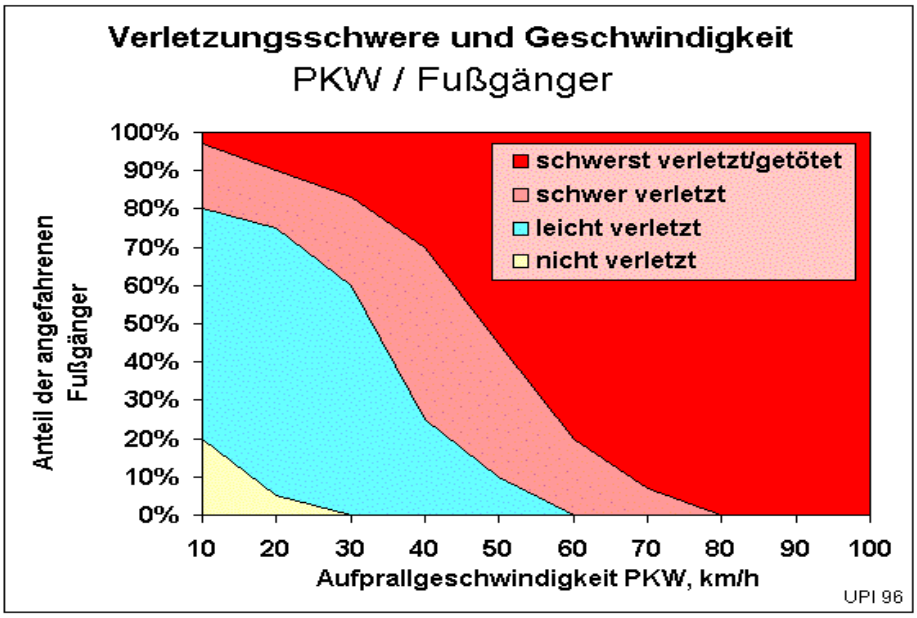
Det er godt nok et meget luftigt, formentlig dyrt og svært gennemførligt forslag. Hvad med at gøre noget for at højne sikkerheden ved f.eks. at sænke bilernes hastighed? Bilernes hastighed er en afgørende faktor i forbindelse med fodgængeres sikkerhed.

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

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_2
6) Mindre bremsestøv 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 dieselbiler 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_2, må køre.

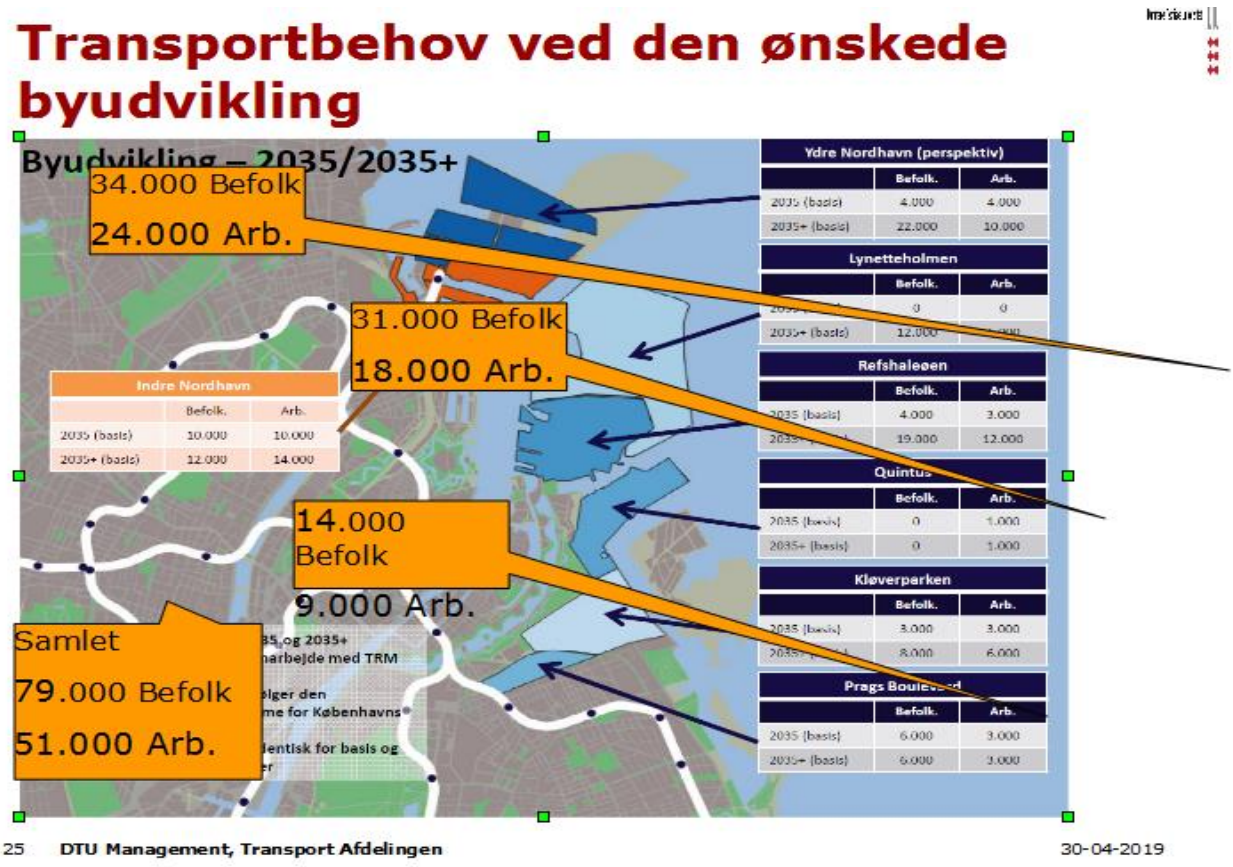
For at reducere luftforureningen vil vi fremme, at der er tilstrækkeligt med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Vi gør det desuden gratis at parkere sin el- eller brintbil i betalingszonerne. Hermed vil andelen 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_2 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



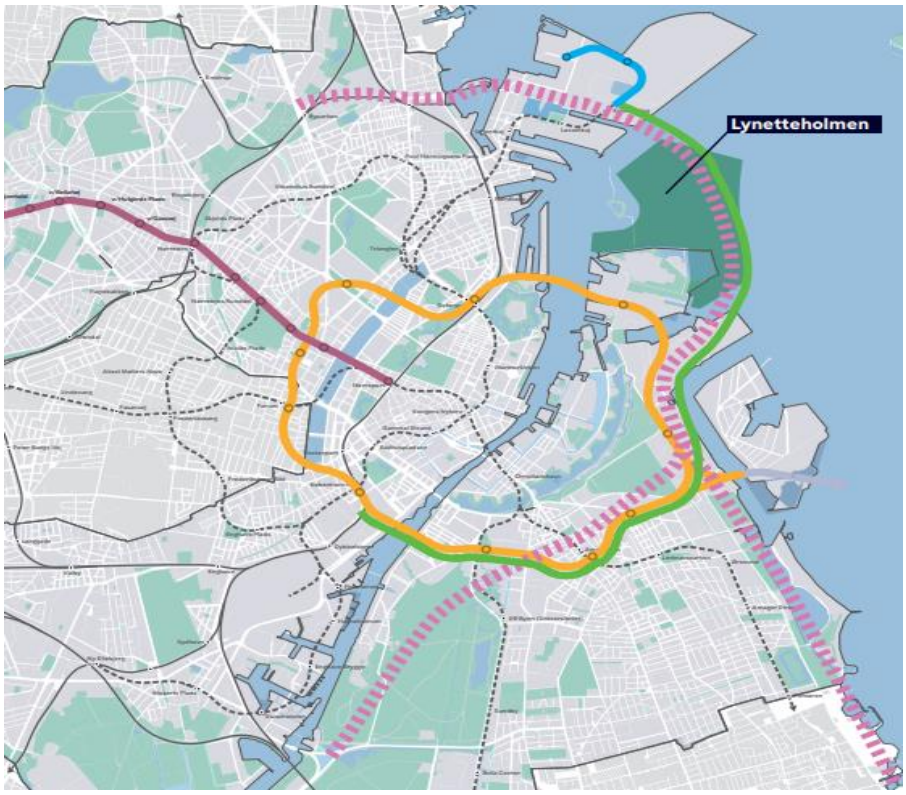
I en artikel i Ingeniøren ”Havnetunnelen bør opgives”, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

”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'

Kommuneplanforslagets: "Visionskort for fremtidens København" efter 2031



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 vejsystem 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 [1]	1:250 m²	1:175 m²	1:150 m²
Erhverv [2]	1:150 m²	[3] 1:150 m²	1:100 m²
Grundskoler [4, 5, 6]	1:500 m²	1:425 m²	1:325 m²
Daginstitutioner [5, 6]	1:200 m²	1:200 m²	1:125 m²
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m²	1:600 m²	1:600 m²
Plejecentre/plejeboliger [6]	1:500 m²	1:500 m²	1:500 m²
Butiksformål [7]	1:100 m²	1:100 m²	1:100 m²

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:

[1] Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

[2] Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

[3] Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m^2 eller minimeres til 1 plads pr. 200 m^2, 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.

[4] Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

[5] Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

[6] 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.

[7] Butikker med pladskrævende varer 1:50 m^2

Svar til: Høring 49038 af: Susanna Boudigaard Nielsen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
515

INDSENDT AF
Susanna Boudigaard Nielsen

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
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

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

Svar til: Høring 49038 af: Lilian Sølbeck

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
516

INDSENDT AF
Lilian Sølbeck

POSTNR.
1200

BY
København K

HØRINGSSVAR
Se vedhæftede høringssvar.

EN BEBOERS KOMMENTARER TIL KOMMUNALPLANEN 2019 – (særligt med fokus på Indre By og Middelalderbyen).

Der er en lang række gode intentioner i Forslaget til kommunalplan 2019 - en by med kant, og mange pæne og fine ord om alle de gode ting, man ønsker i fremtidens København, som skal være en udviklingsorienteret og erhvervsvenlig by, og det er selvfølgelig fint. Og selvom der i kommunalplanen tales om overordnede politiske visioner og målsætninger for København, må jeg gøre opmærksom på, at de mange visioner griber hårdt ind i beboernes liv. Der tales ikke meget om forbedring af beboernes livsvilkår og løsning og ændring af en række helt jordnære og vitale ting, der skal sikre, at vi beboere trives og bliver boende og ikke skubbes ud eller ligefrem flygter ud af byen.

Her er nogle ting, der bør tages i betragtning, når man så smukt siger, at København skal være en by for alle. Det må selvfølgelig også gælde for os beboere i Indre By, hvor det særligt i Middelalderbyen med sine 7-8.000 beboere er blevet mere og mere vanskeligt at leve det, man kalder et almindeligt liv bl.a. på grund af den utroligt voksende turisme, såkaldt byliv og natteliv, der helt har taget overhånd.

Det skal siges med det samme, at vi beboere ikke er imod al turisme, men som det er allerede nu, bliver vi nærmest invaderet af kæmpe flokke af turister, der også efterlader en masse affald. Vi ønsker ikke, at turisterne indtager al pladsen i byen og jager beboerne ud bl.a. via AirBnb-udlejning af lejligheder og hele ejendomme i Middelalderbyen, og ejendomme, der i stedet for at blive omdannet til boliger bliver til hoteller (3 i øjeblikket), kapitalfondes opkøb af ejendomme og lejligheder uden bopælspligt. Hvorfor er der ikke en plan for disse ting, og hvorfor føres der ikke kontrol med, at udlejning via AirBnb olign. overholder gældende regler. Det er vigtigt at sikre, at der stadig er beboere i Middelalderbyen. En by uden beboere, er ikke nogen by - se blot på Stockholm, Barcelona, Venedig og London.

Den voksende turisme får også trafikken og luftforeningen til at eksplodere flere steder i Indre By med hundredvis af forurenende turistbusser dagligt, masser af dieselforurenende taxaer, Hop på og af-busser, Havnerundfarten, som stadig forurener, det forurenende lille turistfuttog og for slet ikke at tale om cruisebådene med deres bunkerolie – samtidig med al den anden trafik. Man taler og taler, og igen mangler jeg, at der bliver fulgt op på alle de gode intentioner, der bliver givet udtryk for. De mange turister giver også yderligere bål til nattelivet, hvor vi beboere må trækkes med støjende og svinende natteliv hele ugen i stedet for torsdag, fredag lørdag, som kan være slemt nok. Også for nattelivet mangler jeg konsekvens, når restauranter, barer og natklubber ikke overholder rammerne for deres del af nattelivet. Både luftforureningen og nattestøjen fremmer ikke ligefrem beboernes sundhed.

Der tales meget om, at København skal være CO2 neutral i 2025. Som ovenfor nævnt sviner turismen meget, ligesom de mange forskellige lastvogne og kassevogne, alle sammen dieseldrevne, der hver dag kommer ind til Middelalderbyen med de samme slags varer til de mange restauranter, cafeer, natklubber (436 bare i Middelalderbyen med 7.000 beboere – den største koncentration i forhold til beboerantal). Men spørgsmålet er, hvad vil man gøre ved det? Ja, man siger, at bilerne skal ud af byen - især beboernes – og at Middelalderbyen skal helst være bilfri. Men vi bor her altså og har også et dagligt liv, der skal leves. Det nytter ikke, at beboerne ikke må køre til deres bopæl, der er mange, der har brug for en bil både af personlige og forretningsmæssige grunde. Der er desuden meget liberalt erhverv i byen. Det vil være en god ide at udvide muligheden for beboere med beboerlicens at kunne parkere i en parkeringskælder/hus som på Israels Plads, så forsvinder bilerne også på gadeplan. For at mindske trafikken i Middelalderbyen kunne man f.eks. lave miljøzoner, hvor kun beboere, forretningsdrivende, håndværkere, ambulancer o.lign. har adgang, i stedet for som nu, hvor rigtig mange udefra kører forgæves rundt og rundt for at finde en parkeringsplads.

Endnu en ting: Der tales så smukt om den kollektive trafik, og at den nye metroring forbedrer mulighederne for at komme rundt og binder byen bedre sammen. Samtidig har man hævet prisen for at køre i metro og kalder det et "kvalitetstillæg". Ved samme lejlighed har man fjernet de busser – bl.a. 1A og 2A o.a. - som gik ofte og uden problemer transporterede os til det sted, man nu skulle. Det gør den snævre ringbane ikke – ikke en gang til Rigshospitalet. Det betyder for os, der bor herinde, at metroen ikke er en forbedring, men en stor forringelse, og at det er blevet både dyrere og dårligere at transportere sig rundt i byen med mange flere skift og længere transporttid til følge. Det kunne sikkert få mange til at tage bilen i stedet for og dermed øge biltrafikken, hvor vi jo netop herinde enten går, cykler, tager metro eller bus, hvis man skal et sted hen i nærområdet. Det bør der også ses nærmere på.
Det er endvidere et stort problem med de mange pendlere og den meget tunge lastbiltrafik, der hver dag kører gennem Indre By, og som for en stor del kunne løses ved at bygge Havnetunnelen og derigennem dirigere/tvinge den gennemkørende trafik uden om byen eller på anden måde dirigere trafik uden om.

København skal være udviklingsorienteret og erhvervsvenlig by (f.eks. den dominerende turisme og restaurationsbranche), og det er selvfølgelig fint, men hvad med beboerne, det siges der i kommunalplanen meget lidt om. Der tales også meget om dialogen med borgerne, men på de mange møder, jeg har indtil nu har deltaget i, er dialogen mildest talt énvejs. Møderne er infomøder og ikke dialogmøder, hvor vi beboere betragtes som meget irriterende og besværlige, og som ikke forstår kommunens "smukke" intentioner.

Men jeg må minde om, at vi altså er beboere og dermed også er skatteborgere i kommunen, og vi er også med til at skabe den by, turister og andre kommer for at opleve.

Svar til: Høring 49038 af: Kaj Thelander Jessen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
517

INDSENDT AF
Kaj Thelander Jessen

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Se vedhæftede høringssvar.

Kommentarer til Kommuneplan 2019:

Den grundlæggende præmis for kommuneplanlægningen – at "København" vokser og der SKAL skabes plads til 100.000 nye boliger er forkert og bør droppes. "København" forstået som Københavns Kommune er for længst overbebygget og de sidste to årtiers nye bebyggelser i kommunen har fortættet boligmassen, så der er opstået nye områder, der om en generation eller to (hvis ikke allerede, som undertegnede gør), vil blive betragtet som "slum" og usundt boligmiljø. Flertallet på Rådhuset har givet tilladelse til byggerier med en højde og bebyggelsesprocent, der fører byen tilbage til en tilstand i stil med 1950erne, hvor man begyndte at sanere de usunde og mørke boligområder på "broerne" og i særdeleshed "Sorte Firkant" på Indre Nørrebro.

Derfor bør bystyret i stedet arbejde bevidst og målrettet for at få en reel Hovedstadsplanlægning op at stå igen og fremme et reelt og forpligtende samarbejde med omkringliggende kommuner, så byudviklingen bliver styret i overensstemmelse med Fingerplanens oprindelige intentioner.

I de overordnede (og i øvrigt "smukt" formulerede) målsætninger er der så mange modsætninger, at det allerede i indledningen (Kommuneplanens "10" bud), er tydeligt for de fleste læsere, at det ikke kan lade sig gøre:

> At skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031. Bl.a. skal der fra 2020 igangsættes byudvikling i Jernbanebyen, Bådehavnsgade, Vejlandskvarteret, Kulbanekvarteret samt Tingbjerg og Bystævneparken.

> 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.

Den nævnte områder rummer i dag nogle større eller mindre grønne områder, hvor "Vejlandskvarteret", dækker over en del af Amager Fælled og "Bådehavnsgade" dækker over blandt andet "Stejlepladsen", der indtil 2018 var fredede områder på grund af deres natur- og rekreative kvaliteter. Så en byudvikling på disse områder er altså direkte i modsætning med grønne områder! Tværtimod burde disse to områder bevares og sikres forbindelse med nærliggende naturområder ved nyanlagte grønne passager, det vil muliggøre en forøget biodiversitet, som der står som målsætning. Ved Vejlandskvarteret burde der i stedet anlægges en større bevokset broforbindelse eller Vejlands Alle kunne føres under jorden på et stykke af vejen, så der blev sammenhæng mellem Amager Fælled og Vestamager. De nuværende arealer, som bruges til golf- og skydebaner, burde inddrages og genoprettes som naturområder, så hele Amagerfælled og Vestamagers naturområder blev et samlet hele og nemt tilgængeligt for cyklister og vandrere, samt dyr og planter. Jernbanebyen burde også ryddes for ikke bevaringsværdige bygninger og, sammen med den allerede eksisterende bevoksning, gøre til grønne og rekreative områder, som blandt andre Vesterbro Lokaludvalg har foreslået.

Det er også i strid med punktet:

> At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og byudviklingsområder.

Hvis disse områder bebygges med etagebyggeri på 6 etager eller mere. De nærmeste bebyggelser for alle områderne er lavt byggeri (rækkehusbeboelse, remise- og værkstedshaller, kolonihaver og havnemiljø).

> At almene boliger udgør 20 procent af boligerne i København, og at 25 procent af de nye boliger i byen skal være almene, dvs. 15.000 i alt.

> At skabe blandede og mangfoldige boligområder med boliger til alle københavnere.

80% af byens fremtidige boligmasse skal altså være privat og ikke-almen og 75% af alt nybygget bliver bygget som ejerlejligheder, eller til privat udlejning. Det kan aldrig sikre en blandet og mangfoldig by!

Kun en ændret lovgivning, der giver kommunerne mulighed for igen at opkøbe ejendomme og selv stå for nybyggeri af boliger, kan sikre en udvikling, hvor befolkningsgrupperne under middelklasseniveau får råd til at bosætte sig i Københavns kommune!

Men indtil da ville det klæde Københavns Kommune, at stoppe ødelæggelserne af de sidste rester af større grønne områder og lav, særpræget bebyggelse i kommunen. Ikke siden man besluttede at nedlægge voldene omkring det gamle København i 1800tallet har vi set så kraftig en forøgelse af bebygget areal og destruktion af grønne områder. Den gang lykkedes det fremsynede personer, at stoppe fjernelsen af hele voldanlægget, så vi fik parkerne og Tivoli på de voldstrækninger der blev tilbage. Jeg håber der også denne gang vil være et flertal af fremsynede politikere på Rådhuset, som vil sikre de fromme målsætninger om flere grønne, rekreative og sammenhængende naturområder, i stedet for at formindske dem, som kommuneplan 2019 lægger op til.

Venlig hilsen

Kaj Thelander Jessen

HF Kalvebod 104

2450 Kbh. SV

Sydhavnen

Svar til: Høring 49038 af: Marianne Schjeldrup Andersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
518

INDSENDT AF
Marianne Schjeldrup Andersen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Vedr. Cityringen og fremtidens kollektive trafik (Kommuneplan s. 24) I oplægget beskrives en letbane fra Nørrebro St. til Ring 3 i Gladsaxe, som en løsning på de mangelfulde og bøvlede forhold, der er mht kollektiv trafik i Brønshøj - Husumområdet. Overfyldte busser og tæt trafik på Frederikssundsvej døgnet rundt. De busforbindelser vi tilbydes er forfærdelige. Det giver ikke mening, at Brønshøj-Husum som den eneste bydel i København ikke skal have en Metrolinie! Hvad er forklaringen på dette ? Fra første færd, da der blev talt om Metro i Kbh var der ganske kort et forslag om en linie til Brønshøj/Husum. men siden bliver det overhovedet ikke nævnt! I forhold til resten af byen så føler vi os hægtet af. En letbane vil slet ikke give flexibilitet og sammenhørighed med de øvrige bydele. Dette kan kun ske ved at Brh-Hus får en Metrolinie. Mit indlæg er altså udelukkende en bøn om, at man igen begynder at tale om Metro til Brh -Hus Hvad angår forslaget om en letbane på Frederikssundsvej så ved jeg at der indsendt mange høringssvar der beskriver de problemer der vil opstå, hvis dette bliver en realitet. Disse indlæg tilslutter jeg mig.

Svar til: Høring 49038 af: Merve

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
519

INDSENDT AF
Merve

POSTNR.
2100

BY
København

HØRINGSSVAR
Kære Københavns kommune. Jeg er lige blevet informeret om jeres planer om at bygge 12 fritliggende huse ved Ramløsevej/Emdrup. Jeg kan ikke se hvordan dette vil have en positiv indvirkning i vores boligområde, da disse såkaldte "huse" vil ligge op ad to børneinsitutioner og rimelig tæt på Lundehusskolen, og dermed kun skabe utryghed. Jeres løsning vil kun resultere i flere udfordringer, derfor er mit svar nej til jeres forslag. Mvh. en beboer i området

Svar til: Høring 49038 af: Flemming Holberg Fenger

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
520

INDSENDT AF
Flemming Holberg Fenger

POSTNR.
2720

BY
Valby

HØRINGSSVAR
Undertegnede skal venligst anmode Københavns Kommune, som ejer af matr.nr. 3269 A og matr. nr. 2773 Vanløse , om at den ny Kommuneplan 2019, ændres således at de to ejendomme, som i resten af lokalplanområdet, får mulighed for ved evt. senere ombygning at etablere boliger fra 1 sal. og i de øvrige etager herover. Arealerne fra 1 sal. og op er i den dag gældende lokalplan "Indertoften II" , alene udlagt til serviceerhverv-hotel. Med venlig hilsen Flemming Holberg Fenger

Svar til: Høring 49038 af: Gentofte Kommune

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
521

INDSENDT AF
Gentofte Kommune

POSTNR.
2620

BY
Charlottenlund

HØRINGSSVAR
Gentofte Kommune fremsender hermed høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, jf. vedhæftede fil.

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

København Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

2. oktober 2019
Sagsnr. EMN-2019-04344

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019
København Kommune har den 27. august 2019 sendt Forslag til Kommuneplan 2019 i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 22. oktober 2019.

Der er i forslaget til kommuneplanen følgende forhold, som har betydning for Gentofte Kommune:

- Trafik ifm. Nordhavnsudbygning og etablering af Lynetteholmen
- Parkeringsnormer, idet de kan flytte parkering til Gentofte Kommune
- Klima ifm. regnvandsafledning til Svanemøllebugten

I brev af 25. februar 2019 sendte Gentofte Kommune følgende bemærkninger til høring om Afgrænsning af miljøvurdering af Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplan 2019:

- *"Gentofte Kommune ønsker, som følge af ændringer i rækkefølgeplanen i Nordhavnsområdet (perspektivområdet Ydre Nordhavn Holm 8 +12, Østerbro (delvist stationsnært fremrykkes, mens Levantkaj i Nordhavn rykkes fra 1. del til 2. del af planperioden), at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne af ændringer i relation til udviklingen af den overordnede infrastruktur set i forhold til den trafikale belastning af Gentofte Kommunes veje."*

- *"På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at forudse, om ændringer i parkeringsnormer i Københavns Kommune vil kunne få væsentlige trafikale konsekvenser for Gentoftes borgere, f.eks. i form af øgede belægningsgrad/pres på parkering ved de mange stationer i Gentofte Kommune, og Gentofte Kommune ønsker derfor, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne heraf for Gentofte Kommunes borgere."*

- *"Konsekvenserne af en ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelser ønskes også medtaget som emne, da det med stor sandsynlighed vil kunne få væsentlige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere".*

Nordhavn, Lynetteholmen og Østlig Ringvej
Nordhavn er Københavns Kommunes største byudviklingsprojekt, som på sigt skal rumme 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er ved at være fuld udbygget.
I Forslag til Kommuneplan 2019 er der ændret i rammerne for Nordhavn i forhold til Kommuneplan 2015, og som følge heraf er der ændret på rækkefølgeplanen for Nordhavns udvikling.

- I Nordhavn – Holm 9, øges byggemuligheden fra 60.000 m^2 til 85.000 m^2 som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.

- I Nordhavn – Holm 8, ændres anvendelsen fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m^2 byggeri i området.

- I Nordhavn – opfyld, ændres anvendelsen fra havneformål til institutioner og fritidsformål med henblik på etablering af rekreativt areal.

Københavns Kommune har vurderet at ændringerne i rækkefølgeplanen for Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at det ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje. Denne vurdering er ikke korrekt.

Lynetteholmen, som er en del af Københavns langsigtede planlægning frem mod 2070, anlægges som en ny ø ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Samlet vil Lynetteholmen udgøre et areal på ca. 2 mio. m^2 og forventes at kunne huse 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Da Lynetteholmen først forventes anlagt efter 2031, er den endnu ikke en del af Kommuneplanen.

Planlægningsarbejdet omkring Østlig Ringvej, som både skal trafikbetjene Nordhavn og Lynetteholmen, er i gang. Østlig Ringvej, vil som illustreret i Forslag til Kommuneplan 2019 blive tilsluttet Lyngbyvejen i udkanten af Københavns Kommune, tæt på grænsen til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune bemærker, at der i de kommende år vil blive udarbejdet en række undersøgelser og analyser, der bl.a. skal belyse Østlig Ringvejs indvirkning på omgivelserne.

Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.

I tidligere høringsbreve til Københavns Kommune og senest i brev af 30. april 2019, har Gentofte Kommune i forbindelse med "Høring over udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel" blandt andet skrevet følgende til Vejdirektoratet:

"Hvis Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen ikke er dimensioneret til at kunne afvikle den fremtidige trafik i spidsbelastningstidspunkter, vil trafikanter, der kommer fra eller skal til Østlig Ringvej, finde andre veje, hvilket vil belaste vejnettet i Gentofte Kommune. En stor del af den regionale trafik vil i så fald fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Kommunens holdning er fortsat, at Nordhavnsvejen med blot 2 spor i hver retning ikke er fremtidssikret, og derfor er det uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til en Østlig Ringvej med henholdsvis det anlagte og foreslåede tværprofil, da kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse i fremtiden vil være utilstrækkelig til at håndtere al trafikken."

Parkeringsnormer
Der er i forslag til Kommuneplan 2019 lagt op en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele, dog således at dette skal ske via udarbejdelse af kommuneplantillæg, hvilket bl.a. fremgår af retningslinjer for bilparkering under Trafik. Det er afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", og i Nordhavn, som ligger i "Udpegede udviklingsområder", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Der bør derfor gennemføres en undersøgelse heraf, idet de foreslåede reviderede parkeringsbestemmelser vil medføre et uacceptabelt pres på eksempelvis parkeringsfaciliteterne ved stationer i Gentofte Kommune.

Klima
I retningslinjen for Skybrudshåndtering under Klimatilpasning, er kortet der henvises til ikke korrekt. Gentofte Kommune gør opmærksom på, at kortet skal rettes, således at det er korrekt illustreret.

I forbindelse med miljøvurderingsprocessen for Svanemøllens skybrudstunnel har Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i en afgrænsningsudtalelse fra 2. maj 2019 beskrevet, hvad HOFOR og Novafos skal uddybe i deres miljøkonsekvensrapport. Dette omhandler bl.a. en uddybende beskrivelse af miljøkonsekvenser for ét hovedforslag (Svaneknoppen) samt to alternative placeringer for udledningen af vand fra tunnelen, som omtalt i ansøgningen fra september 2018. Derudover skal de to alternativer også beskrives med lang udløbsledning og endelig skal der beskrives yderligere to udløbspunkter med andre placeringer i Svanemøllebugten. Den endelige placering af udløbet er således endnu ikke afklaret.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/

Lis Bjerremand
Teknisk direktør

Svar til: Høring 49038 af: Maria Tranberg, 1. kreds Socialdemokratiet Østerbro

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
522

INDSENDT AF
Maria Tranberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
1.kreds Socialdemokratiet Østerbro

POSTNR.
2100

BY
københavn Ø

HØRINGSSVAR
Ændringsforslag/tilføjelse til s

højhusbyggeri

Svar til: Høring 49038 af: Peter Majumdar Løgstrup

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
523

INDSENDT AF
Peter Majumdar Løgstrup

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Se vedhæftede 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 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 fejlantagelse 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 koncentreres 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 koncentreres de i Kalvebodløbet. I vinteren 2010-2011 har der været set op til 230 stk. lille skallesluger i de dele af Kalvebodløbet, der ikke har været frosset til (2.1.2011, DOFbasen). Ved fuglebeskyttelsesområdets udpegning i 1983 anførtes en forekomst på 400 lille skallesluger. I isvinteren 1995-1996 blev der observeret op til 478 små skalleslugere i Kalvebodløbet (marts 1996), i en våge umiddelbart syd for Sydhavnstippen (Michael Borch Grell, pers. medd.).”

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

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

Rambøll skriver under afsnit 2.3 Metode, at ”væsentlighedsvurderingen er baseret på eksisterende viden”. Det må derfor undre, at COWIs rapport ikke er nævnt eller indgår i reference-listen.

Ydermere er det uklart hvilke former for forstyrrelser, der kan udløse en flugtreaktion for vinterfugle i Kalvebodløbet, og hvor mange forstyrrelser, fuglene kan acceptere.

Bemærk endvidere at Rambølls væsentlighedsvurdering 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.

Fiskerhavnen, d. 18. oktober 2019

Peter M. Løgstrup
Bådehavnsgade 55A
2450 Kbh SV

Svar til: Høring 49038 af: Lis Remvold

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
524

INDSENDT AF
Lis Remvold

POSTNR.
1200

BY
København

HØRINGSSVAR
Indsigelsen er begrundet i: I. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN) SAMT SELINEVEJ NORD STØDER OP TIL ET NATURA 2000 OMRÅDE, DER HAR KRAV PÅ SÆRLIG MILJØBESKYTTELSE I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 for Bådehavnsgade og Selinevej har Rambøll udarbejdet en Væsentlighedsvurdering til Københavns Kommune. Der er tale om en "væsentlighedsvurdering", hvilket vil sige en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger der fremgår om projektets påvirkninger, er det efter min opfattelse rimeligt oplagt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder 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. II. BÅDEHAVNSGADE SYD/ØST (STEJLEPLADSEN)ER UDLAGT SOM BEVARINGSVÆRDIGT KULTURMILJØ Arealet øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen og Fiskerhavnen) er udlagt som "bevaringsværdigt værdifuldt kulturmiljø" af Københavns Kommune. Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle områder, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser), at jeg ønsker dem bevaret under de nuværende former og bestemmelser. Det drejer sig om Fiskerhavnen, dens bebyggelser og Stejlepladsen, der henligger som vildt naturområde og samtidig udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen. København har brug for at bevare værdifulde unikke kulturmiljøer, oprindelig maritimt liv og grønne områder. Jeg vil gerne holdes opdateret om afgørelse, ankemuligheder og ankefrister.

Svar til: Høring 49038 af: Bo Jørgensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
525

INDSENDT AF
Bo Jørgensen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Det er den mest tåbelige idé med massiv forretningsdød til følge. Tænk ud af boksen. Metroen er kun omkring 3 km fra Brønshøj. Lad os få den herind, videre ud til Tingbjergs, Herlev og til slu ramme letbane ringen i Ballerup. Letbane ved destruerer hele Frederikssundsvej

Svar til: Høring 49038 af: Ib Kaa, Skanska Danmark A/S

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
526

INDSENDT AF
Ib Kaa

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Skanska Danmark A/S

POSTNR.
1561

BY
Kbh V

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedr. Kløverkvarteret (tidliger Kløverparken) er vedhæftet inkl. bilag.

København, 22. oktober 2019

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1599 København V

Høringssvar til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 'Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019'

Vedrørende Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken) beliggende på nordøst Amager.

Indgivet af Skanska Danmark A/S, Havneholmen 25, 1561 Kbh V

Som væsentlig aktør i byudviklingen i Københavns Kommune gennem en lang årrække er Skanska glad for muligheden for at give input til udviklingen af København.

Introduktion

Kløverkvarteret (tidligere Kløverparken) er et samlet, overvejende ubebygget potentielt byudviklingsområde på ca. 750.000m2, der ligger i naturlig forlængelse af Amager Strandpark, lige syd for Christianshavn, Refshaleøen og Margretheholmen og direkte ud til Østhavnen. Området er i dag overvejende udlagt til industri og tekniske anlæg.

Området er fordelt på to større grundejere, Københavns kommune med ca. 330.000m2 og Skanska med ca. 285.000m2, derudover er der to mindre grundejere i området: Raffinaderivej 10, De Danske spritfabrikkers gamle bygninger og Kløverparken A/S som er Mærsk gamle behandlingsanlæg. På disse ejendomme blev der i 2017 åbnet op for følsom anvendelse som restauranter, spillesteder, teatre mm. På de to ejendommene er der i dag en række bygninger, som anvendes til overvejende kreative erhverv, spillesteder, Whisky destilleri, Showrooms, sportsfaciliteter mm. Disse funktioner vil være med til at sikre byliv i en kommende udvikling.

Skanskas grund henligger i dag som et ubebygget område som benyttes til bl.a. udlejning til container opbevaring og autooplag.

Skanska noterer sig, at Kløverkvarteret i Forslag til Kommuneplan 2019 fortsat er udlagt som perspektivområde.

Potentiale i Kløverkvarteret

Det samlede område er, som nævnt, 750.000m2, mere end dobbelt så stort som byudviklingsområdet Carlsberg og vil dermed indgå som et helt nyt kvarter på Amager Øst. Potentialet vil med den planlagte metrobetjening i fremtiden give mulighed for en byudvikling med en fordeling af bolig, erhverv og på sigt offentlige funktioner som daginstitutioner, skole, plejehjem mm. Sammenlignet med andre budviklingsområder i København vil en udvikling give rum til i størrelsesordenen 15.000 boliger i varierede størrelser og anvendelser, modsvarende op mod 30.000 indbyggere og i størrelsesordenen 15.000 arbejdspladser. Et omfang tilsvarende Hillerød.

Status for Kløverkvarteret i udkast til Kommuneplan 2019

Kløverkvarteret har siden kommuneplan 2005 haft status som perspektivområde for en fremtidig byudvikling. Det vil sige, at Kommunen via Kommuneplanlægningen de seneste 15 år har sendt signal til grundejere i området om, at Københavns Kommune ser en anden anvendelse end industri på sigt.

Ifølge Forslag til Kommuneplan 2019 er der to årsager til at området ikke er en del af rækkefølgeplanen:

1. "At arealerne langs Kløverparken (Kløverkvarteret) og Kraftværkshalvøen afventer håndtering af infrastruktur".
2. "En byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risikovirksomheder beliggende i nærheden på Prøvestenen"

Til de to årsager har Skanska følgende kommetarer:

Ad.

1. "at arealerne langs Kløverparken(Kløverkvarteret) og Kraftværkshalvøen afventer håndtering af infrastruktur".

   Skanskas kommentar:
   Det er korrekt, at der i forbindelse med planer om Lynetteholmen og Østlig Ringvej skal foretages analyser af, hvordan infrastrukturen skal anlægges i fremtiden. Analyser der er sat i gang og forventeligt vil være klar i foråret 2020.

   Store dele af Kløverkvarteret ligger dog uden for kommende linjeføringer for både Østlig Ringvej og metro og er dermed ikke berørt af usikkerhed omkring placering af eventuelle opkørsels anlæg eller stationsareal. Store dele af området kan derfor byudvikles nu.
   Til at verificere dette har Skanska fået ViaTrafik til at udarbejde trafikanalyser af området. Analyserne viser en mulig byudvikling af det østlige areal frem mod en metrobetjening i fremtiden. Se bilag 3-5.

   Som en del af den langsigtede byudvikling af området er Skanska indstillede på at medfinansiere infrastruktur i området.

2. "En byudvikling i dag ville også begrænses af forurenende virksomheder og risikovirksomheder beliggende i nærheden på Prøvestenen"

   Skanskas kommentar:
   Under den interne og offentlige høring af kommuneplanen er miljøgodkendelse til et anlæg på Prøvestenen sideløbende blevet godkendt i Teknik- og Miljøudvalget. Der er i den forbindelse udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for Prøvestenen som inkluderer analyse af byudviklingsmuligheder i Kløverkvarteret. Der har under processen med godkendelsen været tvivl om effekten på byudvikling i området. Imidlertid viser rapporten, at det kun er 15% af området, der er begrænset af aktiviteterne på Prøvestenen, og at de 15 % vil kunne byudvikles med passende foranstaltninger[1].

   Tvivlen om førnævnte har Teknik- og Miljøforvaltningen svaret Teknik- og Miljøudvalget på. Her oplyser forvaltningen klart til udvalget, at aktiviteterne ikke forhindrer en byudvikling af området[2].

---

[1] Københavns Kommune, TMF: *'Svar på spørgsmål fra Mette Annelie Rasmussen'* dok.nr. 2019-0173729-14 https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23777638-33317952-5.pdf

[2] Københavns Kommune, TMF: *'Svar på spørgsmål fra Mette Annelie Rasmussen'* dok.nr. 2019-0173729-14 https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23777638-33317952-5.pdf

Derudover så har Økonomiforvaltningen i april 2019 via overførselssagen afsat midler til en zonering af Prøvestenen, der skal sikre at virksomhederne på Prøvestenen ikke i yderligere grad vil belaste arealanvendelsesmulighederne i Kløverkvarteret[3].

Skanska konkluderer således, at hverken infrastruktur eller aktiviteterne på Prøvestenen er en hindring for en fasevis byudvikling af Kløverkvarteret.

Vision for den kommende byudvikling af Kløverkvarteret

Med baggrund i ovenstående forudsætninger har Skanska i samarbejde med Gehl Architects udarbejdet en vision for området, hvor vi ønsker at udvikle Kløverkvarteret som et samlet kvarter, der tager sit afsæt i FN's verdensmål for bæredygtig udvikling. Det måske første kvarter/bydel, der i en sådan skala bygges efter verdensmålene. Visionen er vedlagt som bilag 1.

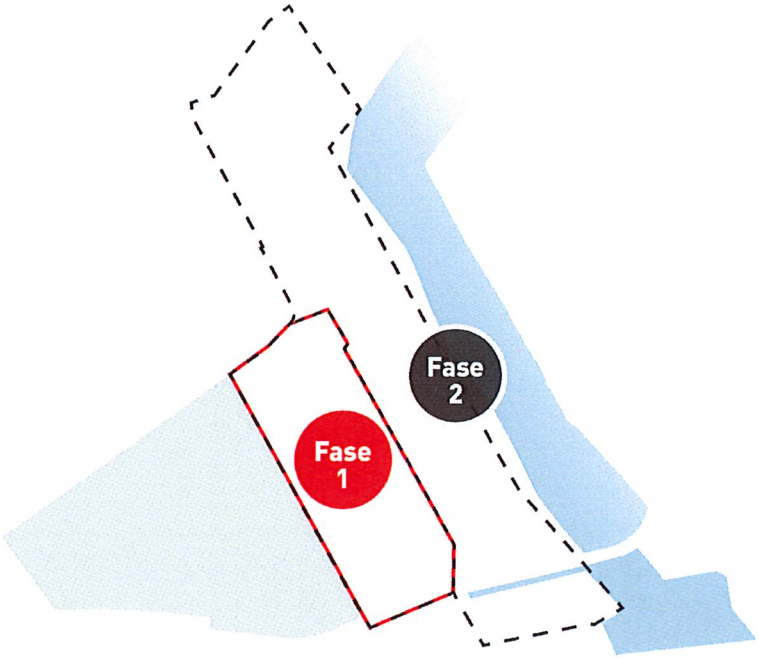
Skanska ønsker samtidig at udvikle Kløverkvarteret som et moderne delvist bilfrit byområde, hvor planlægningen prioriterer fodgængere og cyklister højest, dernæst den kollektive trafik og privatbilismen sidst. Ved at arbejde med centrale parkeringsfaciliteter vil det være muligt at fredeliggøre og give de arealer som bilerne ellers havde optaget i byrummet tilbage til Københavns indbyggere.

Som en del af visionen ser Skanska indarbejdelsen af almene boliger og offentlige funktioner i det fremtidige boligområde som væsentligt i forhold til at sikre en bæredygtig byudvikling og samtidigt imødekomme flere af verdensmålene. Skanska har indgået en hensigtserklæring med KAB om at etablere et innovativt boligkoncept i første fase af Kløverkvarteret, hvor almene og private boliger deler fællesfaciliteter i et moderne bofællesskab. Konceptet bygger på et fællesskab på tværs af generationer og tilpasset, så det belaster de nuværende offentlige funktioner mindst muligt. Realiseringen af projektet er afhængig af, at Kløverkvarteret kommer med i Kommuneplan 2019. Konceptbeskrivelse er vedlagt som bilag 2.

Konkretisering af inddragelse i Kommuneplan 2019 og den mulige faseopdeling af kvarteret

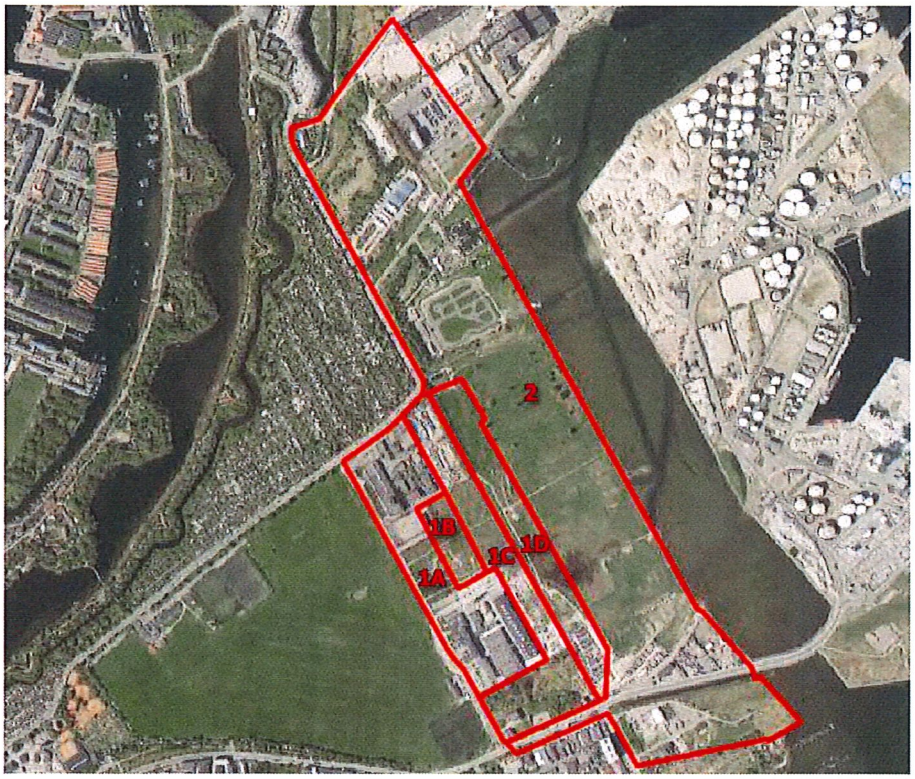
Som nævnt har Via Trafik undersøgt muligheden for at påbegynde udviklingen af Kløverkvarteret forud for en fremtidige metrobetjening af området. Via Trafik konkluderer, at det vil være muligt med, de rette, mindre infrastrukturelle tiltag som udbygning af cykelsti, opgradering af kryds og etablering af en vej, der forbinder områderne nord – syd, at udvikle fase 1 som angivet nedenfor. Man vil samtidigt sikre et passagergrundlag til metroen fra start.

[3] Københavns Kommune: *'Forslag til Københavns Kommuneplan 2019'* s. 52



Skanskas foreslåede faseopdeling af Kløverkvarteret i fase 1 og 2.

Ved inkludering af fase 1 af Kløverkvarteret i rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019 vil næste skridt være at Skanska sammen med Københavns Kommune og med inddragelse af Lokalområdet at etablere en udviklingsplan for etape 1 og lokalplan for første underfase. Skanska har udarbejdet et forslag til inddeling nedenfor:



Skanskas foreslåede etapeinddeling af udviklingen af Kløverkvarteret

- Fase 1A: Kløvermarkskanten svarende til ca. 65.000 e.m^2
- Fase 1B: Kulturkvarteret svarende til ca. 40.000 e.m^2
- Fase 1C: Kløverbrogade Vest svarende til ca. 130.000 e.m^2
- Fase 1D: Kløverbrogade Øst svarende til ca. 130.000 e.m^2

Fase 1 vil samlet bidrage med ca. 4.000 boliger + offentlige funktioner og arbejdspladser.

Skanskas ønsker til en lokalplan for fase 1A er en udviklingsplan, der sikrer bevarelsen af de eksisterende aktiviteter i området, udvikling af de første grønne områder og at der åbnes op for ca. 65.000 e.m2 bolig. Disse funktioner vil samlet kunne forbinde de kreative aktiviteter i de gamle spritfabrikker og Mærsks gamle behandlingsanlæg og samtidig skabe både et nyt gadeforløb op mod Kløvermarken, men også en fungerende bydel allerede fra fase 1A.

Skanska ønsker således at den ovenstående fase 1 indgår i rækkefølgeplanen, i førstehalvdel, i den kommende Kommuneplan 2019.

Med venlig hilsen

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Ib Kaa
Forretningsudviklingschef

Bilag:

- Vision Gehl (Bilag 1)
- Koncept Skanska – KAB (Bilag 2)
- Trafik analyser (Bilag 3-5)

Oktober 2019

Kløverkvarteret

En ny central bydel • En ny forbindelse • En ny kyst til København

Gehl SKANSKA

Inhold

Fakta og baggrund 3

Planprincipper

En ny kobling i byen og regionen 5
En ny bydel baseret på verdensmålene 6
Bæredygtighed & tæthed 7
Stedskvaliteter 8
Kløverkvarteret & omgivelserne 9
Faseinddeling 10
Eksempel på byrumsplan 15
Ejerforhold 16

Verdensmål

Verdensmålene - En integreret del af Kløverkvarteret 17

Byrumsnetværk

Eksempel på byrumsplan 28
Kløverbrogade 29
Grønne kiler 31
Kløver Brygge 33
Kløvermarkskanten 35
Boliggader & passager 37

Introduktion
Fakta og baggrund

Kløverkvarteret er ca. 750.000 m2 stort svarende til cirka to gange Carlsberg Byen.

Ejerskab:
o Skanska ca. 285.000 m2
o Københavns Kommune ca. 295.000 m2
o Andre private grundejere ca. 140.000 m2
o Andre offentlige grundejere ca. 30.000 m2

På grund af områdets størrelse og hensyn til infrastruktur udvikles Kløverkvarteret i faser, hvor af den 1 fase er på ca. 250.000m2 med 4 underfaser.

Kløverkvarteret kan bidrage med 15.000 nye boliger til København. Analyser fra Københavns Kommune viser, at København skal finde plads til 100.000 nye københavnere inden 2030. Det kræver en massiv investering i udviklingen af København, da der skal etableres boliger til de nye københavnere og erhvervsrummelighed til fremtidige arbejdspladser. Samtidigt skal der sikres en bæredygtig udvikling af livet mellem husene, der gør det attraktivt at bo i København.

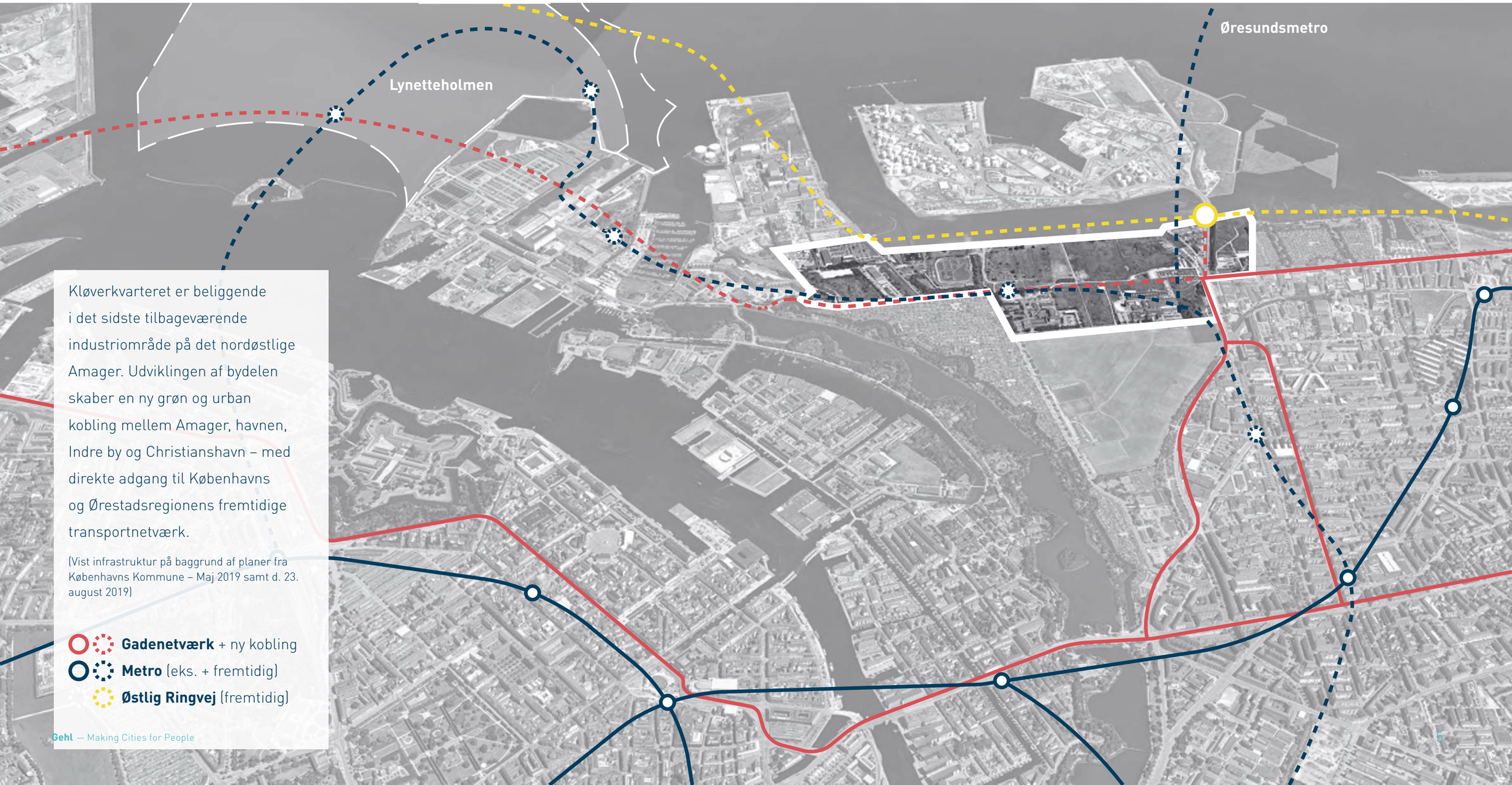
Med Kløverkvarteret ønsker Skanska at bidrage til denne udvikling af byen, hvor der både er fokus på at skabe alsidige boformer, og på de rette steder rum for erhverv. Med afsæt i FNs verdensmål skal Kløverkvarteret give plads til, at københavnerne kan bo og arbejde i omgivelser, der giver adgang til attraktive byrum – både i nye bæredygtige bygninger, rekreative områder ved vandet, imellem husene og i de gamle erhvervshaller, som allerede i dag huser kulturelle oplevelser og idrætsaktiviteter.

Planprincipper

Målsætning • mobilitet • faseinddeling

Gehl

Planprincipper
En ny kobling i byen og regionen



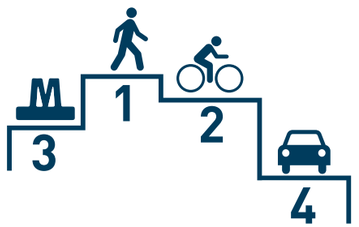
Kløverkvarteret er beliggende i det sidste tilbageværende industriområde på det nordøstlige Amager. Udviklingen af bydelen skaber en ny grøn og urban kobling mellem Amager, havnen, Indre by og Christianshavn – med direkte adgang til Københavns og Ørestadsregionens fremtidige transportnetværk.

(Vist infrastruktur på baggrund af planer fra Københavns Kommune – Maj 2019 samt d. 23. august 2019)

Gadenetværk + ny kobling
Metro (eks. + fremtidig)
Østlig Ringvej (fremtidig)

Planprincipper

En ny bydel baseret på verdensmålene



Et tydeligt hierarki i mobiliteten

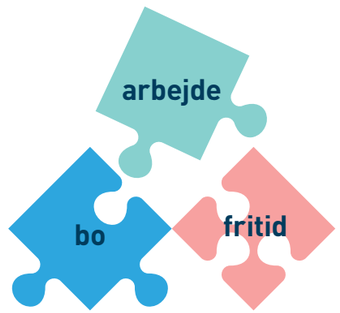
Gående prioriteres over cykler,
cykler over metro og
metro over biler.

Byggeriet

Bæredygtigt og eksperimenterende byggeri med et mix af materialer, funktioner og ejerskab.

Inkluderende

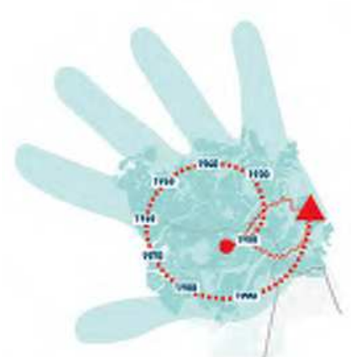
Fælles funktioner mellem almene og private boliger. Udsatte og plejekrævende grupper tænkes med fra start.



Omfang

750.000 kvm grundareal
10-15.000 boliger
10-20.000 arbejdspladser inkl.
offentlige funktioner.

Planprincipper
Bæredygtighed & tæthed



En del af ‘håndfladen’

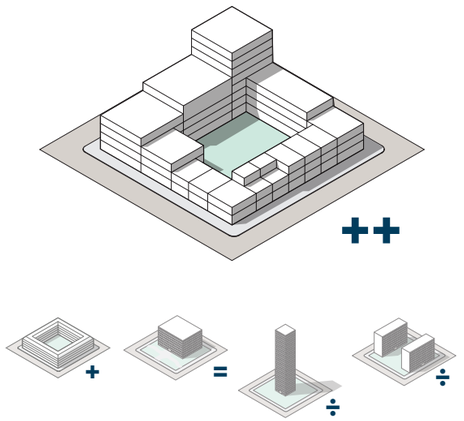
Kløverkvarteret ligger som et ’missing link’ i den inderste del af håndfladen i fingerplanen med gode cykelforbindelser og fremtidig højklasset offentlig transport.

Tæthed = Indre KBH

Kløverkvarterets tæthed svarer til indre by og de Københavnske brokvarterer. Dette sikrer at bydelen har den tætte bys bæredygtighed i sit DNA - den centrale placering udnyttes optimalt i forhold til transport og bydelens funktioner.

Nærhed til hverdagsliv

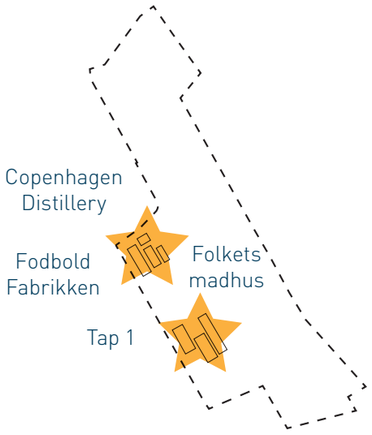
Nærhed til hverdagsfunktioner mindsker behovet for transport og skaber et levende og varieret byliv over døgnet og året.



Menneskelig skala & bykvalitet

Bydelens tæthed og højde har en stor påvirkning på, hvordan vi som mennesker opfatter byrummene. Gader er mere interessante, når de rammes ind af facader. Gode byrum til Københavnerne kræver gode sol- og vindforhold.

Planprincipper
Stedskvaliteter



Begynd med det gode liv som allerede findes

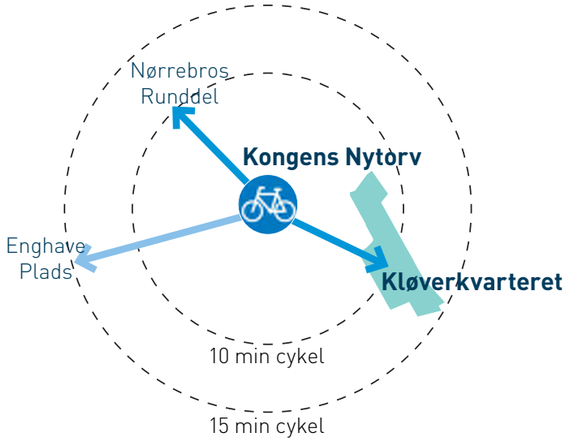
Der er allerede flere spændende kulturelle initiativer der skaber liv i området. Disse funktioner bevares og bygges videre på i Kløverkvarteret.

Integrerede aktiviteter for flere

Kløvermarken er et fantastisk sted for dem der spiller fodbold. Kløverkvarteret vil supplere med aktive tilbud og grønne oplevelser.

1,5 km ny kyst til Københavnerne

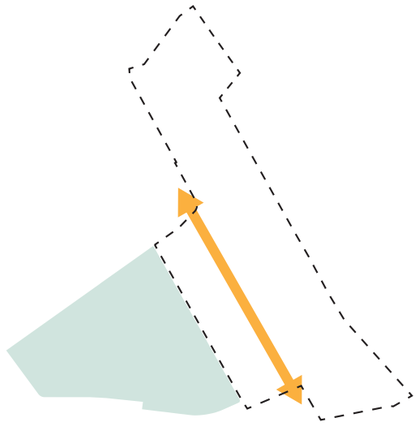
Med udviklingen af Kløverkvarteret vil Københavnerne få adgang til 1,5 km ny kyststrækning.



Stort potentiale i et bynært område

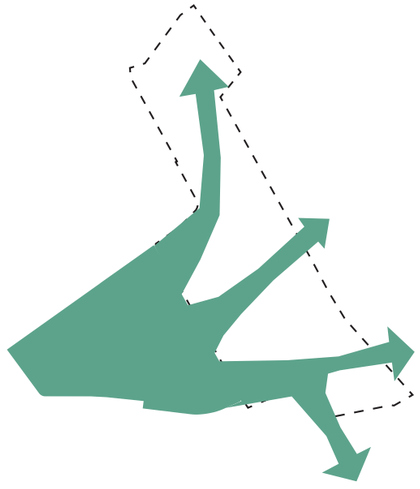
Et uudnyttet & relativt ukendt område med kun 10 minutter til Kongens Nytorv på cykel - et område med stort potentiale.

Planprincipper
Kløverkvarteret & omgivelserne



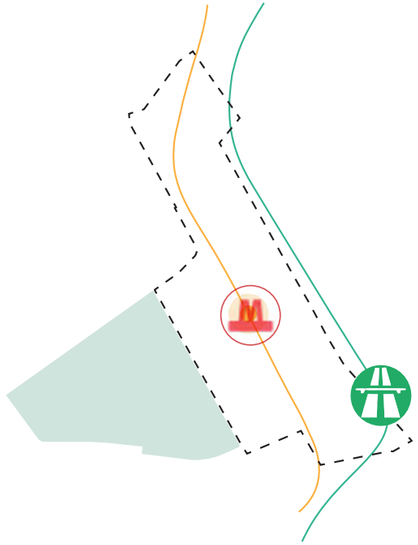
Kløverbrogade: En ny kobling

Bydelens centrale brogade forlænger Amager Strandvej, binder den eksisterende og kommende centrale by sammen samt nyfortolker brokvarterernes hovedgader.



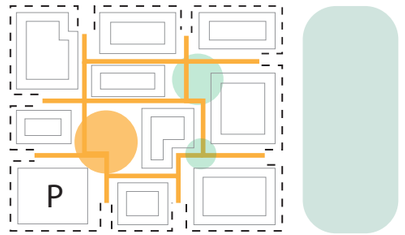
Grønne kiler mod det blå

Kløverkvarterets grønne kiler forbinder Kløvermarkens rekreative faciliteter med vandkanten, Copenhill, det etablerede boligområde, Magretheholmen og mod syd den grønne kile mod Amager Strandpark.



Mobilitet med mere

De planlagte stationer og stoppesteder integreres i byrummet, så alle knudepunkter bliver en naturlig del af bydelen og ikke står alene. Stationer, stoppesteder og afkørsler programmeres med offentlige funktioner.



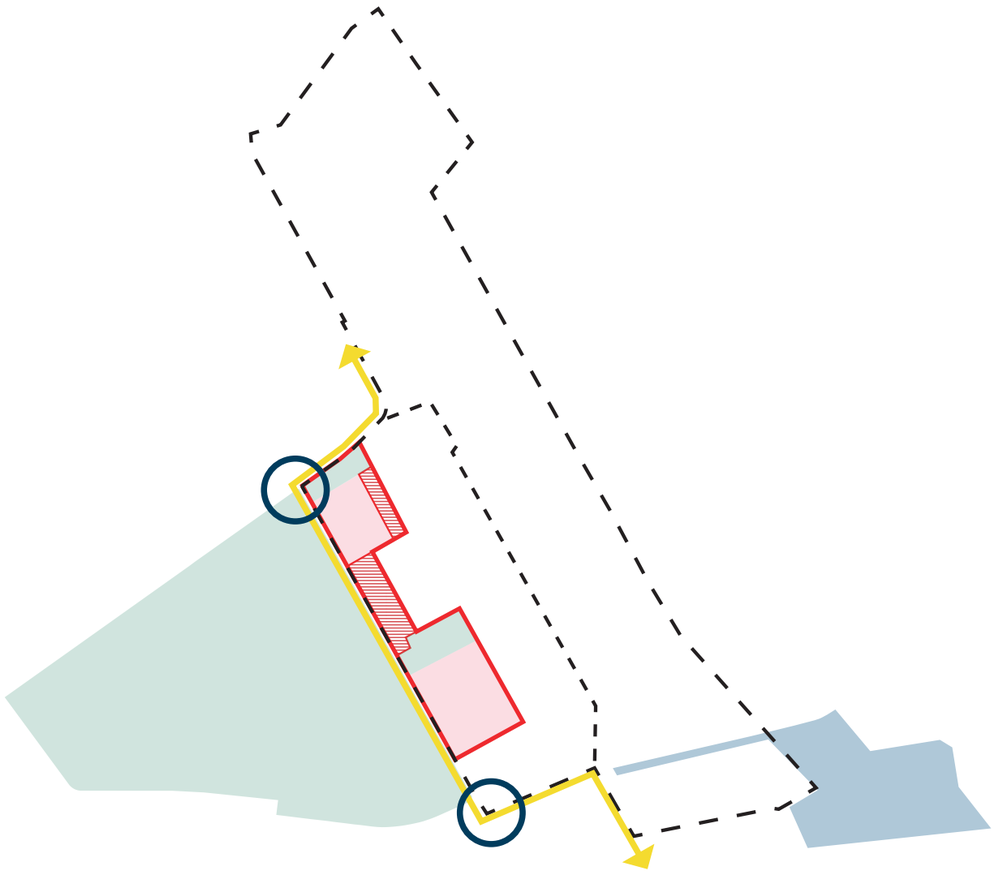
Kvarterer med kvalitet & nytænkning

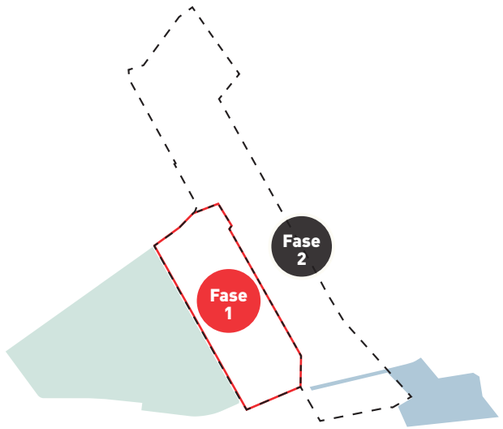
Alle kvarterer har sin egen unikke karakter. De indeholder hver især en indre kerne med fælles funktioner, samt en stærk kobling til de større grønne byrum i omgivelserne. Nye innovative og eksperimenterende boligformer integreres i bydelen.

Planprincipper
Fase 1A - Kløvermarkskanten

- Ca. 38.000 e.m2 eksisterende kultur og kreative erhverv
- Ca. 62.500 e.m2 boliger
- Ca. 2.500 e.m2 erhverv

- Cykelsti langs Raffinaderivej forlænges
- Kryds på Raffinaderivej opgraderes
- De første grønne områder etableres i området

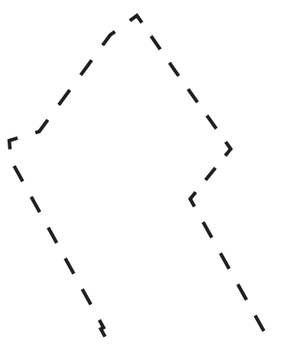


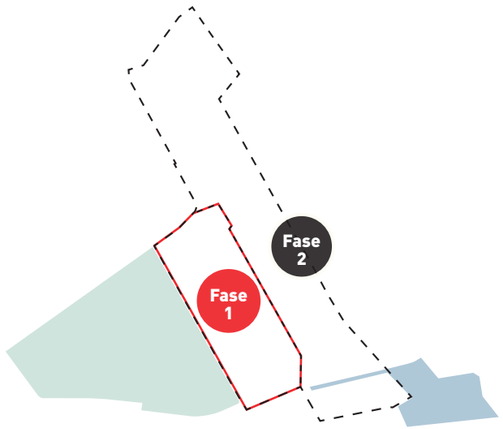


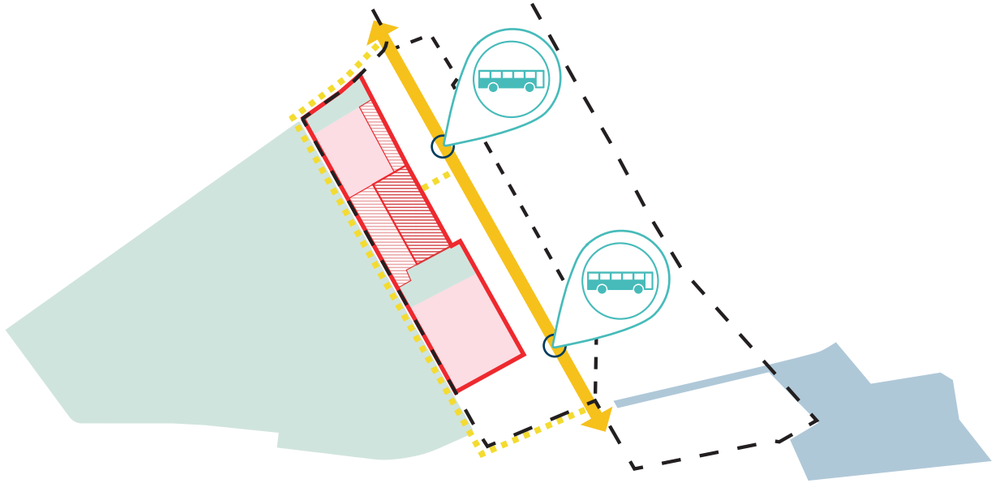
Planprincipper
Fase 1B - Kulturkvarteret

- Ca. 38.000 e.m2 boliger
- Ca. 2.000 e.m2 offentlige funktioner

- Etablering af ny vej "Kløverbrogade" der kobler sig på Forlandet i nord og Amager Strandvej i syd
- Raffinaderivej omlægges til sivegade
- Delvis omlægning af buslinje 37 og 2A sikrer forbedret kollektiv transport betjening i området



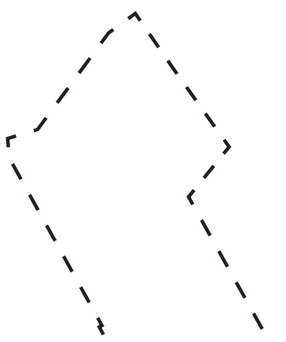


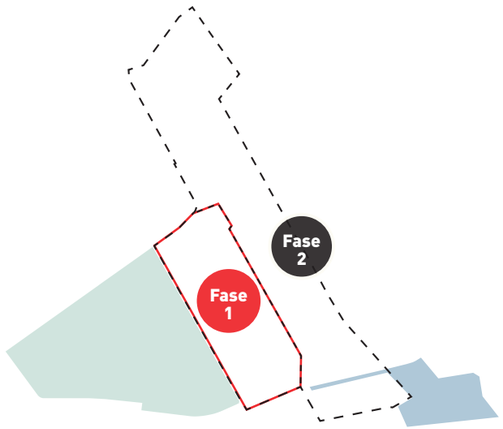


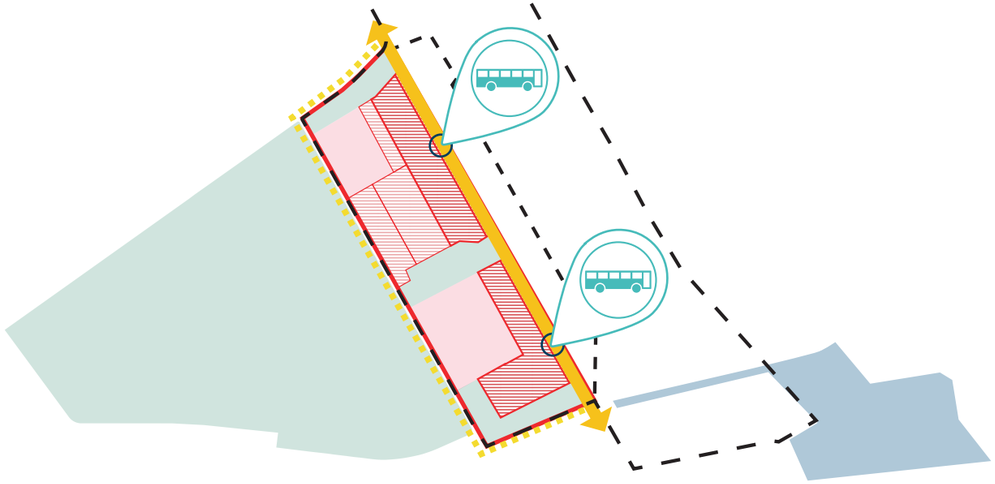
Planprincipper
Fase 1C - Kløverbrogade Vest

- Ca. 100.000 e.m2 bolig
- Ca. 20.000 e.m2 erhverv
- Ca. 10.000 e.m2 offentlige funktioner
- 275 e.m2 erhverv/kultur i eksisterende bevaringsværdig bygning

- Butiksliv på den vestlige side af Kløverbrogade
- De grønne områder udvides
- Udvidelse af busfrekvensen



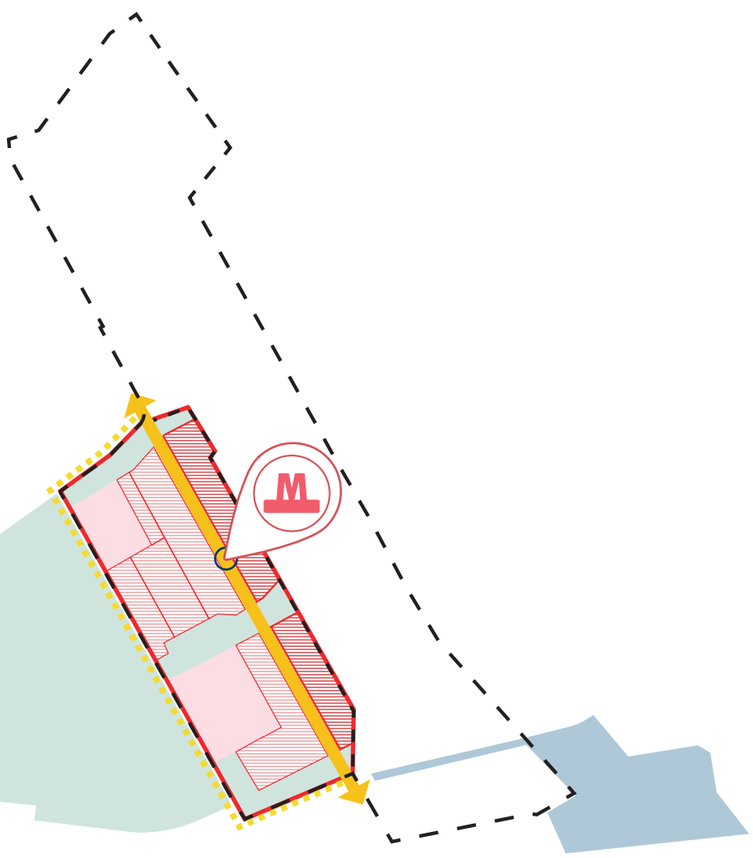


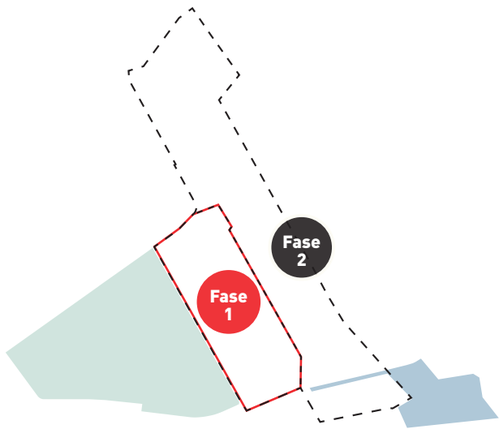


Planprincipper
Fase 1D - Kløverbrogade Øst

- Ca. 105.000 e.m2 bolig
- Ca. 20.000 e.m2 erhverv
- Ca. 5.000 e.m2 offentlige funktioner

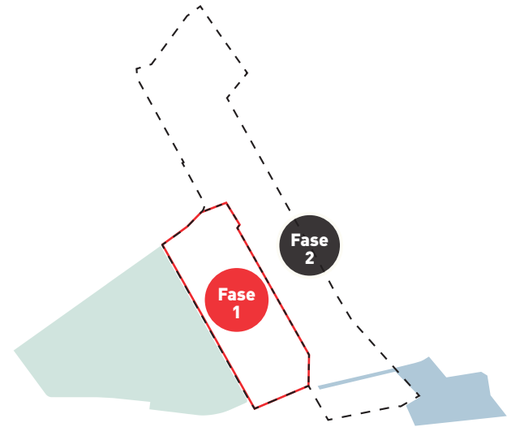
- Butiksliv på den østlige side af Kløverbrogade
- De grønne områder øst for Kløverbrogade etableres
- Metrostationen i Kløverkvarteret åbner





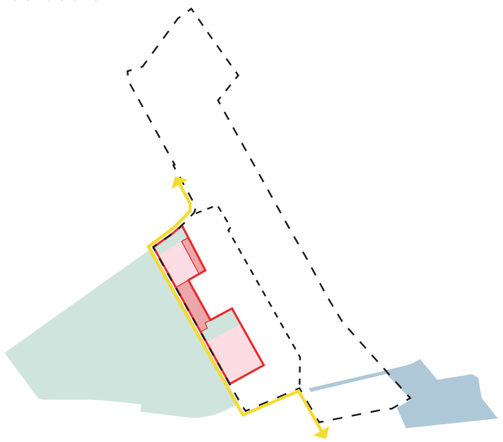
Planprincipper
Fase 1A til 1D

Fase 1A til 1D samlet nyt byggeri: 365.000 e.m2



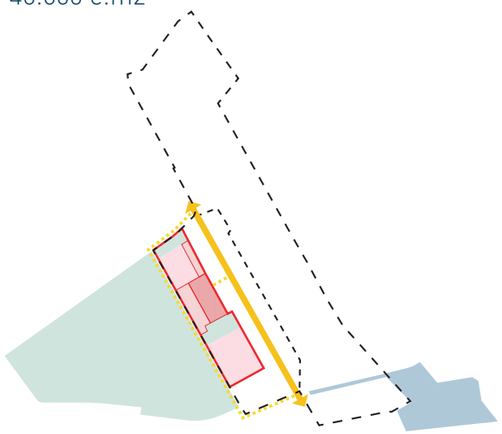
1A Kløvermarkskanten

65.000 e.m2



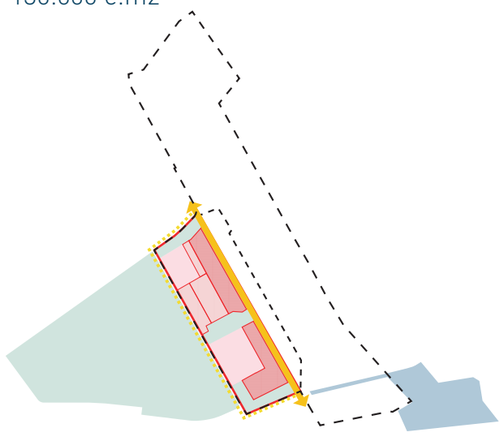
1B Kulturkvarteret

40.000 e.m2



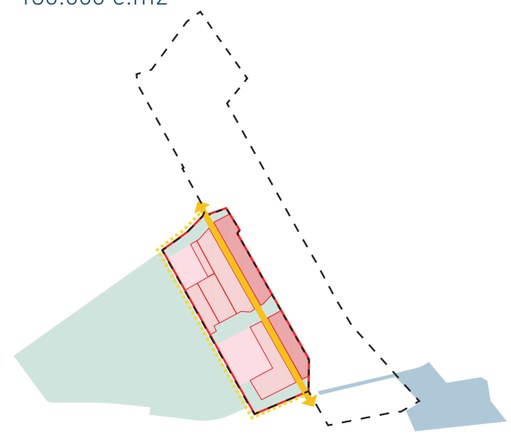
1C Kløverbrogade Vest

130.000 e.m2



1D Kløverbrogade Øst

130.000 e.m2



2020 Kommuneplan 2019

2021 Rammelokalplan Fase 1
Lokalplan/Opstart Fase 1A

2023 Ibrugtagning Fase 1A
Lokalplan/Opstart Fase 1B

2025 Ibrugtagning Fase 1B
Lokalplan/Opstart Fase 1C

2028 Ibrugtagning Fase 1C
Lokalplan/Opstart Fase 1D

2031 Ibrugtagning Fase 1D
Metro åbner

203X Opstart Fase 2

Planprincipper

Eksempel på byrumsplan

Planprincipper
Ejerforhold

- Værdi i eksisterende byrum og funktioner i vest, disse bevares, og det er her udviklingen af området starter
- Eksisterende bygninger ligger samlet, ikke spredt
- Få ejere i hele området - potentiale for en strømlinet proces

København Kommune ca. 325.000 m2
(Heraf andre offentlige grundejere ca. 30.000 m2)

Skanska grundejer ca. 285.000 m2

Andre private grundejere ca. 140.000 m2

Verdensmål

Hvad mener vi konkret?

Gehl

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

Betalelige boliger
Kløverkvarterets nye boliger (private og almennyttige) vil afdæmpe prisstigningerne på boligmarkedet i København, og sikre at København fortsat er en by hvor huslejen er til at betale for almindelige mennesker.

Lokal produktion i byen
Indbyggerne i Kløverkvarterets nærhed til fødevareproduktionen indtænkes i Kløverkvarteret. Lokale nyttehaver og lokal produktion af kvalitetsfødevarer.

Sundhed i gader & byrum
Kløverkvarteret satser på gader, der prioriterer gående og cyklister. Bilparkering nedprioriteres. Nye opholdsrum og mødesteder vil understøtte den fysiske og mentale sundhed.

Studieboliger for alle
Nye private og almennyttige studieboliger i Kløverkvarteret skal være med til at sikre at forældrekøb ikke blive en præmis for at kunne leve og studere i København.

Trygge byrum for alle
Et mix af funktioner som henvender sig til forskellige brugergrupper, gør at der findes liv på mange tider af døgnet. Byrum og strøg udformes så de opleves trygge at færdes i for alle mennesker.

Genbrugsstrategi
Genbrug og upcycling af materialer indtænkes aktivt i udbygningen af Kløverkvarteret. Downcycling og affaldsproduktion reduceres mest muligt i området. Genanvendelse af eksisterende bygningsmasse.

Grøn energi og ressourceforbrug
Energiforbruget i Kløverkvarteret minimeres i forhold til opvarmning, nedkøling og strømforbrug. Bydelen skal forsynes med grøn energi.

Iværksætter dynamo
De eksisterende bygninger i området huser mange spændende startups, disse bevares og suppleres med nye erhvervsbygninger der kan skabe yderligere grobund for cleantech og greentech startups.

Bæredygtigt byggeri og infrastruktur
Kløverkvarteret vil gøre brug af bæredygtige materialer som træ i byggeriet. Desuden arbejdes med upcycling og genanvendelse af materialer i byggeriet. Fremtidig metroadgang.

Blandede bolig- og ejerformer
Kløverkvarteret styrker sammenhængskraften i samfundet når bydelens indbyggere mødes på tværs af sociale skel.

Fyrtårnsprojekt for København
Bydelen skal være en inkluderende og bæredygtig by i byen og samtidig være et udstillingsvindue for resten af verden i forhold til bæredygtige løsninger i den helt store skala.

Innovation og best practice
Bæredygtighedscertificering af Kløverkvarteret som byområde og de enkelte byggerier sikrer, at der i området gøres brug af de bedste materialer og standarder i byggeriet.

Regnvand og havvand
Lokal afledning af regnvand sikrer, at Kløverkvarteret er modstandsdygtigt overfor fremtidens oftere forekommende ekstreme regnhændelser. Kløverkvarteret beskytter det bagvedliggende Øst Amager mod stormflod.

Respekt for naturen
Kløverkvarteret udvikles i respekt for de omkringliggende vandarealer og den rekreative brug af havnearealerne ved Kløverbrygge skal ske i harmoni med plante og dyreliv.

Biodiversitet i byen
Kløverkvarteret er et grønt kvarter, som bekæmper tabet af biodiversitet på verdensplan. Beplantningsplaner udvikles med udgangspunkt i stor artsvariation og brug af naturligt hjemmehørende plantearter.

Byudvikling med medindflydelse
Kløverkvarteret skal være en bydel der udvikles med input og i samarbejde med de mennesker der skal bo i den – Københavnerne. De eksisterende værdier i området skal bevares.

Partnerskab
Igennem partnerskaber mellem private aktører, offentlige aktører og foreninger med almene formål skal den miljømæssige, sociale og økonomiske bæredygtighed i Kløverkvarteret understøttes.

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

Sundhed i gader & byrum

Delmålet 3.4
Sygdomme reduceres gennem forebyggelse samt fremme af mental sundhed og trivsel.

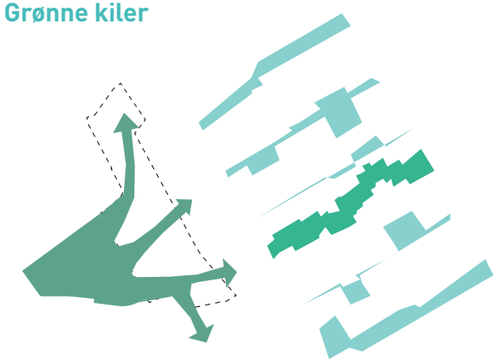
Delmålet 3.6
Tilskadekomster som følge af trafikulykker skal halveres.

Delmålet 3.6
Sygdomme som følge luft-, vand- og jordforurening og kontaminering, skal reduceres.

Støt eksisterende sports- og fritidsinstitutioner med tilhørende faciliteter og tilbud

Nye opholdsrum og mødesteder der understøtter den fysiske og mentale sundhed.

Grønne kiler

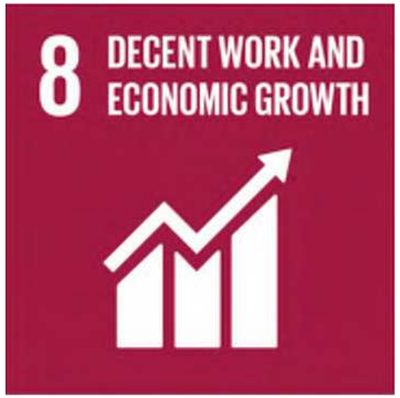


Boliggader & Passager

Sikre gader der prioriterer gående og cyklister, med nedprioritering af bilparkering og biltraffik.

Grønnere gader og forbindelser med flere træer og LAR filterbede for bedre luft-, vand- og jordkvalitet.

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret



Arbejde, læring & ny vækst

Delmålet 8.2
Der skal opnås højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, med fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer

Delmålet 8.5
Der skal opnås fuld og produktiv beskæftigelse arbejde for alle kvinder og mænd, unge og personer med handicap, og med lige løn for arbejde af samme værdi

Kvarteret skal bygge videre på de tilbud som allerede findes f.eks. Tap 1 og Copenhagen Distillery

Tap 1, Kløvermarken

Baglokalet, Amager

Copenhagen Distillery, Kløvermarken

Kløverkvarteret skal sikre en ny platform for produktion i byen, kreative erhverv og iværksætteri med udgangspunkt i de allerede eksisterende miljøer i området.

Kvarteret skal rumme livslang læring, lærepladser og arbejdspladser - særligt til udsatte grupper i København.

Junkbusters, Kløvermarken

Folkets Madhus, Kløvermarken

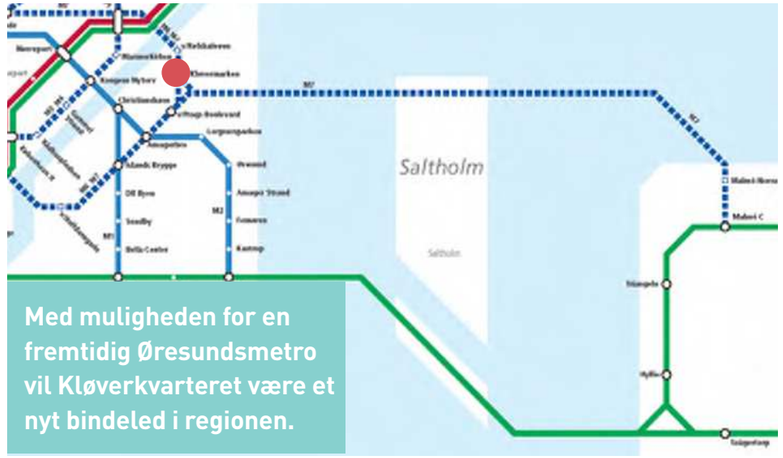
Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

Et nyt regionalt knudepunkt

Delmålet 9.1
Der skal udvikles bæredygtig og robust infrastruktur, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel.

Delmålet 9.4
Infrastrukturen skal opgraderes med mere effektiv udnyttelse af ressourcer og øget brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer.

Kløverkvarteret koples til et integreret transport netværk med miljøvenlige teknologier.



Med muligheden for en fremtidig Øresundsmetro vil Kløverkvarteret være et nyt bindeled i regionen.

Kløverkvarteret danner det første led i kæden af kvarterer rundt om havnen (med Refshaleøen + Lynetteholmen), samt forbinder mod syd på Amager / Lufthavnen / Sverige og på sigt med Øresundsmetro.

Kløverkvarteret bygger også videre på Københavns cykelnetværk for at fremme helbred og bæredygtig transport.

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

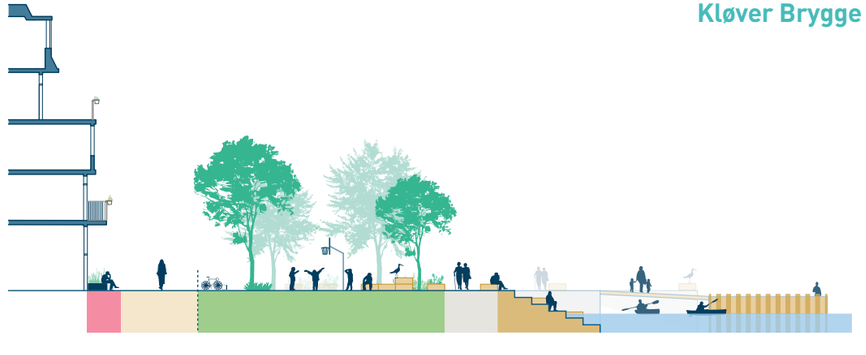
En inkluderende & bæredygtig by

Delmålet 11.3
Byudvikling skal gøres mere inkluderende og bæredygtig med en inddragende boligplanlægning

Delmålet 11.7
Der gives universel adgang til inkluderende, grønne og offentlige rum, især for kvinder, børn, ældre og personer med handicap.

Delmålet 11.6
Den negative miljøbelastning pr. indbygger reduceres, med fokus på luftkvalitet og affald

En inkluderende og bæredygtig by - kompakt og tæt (med menneskelig skala), der udnytter den centrale placering optimalt.



Kløver Brygge

Adgang for alle til nye grønne byrum samt en ny kyst til alle københavnere, Kløver Brygge.

Et bykvarter som inkluderer borgere og stakeholders til udvikling og forbedring af kvarteret.

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

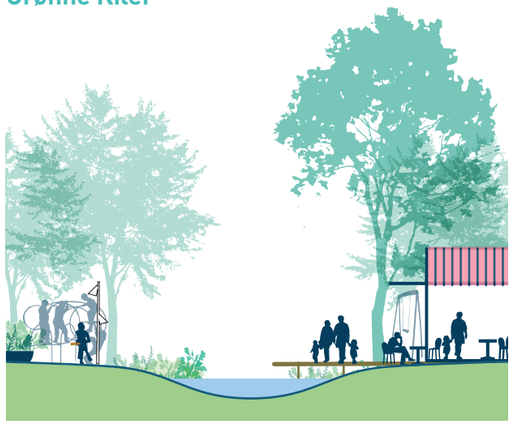
Globalt & lokalt klima

Delmålet 13.1
Styrke modstandskraft og tilpasningsevne til klimarelaterede risici og naturkatastrofer

Delmålet 13.2
Integrere tiltag mod klimaforandringer i nationale politikker, strategier og planlægning.

En del af den samlede klimaplan for København ved fremtidige vandstandsstigninger

Grønne Kiler



Tåsinge Plads, Østerbro

Lokal afledning af regnvand indarbejdes som grønne og blå elementer i bydelens byrum.

Via genanvendelse af jord beskyttes det bagvedliggende Amager mod havvandsstigninger.

Idrætscenter, Gladsaxe

Idrætscenter, Gladsaxe

Verdensmålene
En integreret del af Kløverkvarteret

Plante- & dyreliv

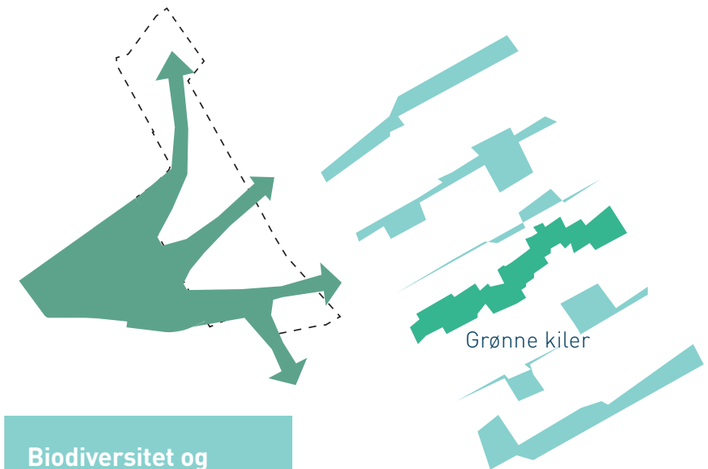
Delmålet 15.5
Begrænse forringelsen af naturlige levesteder, stoppe tab af biodiversitet og forhindre udryddelse af truede arter.

Delmålet 15.9
Integrere økosystem- og biodiversitetsværdier ind i national og lokal planlægning og udviklingsprocesser

En grøn bydel med fokus på træer og planteliv fra begyndelsen

En bydel hvor folk aktivt kan deltage i pasning af områdets planteliv

En grøn bydel som udnytter tage og mure til at øge biodiversitet og tiltrække urbant dyreliv



Biodiversitet og øko-korridorer indarbejdes i Kløverkvarteret for at sikre insekt- og dyreliv i byen

Byrumsnetværk

Gader og byrum

Gehl

Byrumsnetværk

Eksempel på byrumsplan

Nyt kvarter

Forlandet

Nyt kvarter

Kløver Brygge

Grønt strøg

Eks. Funktioner bevares

Nyt kvarter

Kløverkanten

Kløvermarken

Kløverbrogade

Grønt strøg

Nyt kvarter

Aktivt havnerum

Fremtidig Byggevare-forretning

Eks. Funktioner bevares

Nyt kvarter

Østlig ringvej

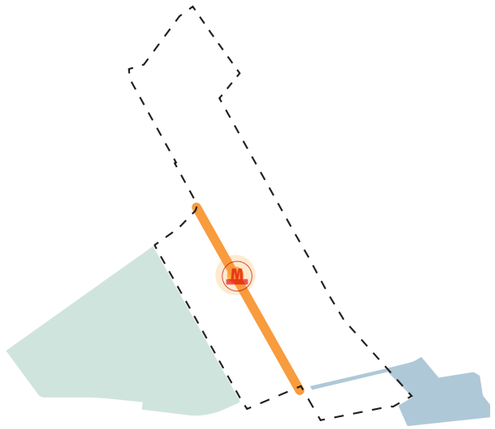
Grønt strøg

Grønt strøg

Amager Str.-vej

Byrumsnetværk
Kløverbrogade

Bydelens centrale gade bliver en grøn bygade.
Den forlænger Amager Strandvej og nyfortolker brokvarterernes hovedgader med aktive stueetager, invitationer til ophold, mobilitet og grønne gaderum.



Bygade

Handel & madkultur

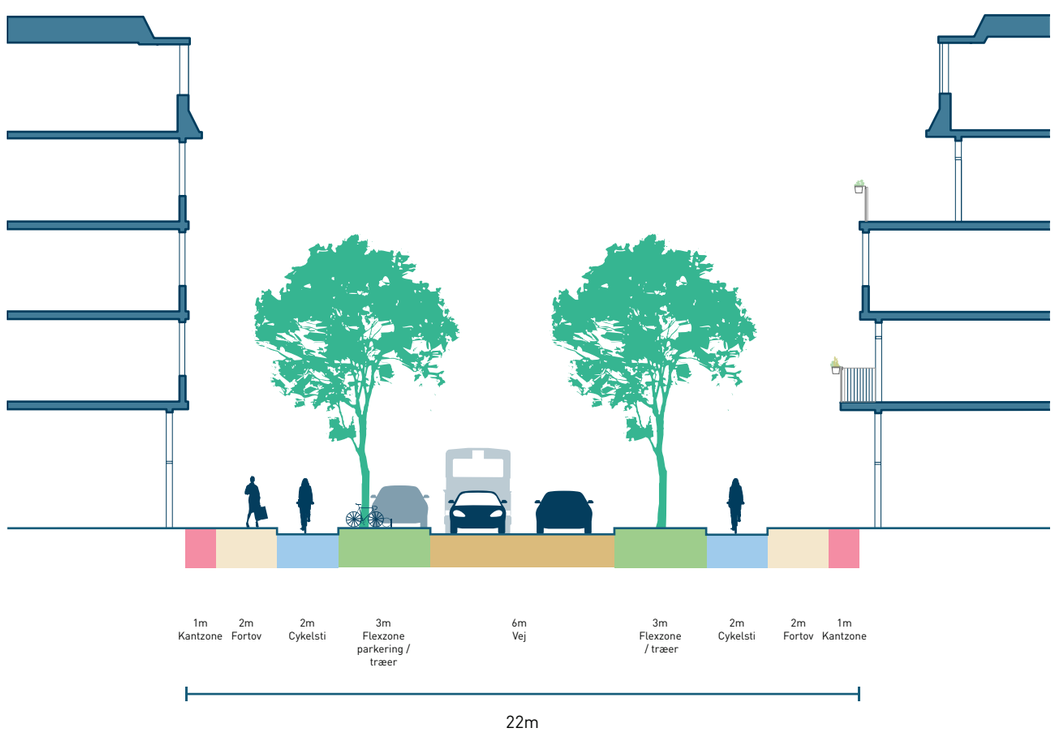
Mobilitet

Grøn klimatilpasning

Ophold

Attraktivt i øjenhøjde - korte afstande mellem oplevelser

Levende by
- nærhed mellem mennesker



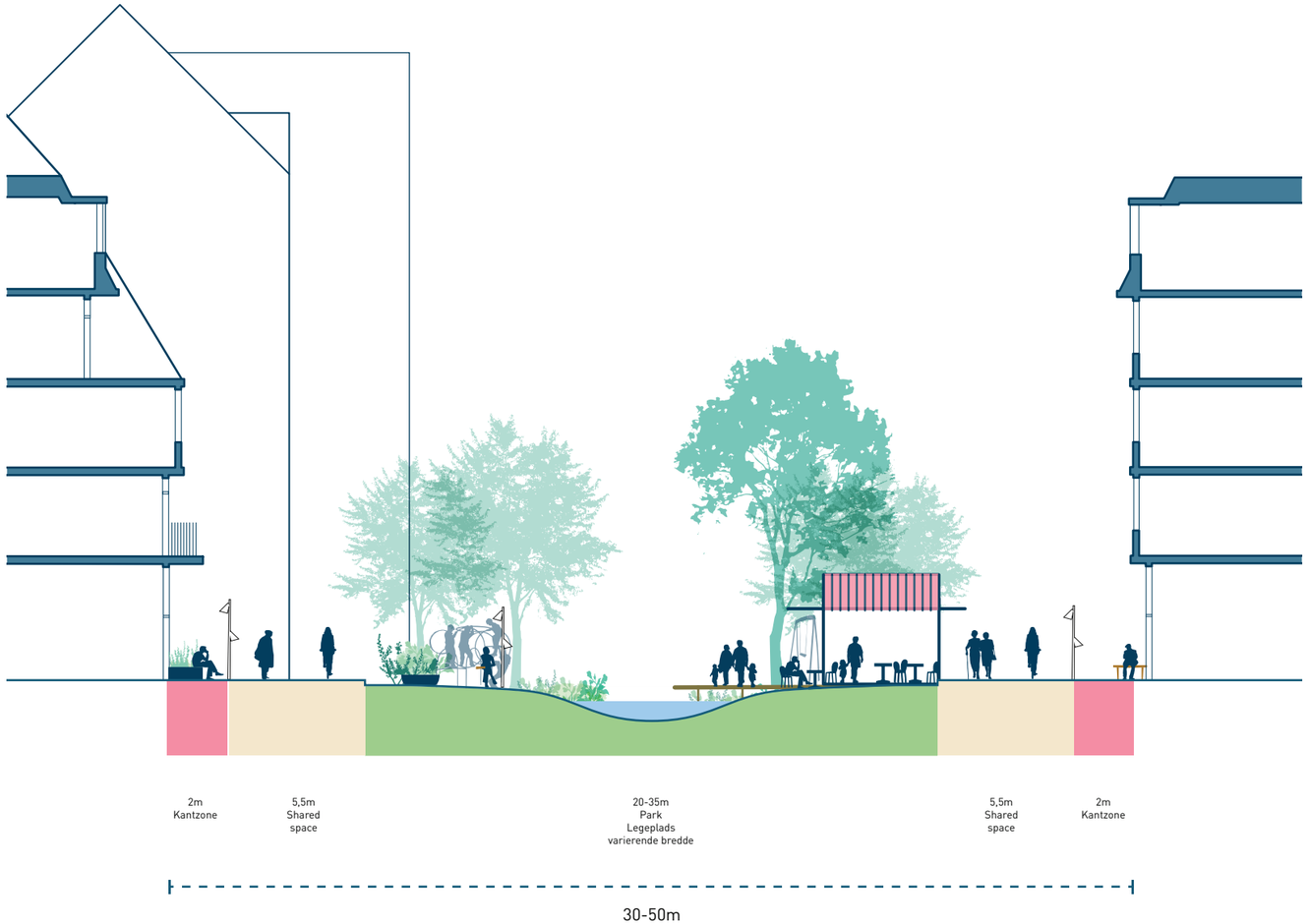
Principsnit 1:200

Byrumsnetværk

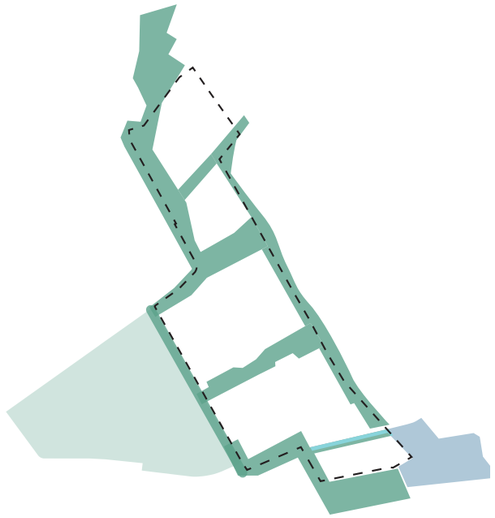
Kløverbrogade

Byrumsnetværk
Grønne kiler

Kløverkvarteret har et netværk af primære og sekundære grønne kiler. De større grønne kiler forbinder Kløvermarken og vandet - dette er de centrale grønne rum. Grønne gaderum fungerer som "bifloder" til de store kiler.



Principsnit 1:200



Parkrum

Klimatilpasning

Leg og sport

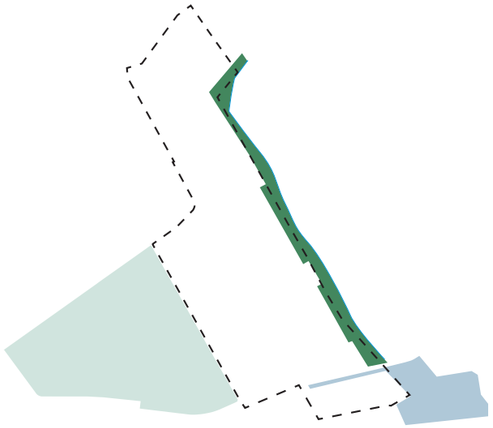
Rekreation

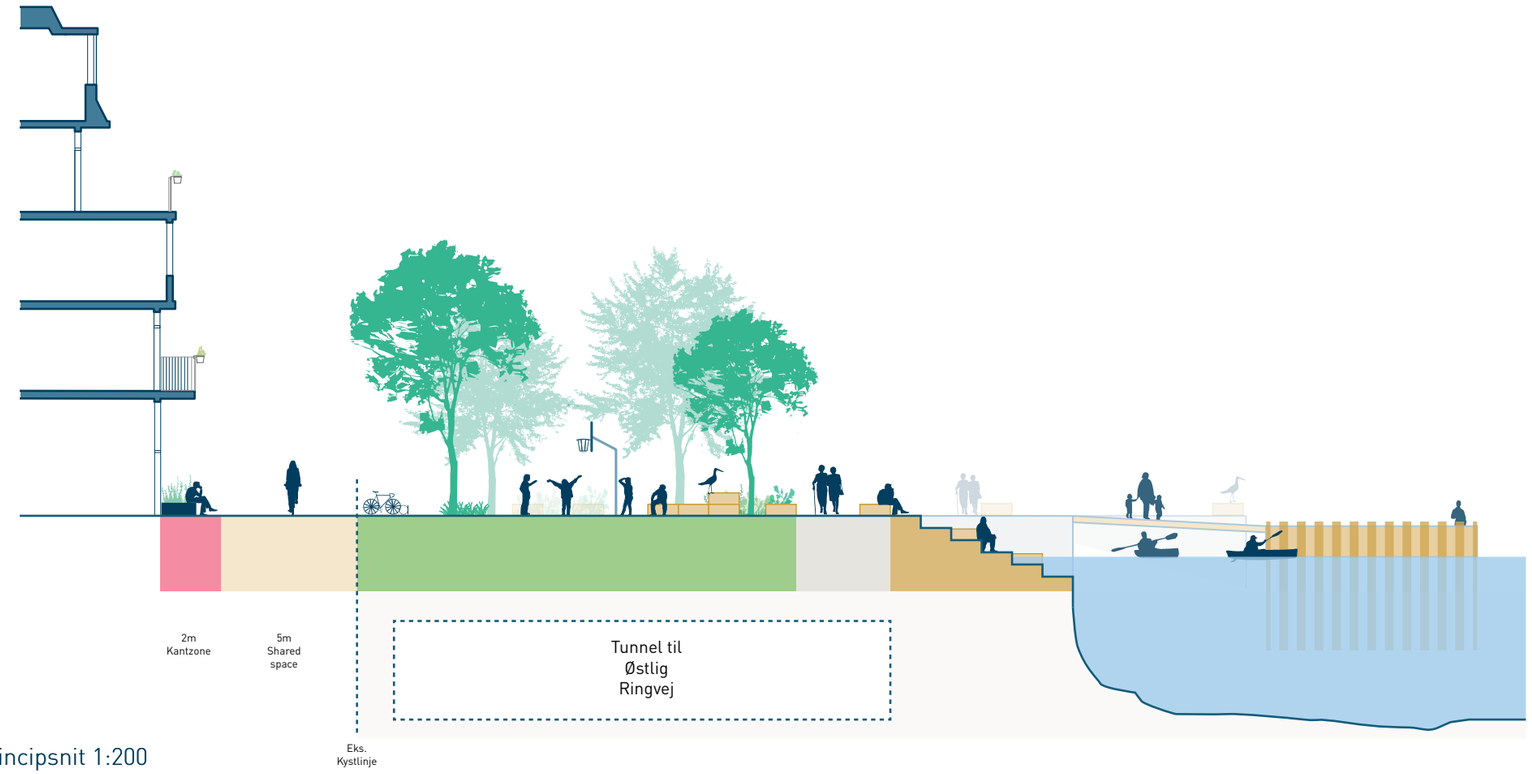
Fællesskab

Byrumsnetværk
Grønne kiler

Byrumsnetværk
Kløver Brygge

Kløver Brygge er en hel ny kystlinje til Københavnerne. Det er en bred havnepark (i stil med Islands Brygge), som har plads til både ro og aktivitet, med mange forskellige zoner og tilbud til beboere og besøgende.



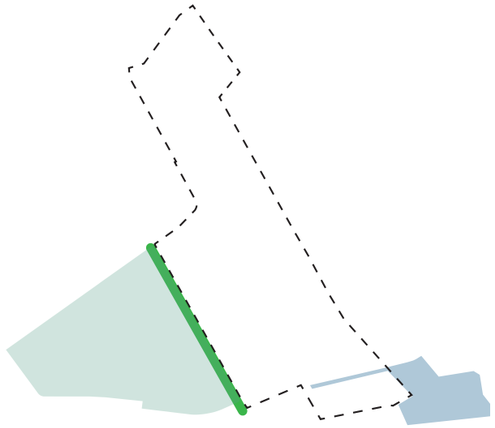


Principsnit 1:200

Byrumsnetværk
Kløver Brygge

Byrumsnetværk
Kløvermarkskanten

Kanten til Kløvermarken skal fungere som en stærk kobling mellem det store rekreative areal og den nye bydel. Selve kanten fungerer som et shared space med træer og tættere programmering, som kontrast til den store græsflade ved siden af.

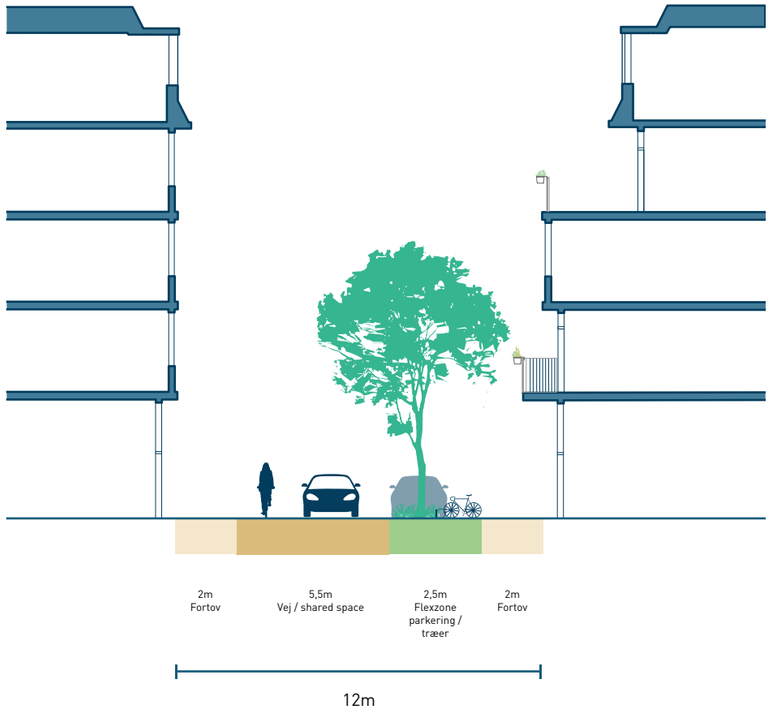


Principsnit 1:200

Visualisering
Kløvermarkskanten

Byrumsnetværk
Boliggader & passager

Boliggaderne udformes i en intim skala. Nogle af dem er bilfri, mens andre er åbne for ærindekørsel, på den bløde trafiks præmisser. Gaderne er samlingsrum som inviterer beboere til at mødes på tværs. Boliggaderne varierer i bredde.



Principsnit 1:200

Stille boliggader

Grønne kantzoner

Leg

Nabofællesskab

Blød mobilitet

Byrumsnetværk

Boliggader & passager

Gehl — Copenhagen
Vesterbrogade 24, 5th floor
1620 Copenhagen V
Denmark

Skanska A/S
Havneholmen 25
1561 København V
Danmark

Gehl

SKANSKA

Oktober 2019

Kløverhaven

Et bæredygtigt og socialt byfællesskab i Kløverkvarteret med plads til alle

2019 ARTREBELS

KAB
SKANSKA

En særlig trilogi

Kløverhaven

Kløverhaven – byens puls og landsbyens ro på kanten af storbyen

København er en by i hurtig vækst og behovet for at skabe nye meningsfulde, bæredygtige og fællesskabende bydele er store. Skanska ser med Kløverkvarteret en unik mulighed for at skabe en ny bydel i København, som eksemplificerer det vi som samfund kan være stolte af og glædes over.

For at opfylde visionerne for bydelen, som Skanska har udarbejdet i tæt samarbejde med Gehl Architecs har Skanska indgået et samarbejde med KAB om et alment boligfællesskab i bydelens første kvarter; Kløverhaven.

Samarbejdet mellem KAB og Skanska bygger på et fælles ansvar om at skabe puls, plads til ro og fordybelse, fællesskab og social inklusion i et 35.000 m2 stort alment og privat boligbyggeri. Samarbejdet iagttages som afgørende for at skabe et område i Kløverparken som arkitektonisk både er bæredygtigt, alsidigt og tilgængeligt. Dette første kvarter kan definere hele bydelens fremtidige karakter og give en pejling på hvor boligudviklingen i København skal hen.

Samarbejdet mellem KAB og Skanska skal bidrage med nye seniorboliger, plejeboliger, ungdomsboliger og boliger til socialt udsatte, som skal fordre fællesskab, innovation, puls og fordybelse. Til at beskrive de innovative, kreative og sociale visioner for samarbejdet har Artrebels illustreret visionerne for projektet med ord og billeder.

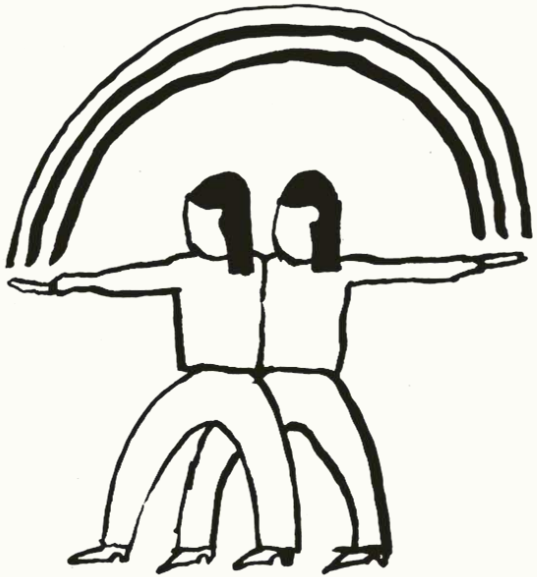
Kløverhavens rolle i kvarteret

Kløverkvarteret er et bæredygtigt og socialt kvarter, som tager sit afsæt i FNs 17 verdensmål for bæredygtig udvikling. Byfællesskabet Kløverhaven vil indgå som en af de første bebyggelser i de indledende faser af Kløverkvarteret.

Social bæredygtighed er den centrale målsætning med Kløverhaven. Vi vil sikre dette gennem et varieret boligudbud, der forener seniorer, unge og plads til socialt udsatte i integrerende og rummelige miljøer. Nærværende relationer mellem naboer og naboskaber vil skabe dynamiske fællesskaber på tværs af aldre og sociale skel. Her vil vi bo lidt tættere, meget smartere og mere fælles. Vi tror den rette byudvikling kan være med til at fostre:

Nærhed i hverdagslivet og en høj livskvalitet for alle.

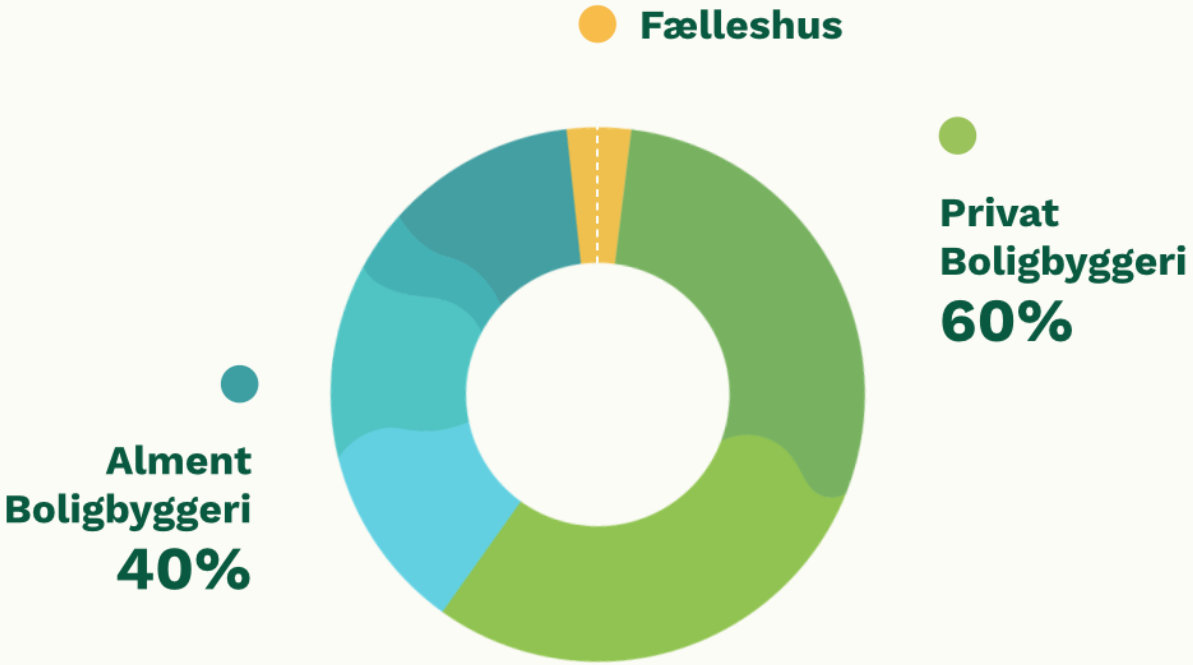
Et potentiale i at udvikle et byfællesskab med sin helt egen karakter



Kløverhaven har en helt særlig beliggenhed med potentiale for at udvikle sig til et sprudlende fremtidigt byfællesskab. Placeret imellem det levende kulturliv i de tidligere industribygninger bag Kløvermarken, er grobunden allerede sået for at udvikle et boligkvarter, der fra begyndelsen har de rette forudsætninger for at skabe et vellykket fællesskab i storbyen.

Vi vil derfor bygge på bydelens allerede eksisterende liv — og se det nye kvarter udfolde sig på en levende og naturlig måde over tiden. Vores bidrag er at sikre den rette næring og de bedste omstændigheder for de mange potentialer og understøtte initiativer, der vil lade disse spire og trives i fremtiden også.

Fordeling af alment og privat byggeri I Kløverhaven



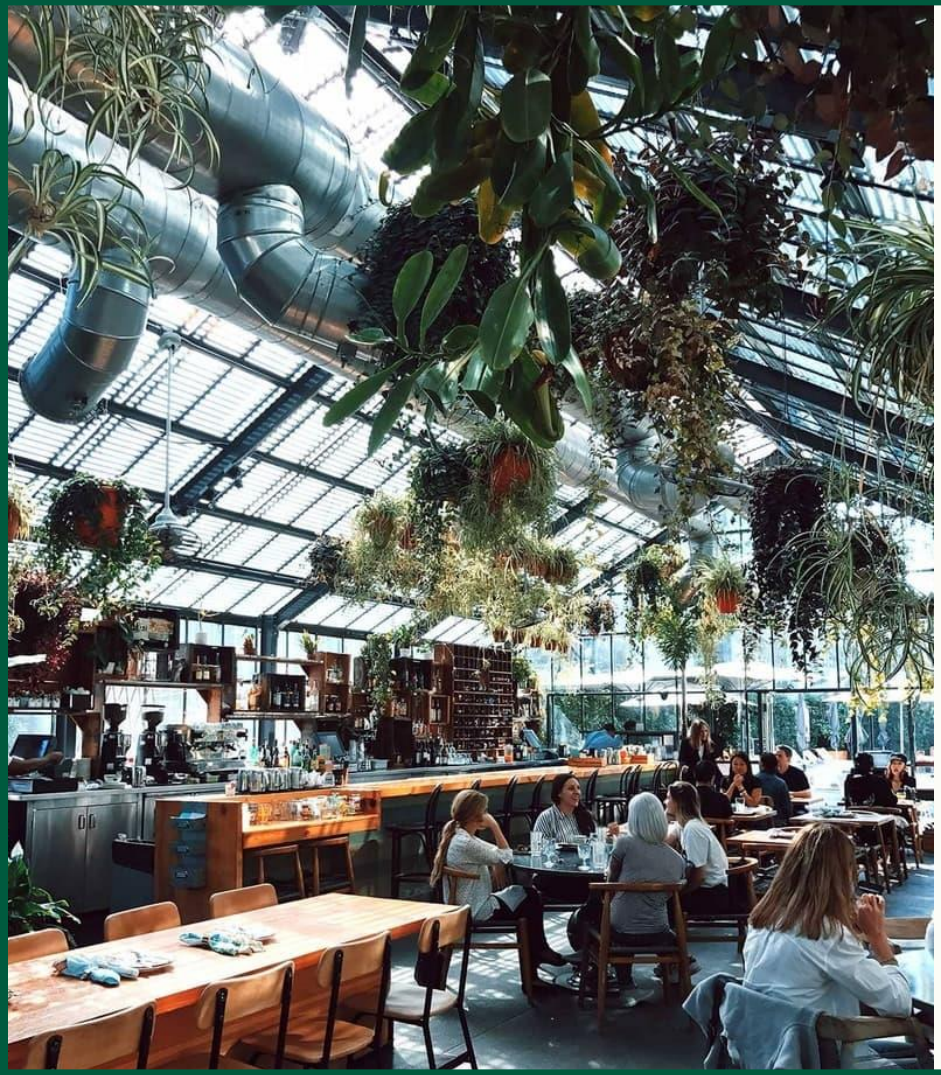
Generationsfællesskaber er en vigtig del..

Et byfællesskab på tværs af generationer og sociale skel er baseret på et fælles ansvar og en overbevisning om at vi ikke kun bør bo side om side, men at vi kan få glæde og drage nytte af hinanden.

Visionen bag Kløverhaven er baseret på en formuleret forventning om gensidig tillid og en invitation til medborgerligt ansvar og initiativ.

60+ borgere udgør her en særlig potentiel ressource. De tager erfaringsmæssigt ejerskab og er pionerer I det sociale engagement

Vi vil udvikle et urbant, bæredygtigt og socialt byfællesskab, der inspirerer og samarbejder med omgivelserne.



...af fremtidens bæredygtige København

Cirkularitet vil være integreret på flere niveauer i byfællesskabet. Vi vil skabe boliger, hvis bæredygtighed er på højde med de mest miljø- og ressourceansvarlige boformer og af høj arkitektonisk kvalitet. Vi vil sætte rammerne for at skabe cirkularitet på et menneskeligt plan. Her vil fællesskabende initiativer og frivillige ordninger kunne etablere en kultur og positivt byliv, hvor beboernes forskelligartede viden, erfaring og interesser kan være til gavn og glæde for hinanden.

Eksempler på initiativer

Social inklusion & bæredygtighed

Kløverhaven er mere end et sted at bo, det er et sted hvor social inklusion og bæredygtighed går hånd i hånd. Vi vil i samarbejde med relevante aktører skabe rammerne for en genbrugscentral hvor socialt udsatte kan trives og opleve de gør en forskel. Centralen giver områdets brugere mulighed for at få glæde af hinandens aflagte møbler, bøger, tøj m.m. og samtidigt støtte og udvikle kompetencerne hos de socialt udsatte

Fællesmiddage & -haver

Der er noget helt særligt og tilfredsstillende i det kollektive måltid - at dele brød er en af de ældste og fundamentalt mest forbindende menneskelige aktiviteter. Dette må vi huske og ære. Derfor vægter vi initiativet om fællesspisning højt. Vi ønsker samtidigt at drage fordel af glæden i at sætte tænderne i det hjemmegroede og hjemmelavede. Derfor ønsker vi at anlægge et nyttehave-system hvis afgrøder både plejes og nydes kollektivt.

Kløver Fabrikken

Visionen med dette makerspace er at skabe rammerne for at ældre beboere kan videregive ideer, metoder og værktøjer opfundet og praktiseret i tidligere generationer til en nysgerrig yngre gruppe og herfra etablere et møde med fremtidig tanke og teknologi.

2019 ARTREBELS

Fælleshuset som innovativ hub for det ultimative byliv

Kløverhaven's fælleshus vil fungere som samlingspunkt, og forlænget dagligstue. Huset vil stå som en forlængelse af ambitionen om de inkluderende boligformer her udfoldet i offentligt rum. I fælleshuset krydses dine veje med hele kvarteret. Her deles og udleves alt fra råd og opfordringer, fællesspisning, kulturelle udbud og sociale aktiviteter - alt sammen på tværs af alle aldre.

Fælleshuset vil samtidigt danne ramme for en kreativ dokumentation af og refleksion over Kløverhaven's liv og udvikling. Som en innovativ og kulturel hub der drives af viden, kompetencer og passion på tværs af alder, discipliner m.m, vil fælleshuset stå som en stærk byggesten for fællesskabets vedligeholdelse og sunde udvikling.

Danmark er frontløbere for sociale bofællesskaber og lad det forblive sådan. Kløverhaven's fælleshus vil ikke blot være et fælleshus, men en frontløber for fremtidens fælleshus, med fokus på i øjenhøjde at gro og nære det ultimative naboskab.

KAB

Rolf Andersson
Byggedirektør
E: ran@kab-bolig.dk
www.kab.dk

SKANSKA

Ib Kaa
Forretningsudviklingschef
E: ib.kaa@gmail.com
www.skanska.dk

2019 ARTREBELS

Skanska

NOTAT
11. juli 2019
LRM/TVO

Trafikanalyse af Kløverkvarteret

Vurdering af udbygningsmuligheder i Kløverkvarteret

Indhold

1 Indledning 3
2 Konklusion 3
2.1 Umiddelbare forbedringsmuligheder 4
3 Eksisterende infrastruktur 5
3.1 Vejnet 5
3.2 Cykelstinet 6
3.3 Kollektiv trafik 7
3.4 Opsamling 8
4 Udbygningsmuligheder 9
4.1 Metode og antagelser 9
4.2 Resultater 12
4.2.1 Boliger 12
4.2.2 Andre formål 12

1 Indledning

Skanska har henvendt sig til Via Trafik angående mulighederne for at udbygge Kløverkvarteret. Skanska ejer i øjeblikket dele af arealerne øst for Raffinaderivej (Kløverkvarteret) og i samarbejde med andre private grundejer, har de planer om at udbygge fase 1A-D af det samlede udviklingsområde på 700.000 m² (se Figur 1). Som led i denne proces har Via Trafik undersøgt, hvor mange kvadratmeter etageareal, der kan udbygges uden at der foretages yderligere opgraderinger af infrastrukturen omkring Kløverkvarteret. I nærværende notat præsenteres resultaterne af denne undersøgelse.

Figur 1. Kløverkvarteret med de planlagte udbygningsetaper.

2 Konklusion

Det vurderes, at der kan anlægges lejligheder svarende til ca. 60-80.000 m² etageareal i området uden behov for at udbygge vejnettet. Af hensyn til trafiksikkerheden bør der dog etableres cykelforbindelser, så boligområdet forbindes til det eksisterende cykelstinet – eksempelvis ved at forlænge den dobbeltrettede cykelsti langs Raffinaderivej og etablere sikre krydsningspunkter. Alternativt anbefales det, at området mod syd, hvor der allerede er opført en dobbeltrettet cykelsti på den vestlige side af Raffinaderivej udbygges først.

Det anbefales, at der etableres bedre kollektive forbindelser til og fra Kløverkvarteret, før der etableres kontorerhverv i området. Dette kunne eksempelvis være en ny højfrekvent busrute mellem kvarteret og de centrale dele af København med stoppested midt på Raffinaderivej. De nuværende lange gangafstande og den lave frekvens af buslinje 37, der er det eneste reelle kollektive tilbud i området, gør at kollektiv trafik ikke vil være attraktiv for ansatte. Det vil derfor medføre en intensiv bilbrug såfremt området udbygges med kontorerhverv.

Det er endvidere undersøgt muligheden for at etablere en discountbutik. Generelt vil en discountbutik generere store mængder biltrafik til og fra butikken. Størstedelen af disse ture ligger om eftermiddagen. Anlægges der en discountbutik i Kløverkvarteret bør denne ikke være større end 500-800 m².

Alternativt vurderes det muligt at opføre kulturelle funktioner, der ikke er så afhængige af gode kollektive forbindelser, og hvor hovedparten af trafikken forløber udenfor myldretiden. Dette kunne f.eks. være et spillested, en restaurant, en sportsarena eller et museum.

2.1 Umiddelbare forbedringsmuligheder

Det vil forbedre fremkommeligheden i det kommende signalreguleret kryds Prags Boulevard/Raffinaderivej/Ved Amagerbanen mærkbart, hvis krydset udvides med to kørebanespor kommende fra Raffinaderivej, når trafikmængderne til og fra Kløverkvarteret øges. Som tilfældet er i dag og forbliver efter den igangværende udbygning af krydset, vil der kun være ét spor kommende fra Raffinaderivej. En ekstra kørebane til afviklingen af trafikken vil muliggøre, at der kan udbygges flere kvadratmeter i Kløverkvarteret, da kapacitetsgrænsen i krydset via tilfarten fra Raffinaderivej forbedres.

I analysen er der kun set på kapaciteten af de to kryds i forbindelse med Raffinaderivej. Det er altså ikke vurderet, hvorledes den nye genereret trafik fra Kløverkvarteret vil fordele sig ud i det øvrige vejnet og påvirke trafikafviklingen andre steder. Skal dette undersøges, bør der udvikles en større trafiksimuleringsmodel over den nordlige del af Amager og Christianshavn.

3 Eksisterende infrastruktur

3.1 Vejnet

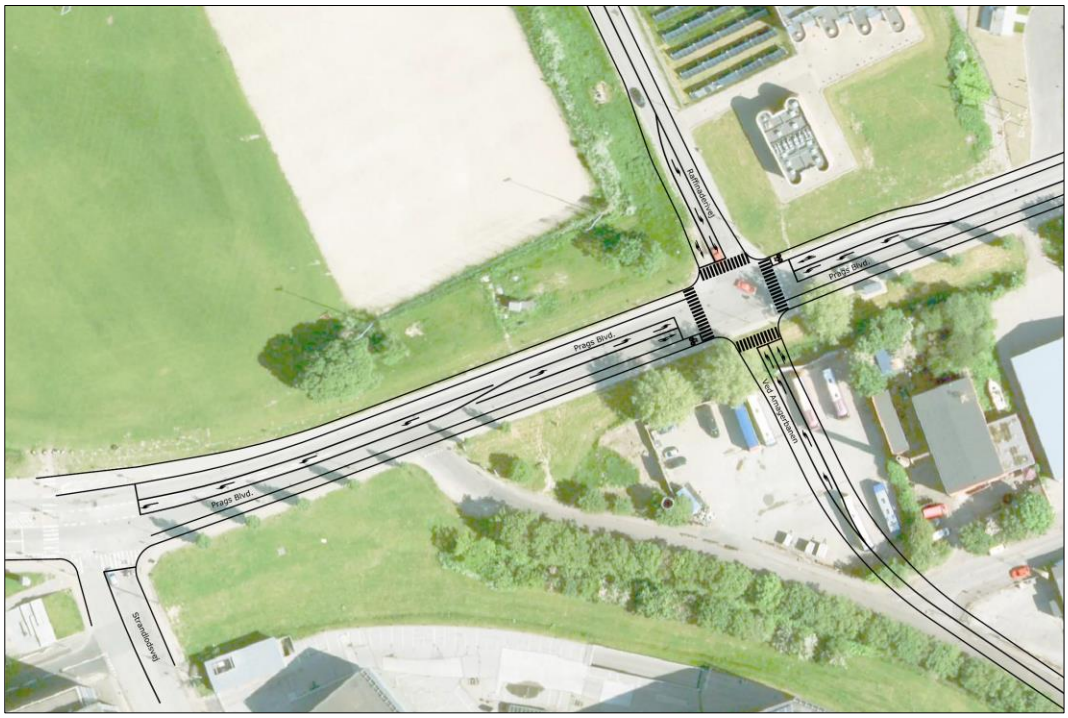
Vejnettet omkring Kløverkvarteret består af Prags Boulevard mod syd, Raffinaderivej mod vest og Kløvermarksvej mod nord. Vejene er alle kendetegnet ved at have ét spor i hver retning. Krydsene Kløvermarksvej/Raffinaderivej og Prags Boulevard/Raffinaderivej er begge vigepligtsreguleret kryds.

å Kløvermarksvej er der i 2017 registreret en årsdøgntrafik på 8.600 køretøjer per døgn, og på Prags Boulevard blev der i 2014 registreret 11.400 køretøjer per døgn (ÅDT). Andelen af tunge køretøjer (over 3,5 tons) er relativ høj på vejene med hhv. 12,2 % på Kløvermarksvej og 10,1 % på Prags Boulevard.

Figur 2. Klassificerede veje og signalreguleret kryds i området omkring Kløverkvarteret, samt registreret årsdøgntrafik (ÅDT) på vejnettet fra de sidste 5 år.

Der pågår i øjeblikket en del byudvikling syd for Kløverkvarteret. Ved Amagerbanen Syd bebygges boliger og serviceerhverv mellem Ved Amagerbanen, Amager Strandvej og nord for stien i forlængelse af Lergravsvej. I forbindelse med byudviklingen af området er krydset Prags Boulevard/Raffinaderivej også under ombygning, så krydset går fra at være et

vigepligtsreguleret T-kryds til at blive et 4-benet signalreguleret kryds (se Figur 3). Ombygningen af krydset forventes færdig inden udgangen af 2019.



Figur 3. Principskitse af udbygningen af krydset Prags Boulevard/Raffinaderivej fra 2015.[1]
OBS! Hovedprojektet, der skal stå færdigt inden udgangen af 2019, adskiller sig fra den viste principskitse.

3.2 Cykelstinet

På Kløvermarksvej og Prags Boulevard er der allerede i dag etableret cykelstier langs vejen i begge sider af vejen. Det samme gælder for Vermlandsgade og Amagerbrogade/Torvegade, hvormed der er cykelstiforbindelse til og fra de centrale dele af København. Alternativt kan den grønne cykelrute over Christianshavn og Inderhavnsbroen benyttes, hvormed rejsetiden til f.eks. Kongens Nytorv blot er ca. 10 min. på cykel fra Kløverkvarteret (se Figur 4).

På Raffinaderivej er der anlagt en dobbeltrettet cykelsti på de første knap 200 meter på den sydlige del af vejen - vest for Raffinaderivej mellem Prags Boulevard og Sundby Boldklub. Dermed er der i dag ingen cykelsti langs Raffinaderivej på de resterende ca. 600 meter nord for Sundby Boldklub og frem til Kløvermarksvej - inklusiv de centrale områder ved Kløverkvarteret. Desuden er der ingen cykelsti langs Strandlodsvej, som ellers vil fungere som skolevej til og fra Skolen i Nordøstamager, der forventes at åbne til skolestart i 2022 og hvis skoledistrikt Kløverkvarteret ligger indenfor. Forudsat at der etableres cykelsti, så Kløverkvarteret forbindes til det eksisterende cykelstinet, og blandt andet færdsel til og fra skolerne kan ske udelukkende via cykelstier/cykelbaner, vurderes det, at boligudvikling kan realiseres i Kløverkvarteret.

Cykelruterne langs Raffinaderivej og Strandlodsvej indgår i den nuværende cykelstiprioriteringsplan[2] over højt prioriterede nye cykelstier. Cykelruten langs Raffinaderivej indgår desuden både i det planlagte cykelstinet for grønne cykelruter (Refshaleruten nr. 13) og supercykelstier (Havneruten C87).

[1] *Vejtilslutning af Ved Amagerbanen*, Via Trafik, 26. oktober 2015
[2] *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*, Københavns Kommune

Figur 4. Cykelstier langs veje/cykelbaner på vej samt grønne cykelruter i nærheden af Kløverkvarteret.

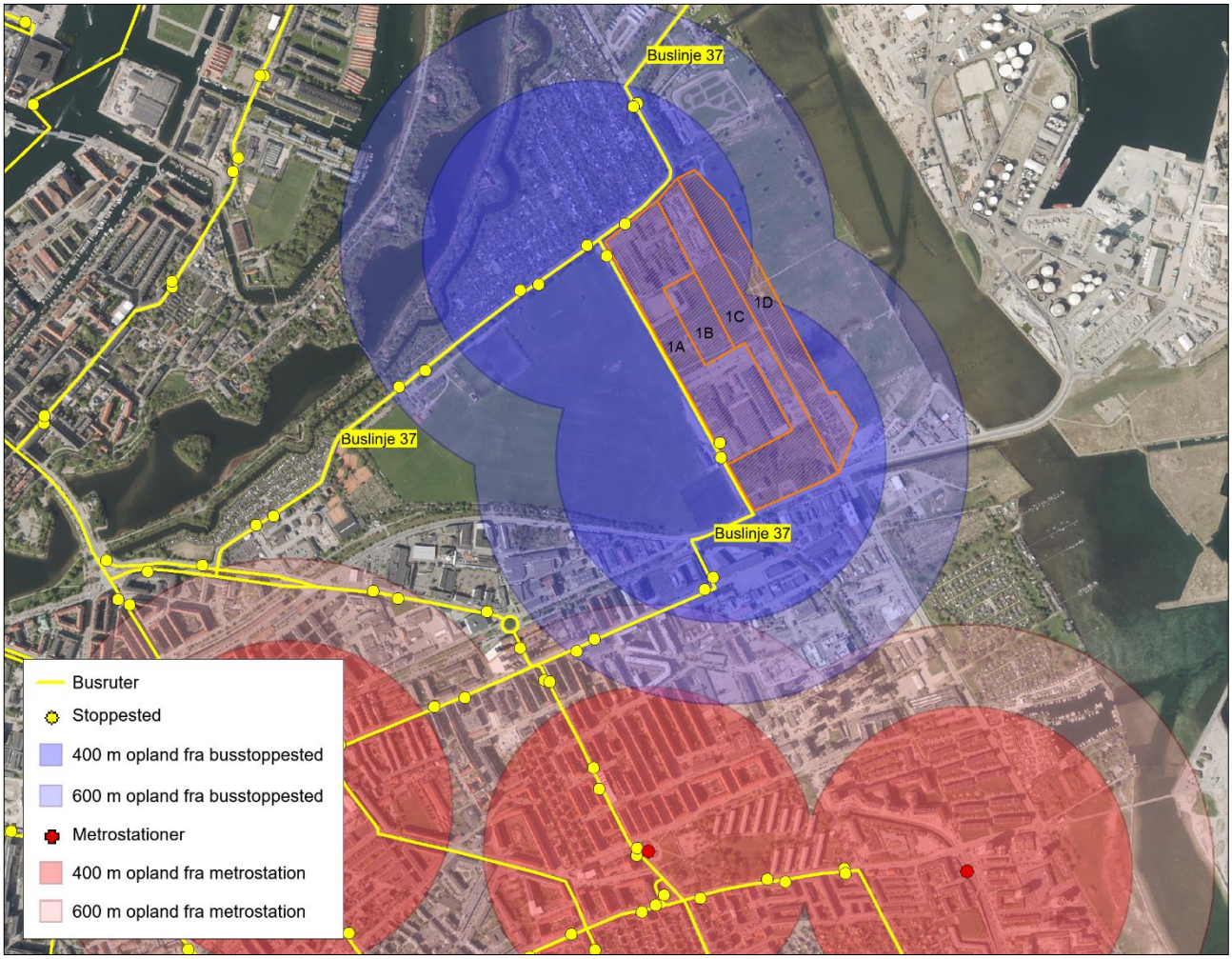
3.3 Kollektiv trafik

Den kollektive trafikbetjening af området er temmelig begrænset i øjeblikket. Det er kun buslinje 37, der servicerer den nordøstlige del af Amager, og denne kører med halvtimes drift i myldretiden. Desuden er dens rute omkring Kløvermarken varierende, så ruten via Holmbladsgade, Prags Boulevard og Raffinaderivej blot køres i retningen fra Hovedbanegården mod Amagerværket om morgenen og i modsatte retning om eftermiddagen. Derved kan rejsende mod København fra Kløverkvarteret om morgenen og mod Kløverkvarteret om eftermiddagen ikke benytte stoppestedet på Raffinaderivej, der ellers er det tætteste stoppested på kvarteret. Disse skal i stedet benytte stoppestedet på Kløvermarksvej v/Raffinaderivej (begge stoppesteders opland, er skitseret på Figur 5). Tages der udgangspunkt centralt i udbygningsetape 1A's areal vil dette give en reel gangafstand på ca. 400 meter til og fra stoppestedet på Kløvermarksvej. Buslinje 37's ruteføring og frekvens ændres ikke på denne del af ruten i Nyt Bynet[3], og derved forbedres den kollektive betjening af området ikke ved åbningen af Cityringen.

[3] Den kommende køreplan for buslinjerne i København, når disse tilpasses åbning af metroens Cityring i oktober 2019.

De eksisterende metrostationer ved Lergravsparken og Øresund er placeret i en gangafstand, der er mere end 1,2 km fra Kløverkvarteret (se Figur 5). Disse vurderes at ligge for langt fra Kløverkvarteret til, at de reelt kan fungere som et kollektivt alternativ til og fra området.

Det anbefales, at der etableres bedre kollektive forbindelser til og fra Kløverkvarteret, før der etableres kontorbyggerier i området. Dette kunne eksempelvis være en ny højfrekvent busrute mellem kvarteret og de centrale dele af København med stoppested midt på Raffinaderivej, til erstatning af de nuværende relativt lange gangafstande til stoppestederne og den lave frekvens for buslinje 37.



Figur 5. Eksisterende busruter og metrostationer i nærheden af Kløverkvarteret inklusiv deres respektive 400 m og 600 m opland.

3.4 Opsamling

Forudsat at der etableres cykelstiforbindelser til og fra Kløverkvarteret vurderes det, at boligudvikling kan realiseres i kvarteret. Af hensyn til trafiksikkerheden bør der etableres cykelforbindelser, så boligområdet forbindes til det eksisterende cykelstinet – f.eks. ved at forlænge den dobbeltrettede cykelsti langs Raffinaderivej og etablere sikre krydsningspunkter. Alternativt anbefales det, at området mod syd, hvor der allerede er opført en dobbeltrettet cykelsti på den vestlige side af Raffinaderivej udbygges først.

Det anbefales, at der etableres bedre kollektive forbindelser til og fra Kløverkvarteret, før der etableres kontorbyggerier i området. De lange gangafstande til stoppestederne og den lave frekvens af buslinje 37, der er det eneste reelle nuværende kollektive tilbud i området, gør, at kollektiv trafik ikke vil blive det oplagte valg for ansatte i kvarteret på nuværende tidspunkt.

Alternativt er muligheden for at placere funktioner, der ikke er så afhængige af gode kollektive forbindelser undersøgt, f.eks. spillesteder og indkøbsmuligheder.

4 Udbygningsmuligheder

I det følgende afsnit er der undersøgt, hvor mange boliger, der kan etableres i Kløverkvarteret uden behov for at udbygge vejnettet ift. til trafikafviklingen.

Herudover er kort vurderet muligheden for at etablere andre funktioner som butikker og kulturelle funktioner.

4.1 Metode og antagelser

For at beregne, hvor mange m² etageareal det er muligt at udbygge i Kløverkvarteret uden at infrastrukturen forbedres yderligere, er der gjort en række antagelser om de trafikale forhold og især trafikstrømmene i et fremtidigt scenarie, hvor Kløverkvarteret bliver udbygget med boliger i form af lejlighedsbyggerier. Antagelserne er oplistet i Tabel 1 og uddybet efterfølgende.

Tabel 1. Benyttede antagelser til beregningen af udbygningsmulighederne i Kløverkvarteret.

Antagelse	**Begrundelse**
Kapacitet	
Middelforsinkelse på mere end 50 sekunder er uacceptabelt	Vejdirektoratets vejregel om anvendelse af mikrosimuleringsmodeller
Fordeling af ture	
10 % af alle bilture i løbet af et døgn foregår i spidstimen	Baseret på erfaring fra andre tællinger i Københavns Kommune
70 % af bilturene i morgenspidstimen kører væk fra et boligområde (30 % af bilturene kører til boligområdet i morgenspidstimen)	Baseret på erfaring fra andre tællinger i Københavns Kommune
40 % af trafikken til og fra Kløverkvarteret vil forløbe af Kløvermarksvej, 40 % via Prags Boulevard og 20 % via Amager Strandvej.	Skøn på baggrund af vejnettets opland samt rejsetider til og fra Indre By.
Generering af ture	
140 ture genereres til/fra det nye byudviklingsområde Ved Amagerbanen Syd via det nye ben i det ombygget kryds Prags Boulevard/Raffinaderivej/Ved Amagerbanen.	Estimeret på baggrund af tidligere vurderinger af den nuværende trafik samt trafikken fra et fuldt udbygget område
Hver lejlighed genererer 2 bilture i løbet af et døgn	Miljøstyrelsens turrater for lejligheder i et sammenhængende byområde
En lejlighed optager gennemsnitligt 90 m² etageareal ved lejlighedsbyggerier	Skøn

Kapacitet
For at kunne vurdere, hvornår infrastrukturen vil få problemer med at afvikle trafikken, der bliver genereret ved en udbygning af Kløverkvarteret, er det i første omgang nødvendigt at fastlægge en grænse for, hvad der er et trafikafviklingsmæssigt problem, og hvad der ikke er.

Kapaciteten af et kryds kan opgøres på mange måder bl.a. i form af belastningsgrader, middelhastighed, middelforsinkelse og kølængder. I Vejdirektoratets vejregel om anvendelsen af mikrosimuleringsmodeller[4] benyttes middelforsinkelsen dog som parameter, og en middelforsinkelse på mere end 50 sekunder er beskrevet som en stor forsinkelse. Derfor benyttes 50 sekunders middelforsinkelse også som den dimensioneringsgivende grænse i dette notat. I beregningerne er det altså undersøgt, om nogle af sporerne i krydsene (Kløvermarksvej/Raffinaderivej samt Prags Boulevard/Raffinaderivej/Ved Amagerbanen) vil opleve en middelforsinkelse, der overstiger 50 sekunder, når der tilføjes ekstra trafik til krydsene.

For de forskellige scenarier er der beregnet kapacitet af morgenmyldretidssituationen. Ombygningen af det nuværende T-kryds Prags Boulevard/Raffinaderivej til et 4-benet signalreguleret kryds involverer bl.a. at der bliver etableret separate svingbaner på Prags Boulevard. Især venstresvingsbanen for trafikanter kommende fra vest og svingende ind på Raffinaderivej forventes at forbedre kapaciteten for trafikanter til og fra Kløverkvarteret i eftermiddagsmyldretiden, hvorfor der fokuseres på trafikafviklingen i morgenspidstimen i dette notat.

Kapaciteten af krydsene er beregnet vha. DanKap, der er et enkelt værktøj, der på baggrund af generelle input om trafikmængder, signalers omløbstid og faser, bl.a. kan estimere belastningsgrad, forsinkelse og kødannelse i et kryds. Det skal bemærkes, at Dankap ikke tager højde for, at trafikken er påvirket af fx trafiksignaler i nabokryds, ligesom effekten af trafikstyring ikke kan beregnes. Derfor er modellen bedst egnet til at vurdere kapaciteten på et overordnet niveau.

Tabel 2. Forslag til serviceniveau for kryds med vigepligt og for signalregulerede kryds – jf. Vejdirektoratets vejregel om anvendelse af mikrosimuleringsmodeller.[4]

Serviceniveau	Forsinkelsesbeskrivelse	Middelforsinkelse i sek. pr. køretøj	
		Kryds med vigepligt	Signalreguleret kryds
A	Næsten ingen forsinkelse	≤10	≤10
B	Begyndende forsinkelse	11-15	11-20
C	Ringe forsinkelse	16-25	21-35
D	Nogen forsinkelse	26-50	36-60
E	Stor forsinkelse	51-70	61-100
F	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)	>70	>100

Fordeling af ture
Baseret på opgørelser fra trafiktællinger fra fire andre steder i Københavns Kommune har Via Trafik estimeret, at spidstimen udgør ca. 10 % af alle turer i løbet af et døgn.

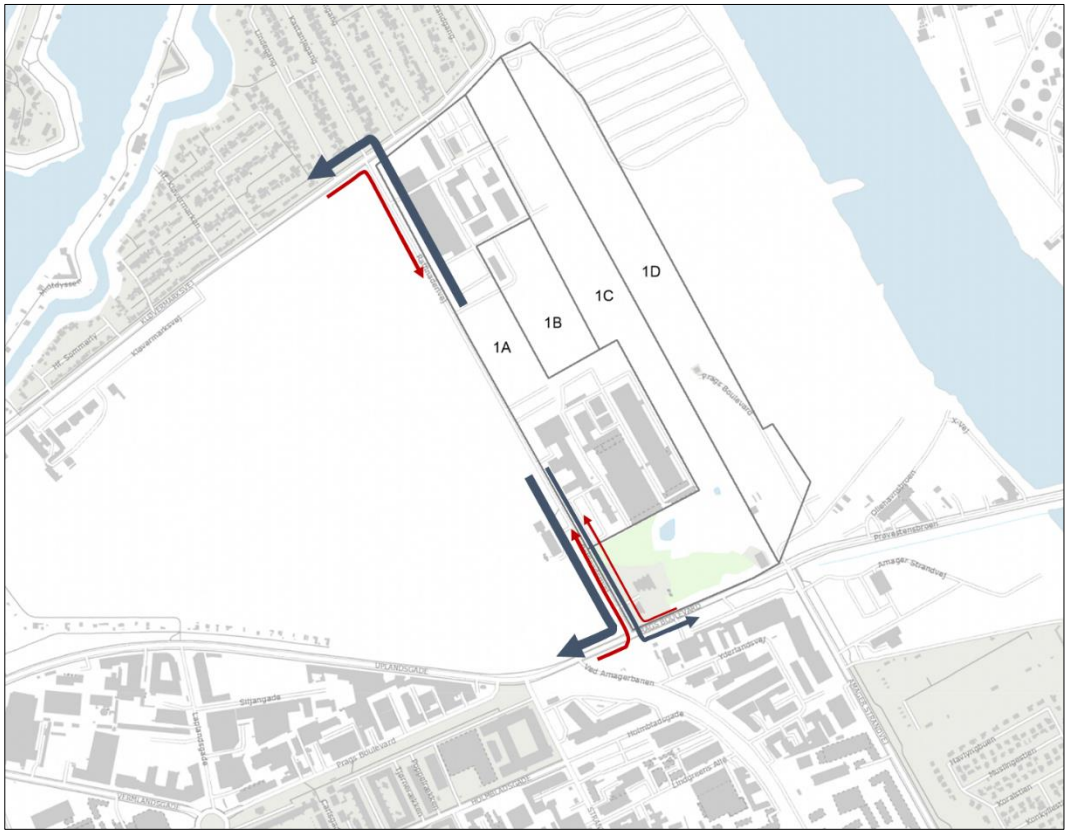
Fra de ovennævnte opgørelser er det også estimeret, at 70 % af turene ved et boligområde forløber væk fra området i morgenspidstimen og 30 % til området.

På baggrund af rejsetider til og fra Kløverkvarteret er det estimeret, at hovedparten af trafikanterne vil benytte enten Kløvermarksvej eller Prags Boulevard i forbindelse med ture til og fra Indre By samt områderne nord for København. Begge vejforbindelser har omtrent den

[4] *Anvendelse af mikrosimuleringsmodeller*, håndbog, anlæg og planlægning, Vejdirektoratet, maj 2019

samme rejsetid og derfor fordeles hovedparten af trafikanterne på disse to vejforbindelser. For bilister til og fra områderne syd for København er det hurtigst at benytte Amager Strandvej og Øresundsmotorvejen, hvorfor en udbygning af Kløverkvarteret også formodes at generere flere trafikanter på disse veje. Samlet set er det antaget, at 40 % af trafikken til og fra Kløverkvarteret forløber via den vestlige del af Kløvermarksvej, 40 % forløber af Prags Boulevard vest for Raffinaderivej og 20 % forløber af Prags Boulevard øst for Raffinaderivej.

Figur 6 viser illustrativt, hvilke retninger det er antaget, at trafikken til og fra Kløverkvarteret forløber ad samt størrelsen af trafikstrømmene baseret på ovennævnte antagelser.



Figur 6. Antaget fordeling af trafikstrømme til (rød) og fra (blå) Kløverkvarteret i en morgenspidstime. Tykkelsen af stregerne indikerer relative forskelle i trafikmængderne.

Det er antaget, at der forløber den samme mængde trafik til og fra Kløverkvarteret via Kløvermarksvej som via Prags Boulevard (vest for Raffinaderivej). Krydset Prags Boulevard/Raffinaderivej er det mest belastede kryds af de to pga. større trafikmængder, hvorfor dette kryds også er dimensioneringsgivende for antallet af ture, der kan genereres til og fra Kløverkvarteret, uden der opstår trafikafviklingsmæssige problemer.

Generering af ture

Ombygningen af det nuværende vigepligtsreguleret T-kryds ved Prags Boulevard/Raffinaderivej til et fremtidigt 4-benet signalreguleret kryds med det ændret vejforløb, hvor Ved Amagerbanen kobles til krydset, skaber nogle udfordringer i forhold til estimeringen af trafikafviklingen i krydset. Ombygningen af krydset forventes at være færdigt i efteråret 2019, hvorfor basisscenariet i kapacitetsberegningerne bør tage udgangspunkt i det 4-benet signalreguleret kryds.

Den nye trafik fra et fuldt udbygget område Ved Amagerbanen Syd er tidligere blevet estimeret til 225 bilture i spidstimen, hvoraf 75 % vil fordele sig ad Ved Amagerbanen og 25 % via andre veje til Amager Strandvej. Byudviklingsområdet genererede tidligere 110 bilture i spidstimen, inden byomdannelsen gik i gang. Da området ikke er fuldt udbygget til efteråret 2019, hvor den nye vejforbindelse til det signalregulerede kryds efter planen tages i brug, bør trafikmængderne i krydset også nedskaleres i forhold til den fuldt udbygget situation. Sammenlagt er det derfor antaget, at der vil blive genereret 140 ekstra ture til og fra Ved Amagerbanen, når det signalreguleret kryds står færdigt. Hertil kommer, at bilister der i dag benytter ind- og udkørslen Ved Amagerbanen til/fra Prags Boulevard i stedet også skal bruge det nye 4-benet signalreguleret kryds.

Til estimering af, hvor mange ture en boligbebyggelse genererer, er benyttet Miljøstyrelsens turrater. I disse genererer en lejlighed i et sammenhængende byområde 2 bilture per døgn.

Med til beregningen af det mulige antal opførte m² boliger i Kløverkvarteret hører en antagelse om lejlighedernes gennemsnitlige størrelse af det bebygget areal. I dette notat er en lejlighed skønnet til gennemsnitligt at udgøre 90 m² af et lejlighedsbyggeri.

4.2 Resultater

På baggrund af forudsætningerne og antagelserne beskrevet i *4.1 Metode og antagelser* er der beregnet på forskellige mulige udbygninger af Kløverkvarteret, uden at større infrastrukturmæssige tiltag er nødvendige.

4.2.1 Boliger

Det vurderes muligt at udbygge ca. 60.000-80.000 m² etageareal til lejligheder i Kløverkvarteret svarende til ca. 670-920 boliger.

4.2.2 Andre formål

Alternativt vurderes det muligt at opføre funktioner, der ikke er så afhængige af gode kollektive forbindelser, og hvor hovedparten af trafikken forløber udenfor myldretiden.

Discountbutik
Anlægges der en discountbutik i Kløverkvarteret bør denne ikke være større end 500-800 m², da en discountbutik genererer betydelige mængder biltrafik til og fra butikken – især i eftermiddagsmyldretiden.

Byggemarked
Alternativet til en discountbutik kan være at opføre butikker, der genererer færre ture per m² areal end en discountbutik. Dette gælder f.eks. et byggemarked. Anlægges der et byggemarked i Kløverkvarteret risikerer middelforsinkelsen på Raffinaderivej at blive stor, hvis byggemarkedet er større end 4.000-5.700 m². Det bemærkes dog, at der opføres et byggemarked, der orienterer sig mod professionelle aktører ved Prøvestensbroen mod Prags Boulevard.

Andre kulturelle funktioner
Alternativt kan der etableres funktioner, der ikke genererer rejser i myldretiden. Dette kunne f.eks. være et spillested, en restaurant, en sportsarena eller et museum. Sådanne funktioner med kulturelle formål vil typisk generere cykel- og bilture, der ligger om aftenen eller i weekenden.

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B 3460 Birkerød
T.: 4820 9000
E.: via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal
DK-8000 Aarhus C
T.: 8626 6070
E.: via@viatrafik.dk

Skanska

NOTAT
21. august 2019
LRM/TVO

Trafikanalyse af Kløverkvarteret

Indhold

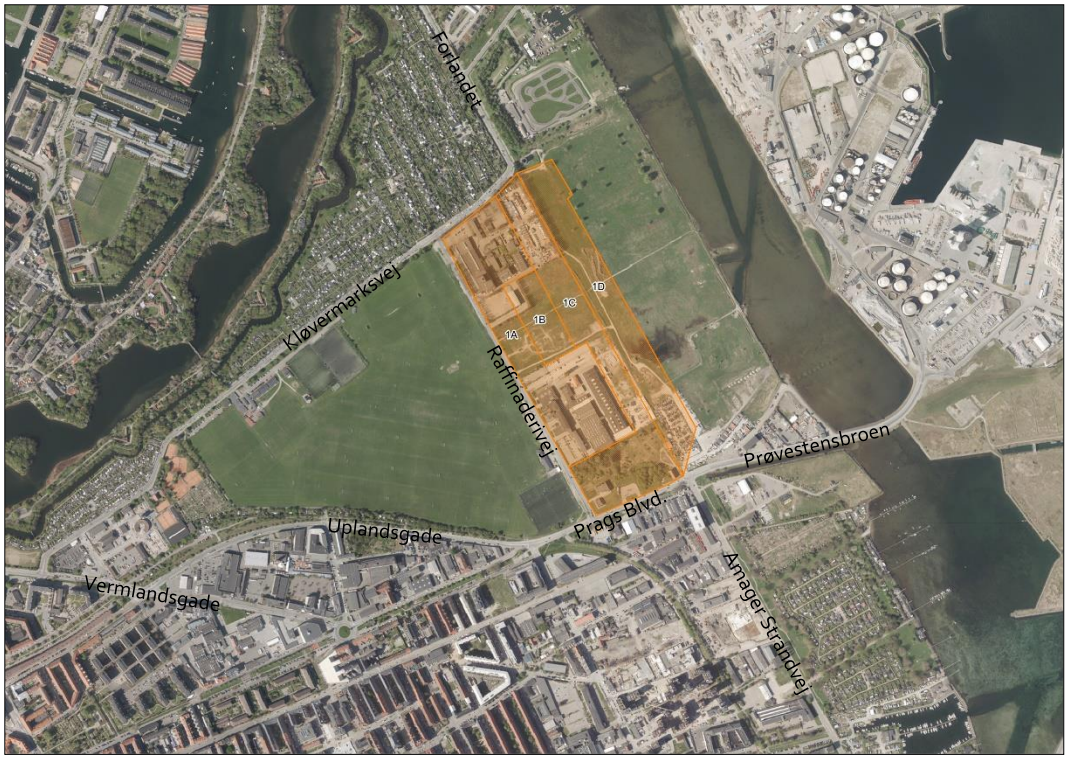
1 Indledning 3
2 Konklusion 4
3 Fremtidig trafik 5
3.1 Udformning af Kløverkvarteret 6
4 Kollektiv trafik 7
4.1 Nyt Bynet 7
4.2 Opgradering af den kollektiv trafik 8
4.2.1 Opgradering af buslinje 37 9
4.2.2 Ændring af buslinje 2A 11
5 Infrastrukturtiltag 14
5.1 Kapacitet af vejnettet i Kløverkvarteret 14
5.1.1 Kløvermarksvej/Raffinaderivej 16
5.1.2 Prags Boulevard/Raffinaderivej/Ved Amagerbanen 16
5.1.3 Kløvermarksvej/Forlandet/Kløverbrogade 17
5.1.4 Prags Boulevard/Kløverbrogade/Prøvestensbroen/Amager Strandvej 17
5.1.5 Økonomi 17
5.2 Cykelstinettet 17
5.2.1 Økonomi 17

1 Indledning

Skanska ejer dele af arealerne øst for Raffinaderivej (Kløverkvarteret), og i samarbejde med de øvrige grundejere i området ønsker Skanska at udbygge fase 1A-D af det samlede udviklingsområde på 700.000 m² (se Figur 1).

Via Trafik har tidligere undersøgt mulighederne for at udbygge Kløverkvarteret uden større ændringer af infrastrukturen, jf. notat af 11. juli 2019[1]. I dette notat har Via Trafik udarbejdet en analyse af de trafikale forhold baseret på et konkret planoplæg fra Skanska, hvor Kløverkvarterets fase 1A til 1D er fuldt udbygget. Desuden tager notatet udgangspunkt i, at infrastrukturen i Kløverkvarteret udbygges samt at der etableres en ny gennemgående vejforbindelse mellem Amager Strandvej og Forlandet (benævnt Kløverbrogade i notatet).

Formålet med dette notat er at undersøge de trafikale konsekvenser af en fuld udbygning af fase 1A-D samt undersøge, hvordan området kan betjenes med kollektiv trafik. Først beregnes hvor meget trafik, udbygningen forventes at skabe. Dernæst analyseres mulighederne for at sikre en højfrekvent kollektiv betjening af området forud for åbningen af den af Københavns Kommune planlagte metrostation i området. Og slutteligt vurderes de overordnede trafikale konsekvenser ved at forlænge Amager Strandvej til Forlandet, samt om der er yderligere udbygninger eller ombygninger af vejnettet, der vil være nødvendige for at kunne realisere byudviklingen af fase 1A-D i Kløverkvarteret.



Figur 1. Kløverkvarteret med de mulige udbygningsetaper.

[1] Trafikanalyse af Kløverkvarteret, Vurdering af udbygningsmuligheder i Kløverkvarteret, Via Trafik, juli 2019.

Tabel 1. Estimeret nybygget kvadratmeter etageareal i de enkelte etaper i Kløverkvarteret.

Fase	Bolig	Erhverv	Offentlige funktioner	*Nybyggeri i alt*
1A	62.500 m^2	2.500 m^2		*65.000 m^2*
1B	38.000 m^2		2.000 m^2	*40.000 m^2*
1C	100.000 m^2	20.000 m^2	10.000 m^2	*130.000 m^2*
1D	105.000 m^2	20.000 m^2	5.000 m^2	*130.000 m^2*
I alt	*305.500 m^2*	*42.500 m^2*	*17.000 m^2*	*365.000 m^2*

2 Konklusion

Det eksisterende vejnet omkring Kløverkvarteret vurderes at være i stand til at afvikle den ekstra trafik, som udbygningen genererer. Det er således ikke nødvendigt at anlægge nye større vejforbindelser til området. Dog vil det være nødvendigt at ombygge eller udvide de fire nuværende kryds, der omkranser Kløverkvarteret til signalreguleringer med ekstra svingbaner.

Det forventes, at udbygningen af fase 1A-D af Kløverkvarteret vil generere op mod 60.000 nye personture pr. døgn (forstået som alle ture til og fra området uanset transportmiddel). Andelen af bilture og ture med kollektiv trafik vil afhænge af de infrastrukturelle forhold for disse transportformer i den endelige udbygning af Kløverkvarteret.

Det er vigtigt, at den kollektive betjening af Kløverkvarteret bliver forbedret markant i forhold til det niveau, køreplanerne i Nyt Bynet ligger op til, hvis det skal sikres, at mange af de nye genererede ture til og fra Kløverkvarteret foregår med kollektiv trafik, og at vejnettet dermed ikke skal udbygges yderligere end nævnt ovenfor. For at imødekomme dette anbefales det, at buslinje 37 og 2A ændres i fremtiden således, at buslinje 37 omlægges til at køre ad Kløverbrogade og at antallet af afgange mellem Hovedbanegården og Amagerværket øges. Buslinje 2A foreslås opdelt, så hver anden eller flere af afgangene ender i Kløverkvarteret fremfor ved Refshaleøen. Disse to tiltag vil gøre, at Kløverkvarteret kan blive busbetjent med 10-12 afgange i myldretiden.

Det anbefales, at der etableres cykelsti langs vejene internt i Kløverkvarteret, samt at den dobbeltrettede cykelsti langs Raffinaderivej forlænges til Kløvermarksvej.

Det vurderes at ombygningen af krydsene, etablering af busstoppesteder og dobbeltrettet cykelsti langs Raffinaderivej vil koste ca. 14-28 mio. kr. ekskl. moms. (udgifter til etablering af Kløverbrogade er ikke medtaget). Hertil kommer øgede driftsudgifter til styrket busdrift i størrelsesordenen 10-15 mio. kr. pr. år.

I analysen er der set på kapaciteten af de fire kryds, der omkranser Kløverkvarteret. Det er altså ikke vurderet, hvorledes den nye genereret trafik fra Kløverkvarteret vil fordele sig ud i det øvrige vejnet. En undersøgelse af dette vil kræve en større trafiksimuleringsmodel over den nordlige del af Amager og Christianshavn.

Kapaciteten af krydsene er beregnet vha. DanKap, der er et enkelt værktøj, der på baggrund af generelle input om trafikmængder, signalers omløbstid og faser, bl.a. kan estimere belastningsgrad, forsinkelse og kødannelse i et kryds. Det skal bemærkes, at Dankap ikke tager højde for, at trafikken er påvirket af f.eks. trafiksignaler i nabokryds, ligesom effekten af trafikstyring ikke kan beregnes. Derfor er modellen bedst egnet til at vurdere kapaciteten på et overordnet niveau.

3 Fremtidig trafik

Der er altid usikkerhed forbundet med at estimere fremtidig trafik. Udover at samfundstendenser og trends såsom et større fokus på klimabevidste løsninger eller det seneste års fremkomst af elektriske løbehjul influerer på vores transportvaner, så har det bebyggede miljø også en stor indvirken. En restriktiv parkeringsnorm i et område vil betyde, at færre vil benytte eller anskaffe sig en bil. Er der højklasset kollektive transportmuligheder vil flere alt andet lige benytte disse, og er der et sammenhængende og trygt cykelstinet, vil flere cykle osv. Det er altså muligt at påvirke menneskers transportvalg gennem byudviklingen.

I det følgende er der ud fra Skanskas udstykkede faser (se Figur 2 og Tabel 1), Miljøstyrelsens turrater[2] for de forskellige planlagte funktioner samt oplysninger om den nuværende transportmiddel-fordeling i København[3] estimeret antallet af ture, der vil blive genereret til og fra området.

Figur 2. Skanskas foreløbig faseopdeling af fase 1A-D.

Fuldt udbygget forventes Kløverkvarteret at generere op mod 60.000 persontur pr. døgn, heraf udgør bilture 15.500-21.500 ture pr. døgn. Dette forudsætter dog, at området er tilsvarende godt kollektiv betjent, som lignende andre boligområder i København. Etableres der ingen højfrekvente kollektive trafiktilbud i området vil andelen af bilture blive højere. I *Tabel 2* ses en estimering af antallet af ture til og fra Kløverkvarteret, som de enkelte udbygningsfaser forventes at generere.

Tabel 2. Estimeret genererede ture pr. døgn til og fra Kløverkvarteret i de forskellige udbygningsfaser. Det forventes at området vil blive anlagt med tiltag, der begrænser bilejerskabet, se afsnit 3.1. I så fald vil andelen af bilture alt andet lige være tættere på den nedre grænse end den øvre grænse.

Fase	Bilture	Kollektiv trafik ture	Cykelture	*I alt*
1A	1.400 - 2.100	950 - 1.450	1.350 - 2.000	*3.700 - 5.500*
1B	900 - 1.500	600 - 1.050	850 - 1.450	*2.350 - 4.000*
1C	6.300 - 8.250	4.300 - 5.650	5.950 - 7.850	*16.500 - 21.750*
1D	6.950 - 9.600	4.750 - 6.600	6.550 - 9.100	*18.250 - 25.300*
I alt	*15.500 - 21.500*	*10.600 - 14.700*	*14.700 - 20.350*	

[2] Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning - Generel del, Miljøstyrelsen, 1999

[3] I 2017 var fordelingen mellem transportmidlerne 26 % med kollektiv trafik, 36 % på cykel og 38 % i bil - Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2), Københavns Kommune, Center for Byudvikling, september 2018.

3.1 Udformning af Kløverkvarteret

Skanska ser muligheder for Kløverkvarteret udformet med en række tiltag, der vil reducere bilejerskabet i byudviklingsområdet. Blandt de tiltag der undersøges er;

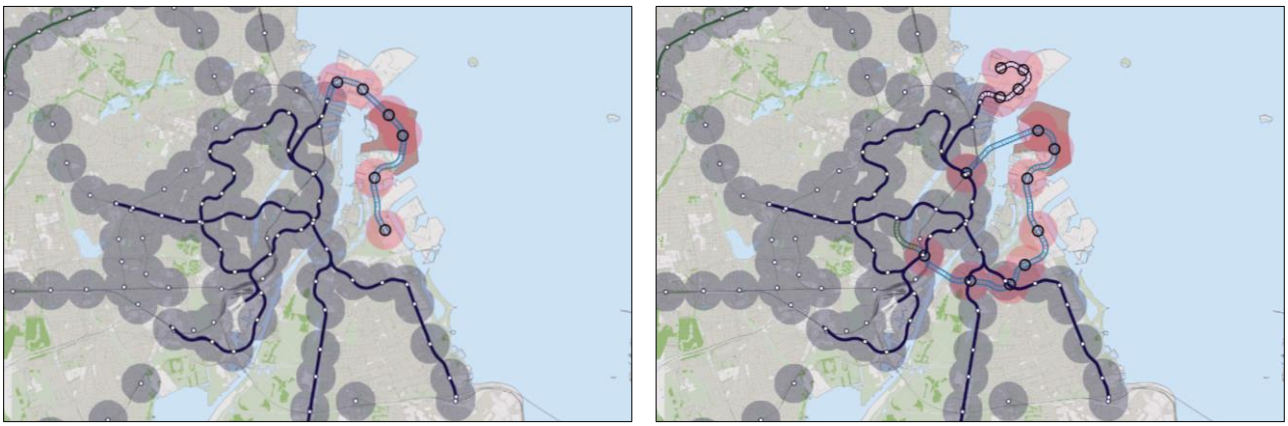
- Bilparkering i centrale P-huse på Kløverbrogade, hvorved den gennemsnitlige gangafstand til parkering bliver omtrent den samme som afstanden til offentlig transport.
- Betalingsparkering i P-huse med prisfastsættelse på markedsvilkår som det kendes fra andre byudviklingsområder.
- Parkering der etableres på øvrige gader forbeholdes elbiler, delebiler samt biler med HC- eller håndværkerlicens.
- Lokale veje i området anlægges som sivegader hvor trafikafviklingen foregår på fodgængerne og cyklisternes præmisser.

Sådanne tiltag vil være med til at sikre, at færre mennesker vil benytte bilen som primært transportmiddel, og at andelen af bilture genereret af området, vil ligge i den lave ende af intervallerne estimeret i *Tabel 2*. Dog kan tiltagene ikke stå alene, og det vil stadig være nødvendigt, at der etableres gode forhold for alternative transportformer til og fra området.

4 Kollektiv trafik

København er præget af betydelig ind- og udpendling, og presset på infrastrukturen vil kun blive større de kommende år. Dette skyldes bl.a. befolkningsvæksten i kommunen samt et stigende bilejerskab. Med Kommuneplan 15's 3x 1/3 målsætning om, at trafikvæksten skal ske i den kollektive trafik og på cykelområdet er der et behov for at udbygge den kollektive infrastruktur yderligere.

Når Cityringen åbner til september 2019, vil endnu flere anvende metro, hvilket får indflydelse på kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende metro. På strækningen over havnesnittet, dvs. mellem Kgs. Nytorv og hhv. Amagerbro St. og Islands Brygge St., vil der i myldretiden i 2035 være ca. dobbelt så mange passagerer som i dag. Det øgede kapacitetspres er mere end metroen kan håndtere og vil betyde flere driftsforstyrrelser til gene for hele metrosystemet og større ventetid for passagererne. Derfor undersøger Københavns Kommune lige nu også muligheden for at aflaste eller udbygge metronettet over havnesnittet mellem Københavns Hovedbanegård og Refshaleøen via den nordlige del af Amager (se Figur 3).



Figur 3. Undersøgte fremtidige metrolinjeføringer af Metroselskabet (M4 til venstre og M5 til højre).[4]

Etablering af højklasset kollektiv trafik er dog omkostningstungt og har en lang tidshorisont. Derfor undersøges i de følgende afsnit mulighederne for at sikre en god kollektiv betjening gennem opgradering af busnettet til og fra Kløverkvarteret forud for etableringen af højklasset løsning. Udviklingen af kvarteret kan desuden være med til at understøtte passagergrundlaget for den kommende metro, og dermed forbedre finansieringen af denne.

4.1 Nyt Bynet

I forbindelse med åbningen af Metrocityringen i slutningen af september 2019 bliver buslinjernes køreplanerne justeret, så de i højere grad tilpasses de nye rejsemuligheder, som Cityringen skaber. Denne køreplansændring kaldes Nyt Bynet (se Figur 4). I Nyt Bynet er der kun få ændringer ved Kløverkvarteret i den nordøstlige del af Amager. For buslinje 37, der i dag betjener Kløverkvarteret, er det blot afgangstiderne, der justeres på denne del af ruten - linjeføring og frekvens ændres ikke i Nyt Bynet. Buslinje 77 og 78, der i dag bl.a. kører ad Amager Strandvej og Prags Boulevard, og forbinder den sydøstlige del af Amager med den nordøstlige del, bliver i fremtiden afkortet, så de ikke kommer til at servicere den nordøstlige del af Amager. Samlet betyder det, at den kollektive betjening af Kløverkvarteret forringes en smule, når Nyt Bynet træder i kraft. Dette skal ses i forhold til, at Kløverkvarteret i dag ikke har et stort passagergrundlag, da det ikke er bebygget væsentligt endnu.

[4] Svar på spørgsmål fra ØU den 14. maj 2019 vedr. metrobetjening af Lynetteholmen.

Figur 4. Busruterne i det nordøstlige hjørne af Amager i Nyt Bynet[5].

4.2 Opgradering af den kollektiv trafik

Det er vigtigt, at den kollektive betjening af Kløverkvarteret bliver forbedret markant i forhold til det niveau, køreplanerne i Nyt Bynet ligger op til, hvis det skal sikres, at mange af de nye genererede ture til og fra Kløverkvarteret foregår med kollektiv trafik.

Det vurderes, at Kløverkvarteret i forhold til de forventede personture og lignede andre større boligområder i København bør have en betjening med mindst 8-12 afgange i myldretiden og i øvrigt være døgnbetjent. På den baggrund er der udpeget et samlet forslag til at optimere busnettet til en fuld udbygning af fase 1A-D af Kløverkvarteret, henholdsvis en opgradering af buslinje 37 samt ændring af buslinje 2A.

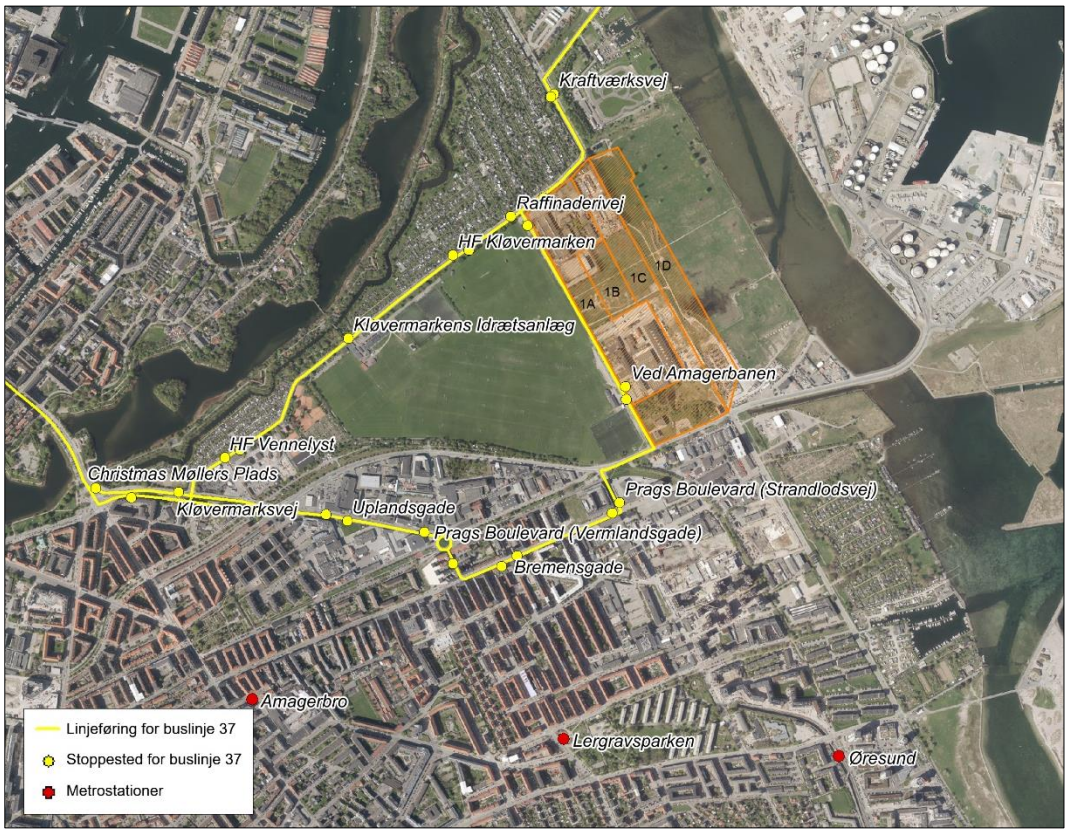
Det kan diskuteres, hvorvidt den samlede udbygning af den kollektive trafik kan følge udbygningen af faserne, fx kan det diskuteres, om det er acceptabelt, at der kun er betjening 6 gange i timen ved realisering af fase 1A og 1B, eller om det er nødvendigt med en højfrekvent betjening fra start. Hvis ikke den kollektive trafikbetjening er god fra start og udbuddet først forbedres senere hen, kan det være svært at omvende brugerne af området til at skifte transportform ved f.eks. at skifte bilen ud med kollektiv trafik. Det præcise serviceniveau skal afklares med Københavns Kommune.

[5] Beskrivelse af køreplansændringerne i Nyt Bynet. https://dinoffentligetransport.dk/nyheder/nyt-bynet/

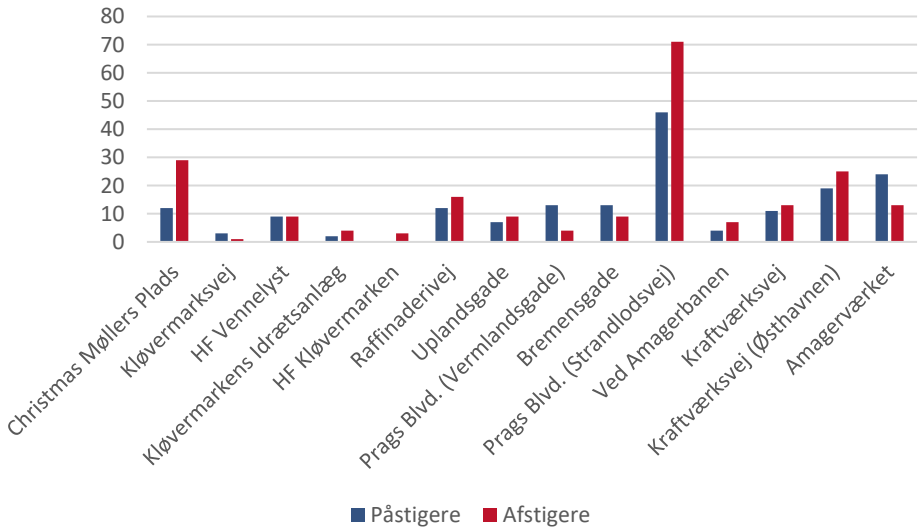
4.2.1 Opgradering af buslinje 37

Efter implementeringen af Nyt Bynet vil buslinje 37 operere mellem Amagerværket og Flintholm st., i modsætning til i dag, hvor buslinjen fra Vesterport st. kører til Nordhavn st. På strækningen fra Vesterport st. til Amagerværket ændres linjeføringen ikke. Dermed forbinder buslinje 37 Kløverkvarteret til bl.a. Christianshavn st. og Hovedbanegården, hvor der vil være skiftemuligheder til de forskellige metrolinjer samt S-togslinjerne og regionaltog.

Buslinjen vil i Nyt Bynet operere med to afgange i timen i myldretiden og en afgang i timen i dag- og aftentimerne. Første afgang og sidste afgang fra Amagerværket er henholdsvis kl. 5:39 og 0:11 på hverdage. Det er relativt begrænset, hvor mange passagerer, der kører med buslinje 37 i dag (se Figur 5 og Figur 6).



Figur 5. Placering af nuværende stoppesteder samt linjeføring for buslinje 37.



*Figur 6. Antal på- og afstigere pr. hverdag ved stoppestederne nær Kløverkvarteret i begge retninger for buslinje 37. *Bemærk at stoppestederne Bremensgade, Prags Blvd. (Strandlodsvej) og Ved Amagerbanen også bliver benyttet af buslinje 77 og 78, hvorfor passagerantallet ved disse stoppesteder ikke kun stammer fra buslinje 37.*

Linjeføring

For at betjene Kløverkvarteret bedre i fremtiden bør linjeføringen for buslinje 37 optimeres, så frekvensen øges og linjeføringen justeres, så stoppestederne i Kløverkvarterets placeres mere centralt i forhold til udbygningen af området (se Figur 7).

Figur 7. Forslag til ændret linjeføring og nye stoppesteder for buslinje 37.

Linjeføringen for buslinje 37 føres i forslaget igennem Kløverkvarteret via Kløverbrogade, hvor der også opføres to nye stoppesteder i hver retning – et ved den planlagte kommende

metrostation og et længere mod syd. Ifølge Skanskas foreløbige plan vil størstedelen af bebyggelsen i området blive opført langs Kløverbrogade, hvorved oplandet for stoppestederne også bliver størst ved at placere dem langs denne strækning.

I linjeføringsforslaget udgår stoppestederne Kløvermarksvej, HF Vennelyst, Kløvermarkens Idrætsanlæg, HF Kløvermarken og Raffinaderivej. Disse stoppesteder har kun få brugere i dag (26 påstigere og 33 afstigere pr. hverdag – se Figur 6), og det formodes at hovedparten af brugerne ved HF Vennelyst og Raffinaderivej vil kunne benytte andre eksisterende stoppesteder eller de nye stoppesteder langs Kløverbrogade.

Frekvens
Det vurderes, at buslinje 37 som minimum skal have seks afgange i timen i myldretiden og fire afgange i timen i dagtimerne og i aftentimerne samt én afgang i nattetimerne. Derved vil området være kollektivt trafikbetjent hele døgnet rundt. De ekstra afgange bør ikke nødvendigvis forløbe helt til Flintholm st., da det må formodes, at antallet af afgange på denne strækning er afstemt i forhold til passageroplandet. I stedet kan afgange med fordel forløbe mellem Amagerværket og Hovedbanegården, hvorved passagerne bliver forbundet med de centrale dele af København samt opnår skiftemulighed til forskellige metrolinjer, S-togsnettet, regionaltogene samt en række andre buslinjer.

Forøgelsen af afgangene på buslinje 37 vil desuden også komme brugere af de eksisterende stoppesteder (der ikke udgår) til gavn, og dette omfatter bl.a. brugerne af Copenhill (også kendt som Amager Bakke - den nye kunstige skibakke), der åbner til oktober ved Amagerværket.

Rejsetid
Det vurderes, at rejsetiden mellem Kløverkvarteret og Hovedbanegården vil være ca. 23-24 min. Rejsetiden til den nærmeste metrostation ved Christianshavns st. vil vare ca. 9-11 min.

Økonomi
Afkortes de ekstra busafgange ved Københavns Hovedbanegård, vurderes det at fire ekstra busser vil være tilstrækkeligt til at gennemføre den forøgede drift, da busserne herved vil kunne gennemføre et omløb på under en time inklusive vende- og udligningstid. I aften- og nattetimerne vil antallet af busser i drift være reduceret. Hertil kommer udgifter til afvikling af fem stoppesteder hovedsageligt på Kløvermarksvej samt etableringen af to nye stoppesteder på Kløverbrogade.

Det vurderes at den samlede omkostning for implementeringen af forslaget vil ligge på ca. 0,5-1 mio. kr., ekskl. moms. Hertil kommer ca. 10-15 mio. kr. årlige driftsomkostninger[6].

4.2.2 Ændring af buslinje 2A

Der har været undersøgt, hvorvidt det er muligt at ændre/forlænge linjeføringen for buslinje 2A, der i Nyt Bynet skal erstatte buslinje 9A's nuværende betjening af Christianshavn og Refshaleøen. En ombytning af buslinjerne 2A og 37 fra Christianshavns st., vil ikke være ideel, da passagergrundlaget er større på Christianshavn og Refshaleøen end den nordlige del af Amager. Det har også været undersøgt, hvorvidt det var muligt at forlænge buslinje 2A's rute til også at omfatte Kløverkvarteret eller inkludere kvarteret ved at tilføje en sløjfe på buslinjens linjeføring (via Forlandet, Raffinaderivej, Prags Blvd. og Kløverbrogade) inden bussen fortsætter mod Refshaleøen. Denne løsning er dog heller ikke vurderet brugbar, da den vil give meget omvejskørsel, forlænget rejsetid til brugere af Refshaleøen og lang rejsetid for brugere af Kløverkvarteret til f.eks. Hovedbanegården.

[6] Baseret på det nuværende tilskud Københavns Kommune giver til linje 37 pr. køreplantime.

Linjeføring
Til gengæld vurderes det muligt at ændre køreplanen for buslinje 2A, så et vist antal af afgangene har endestation i Kløverkvarteret fremfor Refshaleøen. Således vil nogle af busserne kunne fortsætte mod Kløverkvarteret i krydset Refshalevej/Forlandet.

Buslinje 2A vil dermed kunne servicere Kløverkvarteret med et vist antal afgange i timen, hvorimod stoppestederne Lynetten og Refshaleøen på den nordlige del af Refshalevej vil få færre afgange i timen. I dag er der henholdsvis 126 på- og 89 afstigere på en hverdag ved Lynetten, samt 159 på- og 151 afstigere ved Refshaleøen-stoppestedet. Disse brugere vil opleve en ringere betjening med forslaget, da de vil have færre afgange i timen, dog formodes det, at mange af på- og afstigerne ved Lynetten i dag kommer fra Margretheholm, og at nogle af disse med fordel vil kunne benytte et nyt stoppested i den sydlige ende af Margretheholm.

Udover at betjene Kløverkvarteret med to nye stoppesteder på Kløverbrogade, så vil rejsende til og fra Copenhagen Cablepark og Copenhill, også opleve en forbedring af den kollektive trafik. Dels da et nyt stop i den sydlige del af Margretheholm også vil kunne servicere Copenhill, og dels da frekvensen af busser ved det eksisterende stoppested Kraftsværksvej (Forlandet) øges.

Buslinje 37 vil fortsætte med at operere på dens nuværende rute, dog kan det overvejes at omlægge dens rute til også at forløbe langs Kløverbrogade i stedet for Raffinaderivej, når de nye stoppesteder med bedre passageropland på Kløverbrogade alligevel etableres.

Det vil være nødvendigt at etablere en vendeplads i den sydlige ende af Kløverkvarteret, hvor busserne kan ændre kørselsretning, udligne køretidstillæg og chaufførerne kan holde pause eller foretage skift. Alternativt kan busserne køre i et loop via Raffinaderivej, Prags Boulevard og Kløverbrogade, men dette kræver dog, at køreplanerne tilrettelægges, så chaufførernes pause planlægges på andre dele af ruten.

Figur 8. Forslag til ændret linjeføring og nye stoppesteder for buslinje 2A.

Der er både fordele og ulemper ved denne løsning. Enkelte brugere vil opleve en længere gangafstand til nærmeste stoppested eller ventetid til næste bus, mens andre vil opnå en kortere gangafstand og flere busafgange end tilfældet vil være, hvis intet ændres, og Kløverkvarteret bliver udbygget.

Derudover kan det skabe forvirring og usikkerhed for brugerne af buslinje 2A, når der oprettes forskellige ruter for samme buslinjer. Herved skal passagerne være opmærksomme på destinationen af bussen og ikke blot buslinjenummeret. Andre buslinjer i København opererer også med forskellige destinationer indenfor samme buslinjenummer, men i disse tilfælde er linjeføringerne blot forlængede/forkortede og ikke forskellige. Dermed risikerer passagererne ikke at køre forkert.

Frekvens
I Nyt Bynet kommer linje 2A til at køre med 10 afgange i timen i myldretiden, ni afgange i timen i dagtimerne, seks afgange i timen i aftentimerne og to afgange i timen i nattetimerne i begge retninger. Føres seks af afgangene i myldretiden til Kløverkvarteret i stedet for Refshaleøen, vil Refshaleøen stadig blive betjent med fire busser i timen.

For at opretholde en jævn frekvens på den resterende rute af linje 2A vil det være nødvendigt, at fremføre busserne i samme frekvens på strækningen til henholdsvis Refshaleøen og Kløverkvarteret. Dermed vil ventetiden mellem busserne også variere fra 6-12 minutter på strækningen til og fra Kløverkvarteret samt 12-18 på strækningen til og fra Refshaleøen. Alternativt skal begge destinationer have fem afgange i timen, hvormed ventetiden mellem busafgangene vil være konstant på 12 minutter.

Rejsetid
Det vurderes, at rejsetiden mellem Kløverkvarteret og Hovedbanegården via Christianshavn vil være ca. 24-26 min. Rejsetiden til Christianshavns st. vil vare ca. 11-13 min.

Økonomi
Når frekvensen blot reduceres på den nordlige del af Refshalevej, som følge af at nogle af afgangene kører til Kløverkvarteret i stedet er omkostningerne forbundet med driften af busserne minimal. Dog er det relevant at gennemkøre ruten med en bus for at vurdere, hvorvidt det er muligt at køre til Kløverkvarteret i stedet og vende bussen, og samtidig opretholde frekvensen på den resterende del af linje 2A rute. Dette kan især være en problemstilling i myldretiden, hvor busserne kører med seks minutters interval på den resterende del af linje 2A's rute. Hvis ikke frekvensen kan opretholdes, på den øvrige del af linje 2A, vil forslaget medføre ekstra driftsomkostninger. Dog kan der også forventes flere driftsindtægter, som følge af de flere passagerer, som Kløverkvarteret genererer.

Desuden er der enkelte anlægsomkostninger forbundet med etableringen af 3 nye stoppesteder på ruten – to på Kløverbrogade og et ved Margretheholmen.

Forudsættes det, at frekvensen kan opretholdes, vurderes det at den samlede omkostning for implementeringen af forslaget vil ligge på ca. 0,5-1 mio. kr. ekskl. moms.

5 Infrastrukturtiltag

I forbindelse med byudviklingen af Kløverkvarteret er det nødvendigt at udbygge den eksisterende infrastruktur. Det er bl.a. muligt, at der kan anlægges en gennemgående vej i området, der vil forbinde Amager Strandvej og Forlandet. Herved vil trafikanter mellem f.eks. Øresundsmotorvejen og Refshaleøen ikke være nødsaget til at benytte Raffinaderivej, men kan fortsætte ligeud af den nye vej (omtalt som Kløverbrogade). Desuden vil en stor del af den nye genereret trafik til og fra Kløverkvarteret også kunne benytte vejen. I det følgende afsnit undersøges Kløverbrogades trafikale påvirkning, samt hvorvidt det vil være nødvendigt med yderligere udbygninger eller ombygninger af vejnettet, som følge af byudviklingen i Kløverkvarteret i fase 1A-D.

5.1 Kapacitet af vejnettet i Kløverkvarteret

Med udbygningen af Kløverkvarteret er kapaciteten i følgende fire kryds undersøgt i DanKap (se Figur 9);

- Kløvermarksvej/Raffinaderivej
- Prags Blvd/Raffinaderivej/Ved Amagerbanen (under ombygning)
- Kløvermarksvej/Forlandet/Kløverbrogade (fremtidigt planlagt kryds)
- Prags Blvd/Kløverbrogade/Prøvestensbroen/Amager Strandvej (fremtidigt planlagt udvidet kryds).

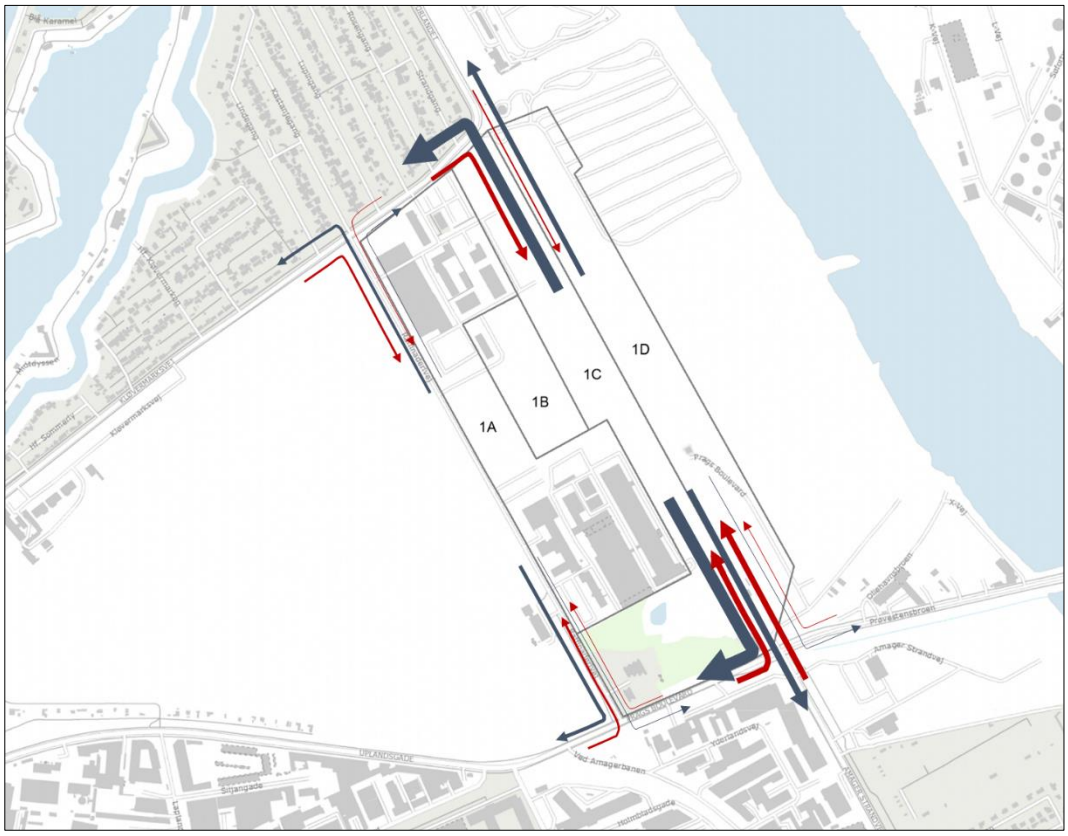
Figur 9. De fire undersøgte kryds til håndtering af den nye genereret trafik til og fra Kløverkvarteret.

Som tilfældet var i delnotatet for Fase 1A[1] benyttes 50 sekunders middelforsinkelse som den dimensioneringsgivende grænse for acceptabel trafikafvikling. Overstiger middelforsinkelsen 50 sekunder vil flere bilister i signalkryds opleve at skulle vente to eller flere omløb, før de kan komme igennem krydset. Det skal bemærkes, at i mange kryds i København overstiger middelforsinkelsen 50 sekunder i myldretiden.

Desuden henvises til de øvrige antagelser oplistet i Tabel 1 i delnotatet[1], der også er gældende for beregningerne, der ligger til grund for konklusionerne i nærværende notat.

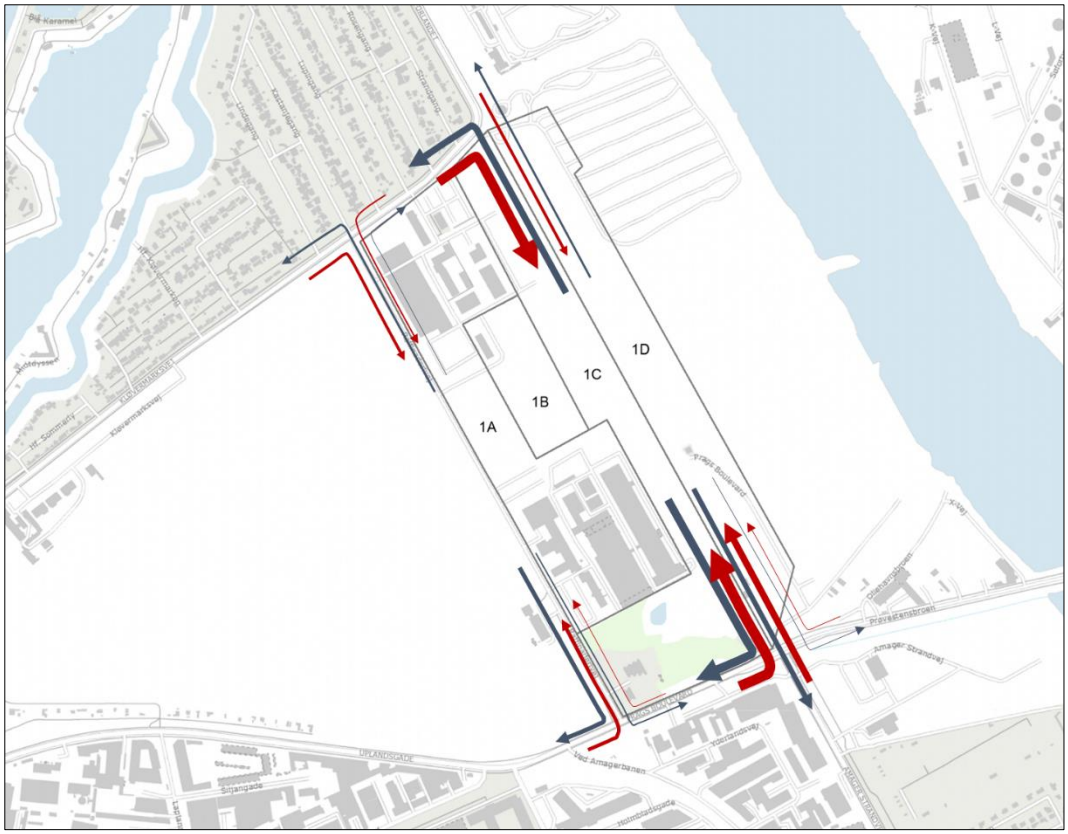
For alle krydsene er der beregnet kapacitet af morgen- og eftermiddagsspidstimen. Som nævnt i det tidligere notat[1], benyttes en antagelse om, at 10 % af alle turene til og fra Kløverkvarteret foregår i spidstimen samt at 70 % af den genereret trafik i morgen spidstimen forløber væk fra området og 30 % til området. Om eftermiddagen antages det, at forholdet er 40-60%, hvor hovedparten kører til området. Disse antagelser stemmer overens med erfaringer fra andre tællinger i Københavns Kommune.

Hertil er der foretaget en række krydsspecifikke vurderinger af, hvorledes bil- og lastbiltrafikken fordeler sig på det nye vejnet[7]. Den præcise fordeling vil afhænge af, hvordan de interne veje tilsluttes henholdsvis Raffinaderivej og Kløverbrogade. Figur 10 og Figur 11 viser illustrativt, hvorledes trafikken til og fra Kløverkvarteret er vurderet at forløbe i morgen- og eftermiddagsspidstimen.



Figur 10. Vurderet fordeling af trafikstrømme til (rød) og fra (blå) et fuldt udbygget Kløverkvarter fase 1A-D i en morgenspidstime. Tykkelsen af stregerne indikerer relative forskelle i trafikmængderne. Den største trafikstrøm fra Kløverkvarteret er højresvingende fra Kløverbrogade ud på Prags Boulevard, hvor der er estimeret knap 400 bilture i morgenspidstimen.

[7] Regneark med vurderinger trafikfordelingen i de fire kryds kan udleveres ved forespørgsel.



Figur 11. Vurderet fordeling af trafikstrømme til (rød) og fra (blå) et fuldt udbygget Kløverkvarter fase 1A-D i en eftermiddagsspidstime. Tykkelsen af stregerne indikerer relative forskelle i trafikmængderne. Den største trafikstrøm til Kløverkvarteret er venstresvingende fra Prags Boulevard til Kløverbrogade, hvor der er estimeret knap ca. 350 bilture i eftermiddagsspidstimen.

5.1.1 Kløvermarksvej/Raffinaderivej

Den forøget mængde trafik til og fra Kløverkvarteret efter udbygning af fase 1A-D vil betyde, at der enkelte gange i spidstimen kan opstå middelforsinkelser, der overskrider 50 sekunder for trafikanter kommende fra Raffinaderivej. Det anbefales at ombygge det nuværende vigepligtsreguleret kryds Kløvermarksvej/Raffinaderivej til et signalreguleret kryds, hvor der er en venstre- og en højresvingsbane for trafikanter kommende fra Raffinaderivej samt en højre- og venstresvingbane for trafikanter kommende fra hhv. vest og øst på Kløvermarksvej. Udover at afhjælpe trafikafviklingen i krydset vil det øge trafiksikkerheden samt bløde trafikanters mulighed for at krydse Kløvermarksvej.

5.1.2 Prags Boulevard/Raffinaderivej/Ved Amagerbanen

I øjeblikket ombygges det nuværende vigepligtsreguleret T-kryds ved Prags Boulevard/Raffinaderivej til et fremtidigt 4-benet signalreguleret kryds med det ændret vejforløb, hvor Ved Amagerbanen kobles til krydset. Ombygningen af krydset forventes at være færdigt i efteråret 2019. Med ombygningen af krydset bliver der etableret venstresvingsbaner i begge retninger på Prags Boulevard.

Med den forøget mængde trafik til og fra Kløverkvarteret vil det være nødvendigt også at tilføje ekstra svingbaner på tilfarterne fra Raffinaderivej og Ved Amagerbanen for at sikre, at trafikanter fra disse veje kan afvikles acceptabelt i krydset. Det anbefales således at ombygge

det signalreguleret kryds til også at have en højresvingsbane for trafikanter kommende fra Raffinaderivej samt en venstresvingsbane for trafikanter kommende fra Ved Amagerbanen.

5.1.3 Kløvermarksvej/Forlandet/Kløverbrogade

Det fremtidige T-kryds, hvor Kløverbrogade tilkobles Kløvermarksvej/Forlandet, anbefales også etableret som til et signalreguleret kryds, når Kløverkvarteret byudvikles. Pga. de estimerede trafikmængder til og fra Kløvermarksvej anbefales det at etablere en separat højresvingsbane og separat venstresvingsbane på Kløvermarksvej, en separat højresvingsbane og en separat ligeudbane på Forlandet og en separat venstresvingsbane og en separat ligeudbane på Kløverbrogade.

5.1.4 Prags Boulevard/Kløverbrogade/Prøvestensbroen/Amager Strandvej

Det mest trafikalt belastet kryds ved Kløverkvarteret vurderes at blive det fremtidige kryds, hvor Amager Strandvej forlænges mod nord (Kløverbrogade) ved Prags Boulevard og Prøvestensbroen. Der vil i myldretiden kunne forekomme relativt lange køer på Kløverbrogade.

Det vurderes nødvendigt at der som minimum etableres et signalreguleret kryds med 3 signalfaser og lang omløbstid samt 3 baner (to svingbaner og et ligeudspor) på Prags Boulevard, Kløverbrogade og Amager Strandvej, samt 2 baner på Prøvestensbroen i umiddelbar tilknytning til det signalreguleret kryds.

5.1.5 Økonomi

Erfaringsmæssigt ligger omkostningerne til etablering af en simpel signalregulering i et kryds med mindre geometriske justeringer på 1-2 mio. kr. ekskl. moms, og omkostningerne til et kompliceret signalkryds på 3-5 mio. kr. ekskl. moms. På baggrund af disse erfaringer vurderes det, at omkostningerne forbundet med etableringen af de fire signalreguleret kryds inklusive ekstra svingbaner bliver 10-20 mio. kr. ekskl. moms. Der er ikke indregnet udgifter til projektering, arealerhvervelse, større ledningsarbejder, eller oprensning af særlig forurenet jord.

5.2 Cykelstinettet

Det anbefales, at alle større veje i Kløverkvarteret inklusiv Kløverbrogade etableres med cykelsti i begge sider af vejen. Som nævnt i det tidligere notat[1] bør den dobbeltrettede cykelsti langs Raffinaderivej, der i dag afsluttes ved Sundby Boldklub, forlænges frem til Kløvermarksvej, og der bør etableres krydsningsheller på Raffinaderivej, hvor interne veje i kvarteret forbindes med denne. Ændres hele udtrykket af Raffinaderivej i fremtiden, til at være en sivegade med færdsel på fodgængers og cyklisters præmisser vil krydsningshellerne ikke være nødvendige idet andre foranstaltninger vil påvirke trafikafviklingen og hastigheden.

5.2.1 Økonomi

Omkostningerne til forlængelsen af den dobbeltrettede cykelsti langs Raffinaderivej frem til Kløvermarksvej forventes at ligge på 2,5-5,0 mio. kr. ekskl. moms og etableringen af en midterhelle vurderes at ligge på 0,2-0,4 mio. kr. pr. styk.

I økonomiestimeringerne er der ikke medtaget udgifter forbundet med etablering af vej- og cykelstinettet i Kløverkvarteret inklusiv Kløverbrogade. Prisskønnet er udelukkende udarbejdet på baggrund af overordnede arealbetragtninger, samt erfaringspriser fra lignende projekter. Da der ikke er udarbejdet et egentligt anlægsoverslag, er prisen forbundet med usikkerhed og skal tages med forbehold.

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B 3460 Birkerød
T.: 4820 9000
E.: via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal
DK-8000 Aarhus C
T.: 8626 6070
E.: via@viatrafik.dk

Skanska

NOTAT
4. oktober 2019
LRM/TVO

Trafikanalyse af Kløverparken

Trafik som følge af udnyttelse af restbyggeret indenfor lokalplan 136

Indhold

1 Indledning 3
1.1 Konklusion 3
2 Trafikvurdering 4
2.1 Forudsætninger 4
2.2 Scenarie A 5
2.3 Scenarie B 5
2.4 Scenarie C 6

1 Indledning

Skanska har anmodet Via Trafik om at vurdere, hvor meget trafik udnyttelse af restbyggeretten for lokalplan 136 "Kløverparken" kan generere. Vurderingen foretages for to scenarier:

- Scenarie A: Blandet udbygning indenfor lokalplanens formål
- Scenarie B: Trafiktung udvikling indenfor lokalplanens formål

I begge scenarier foretages en særskilt vurdering af, hvor meget trafik, der forventes at krydse Christmas Møllers Plads.

Herudover sammenholdes ovenstående med hvor meget trafik, området forventes at generere ved udbygning med boliger som første fase af Kløverkvarteret[1], jf. notat af 21. august 2019 "Trafikanalyse af Kløverkvarteret". I det følgende benævnt Scenarie C.

1.1 Konklusion

Trafikvurderingen viser, at udnyttelsen af restbyggeretten for lokalplan 136 potentielt kan generere mere trafik end ved en ændret anvendelse med boliger og offentlige formål. Ved en udvikling med trafiktung erhverv (scenarie B) vurderes det, at området kan generere op mod 34.000 køretøjer pr. døgn mod 21.000 køretøjer pr. døgn ved en udvikling med boliger og offentlige formål (scenarie C). I disse scenarier vurderes det at op mod henholdsvis 2.200 køretøjer (scenarie B) og 1.700 køretøjer (scenarie C) vil passere Christmas Møllers Plads i eftermiddagsspidstimen. Herudover vurderes det, at scenarie A og B vil generere mere tung trafik end scenarie C.

Tabel 1 viser den forventede trafik de enkelte scenarier forventes at generere, og hvor meget der forventes at passere Christmas Møllers Plads.

Scenarie	**A**	**B**	**C**
Formål	Blandet erhverv	Trafiktung erhverv	Boliger, kontor mv.
Køretøjer pr. døgn	16-17.000	33-34.000	15-21.000
Køretøjer i eftermiddagsspidstime	2.200-2.300	4.100-4.200	1.500-2.100
Køretøjer der passerer Christmas Møllers Plads (eftermiddagsspidstime)	1.400-1.500	2.100-2.200	1.200-1.700

Tabel 1. Forventet trafik genereret i de tre scenarier. Scenarie B med trafiktung erhverv vurderes at give den største belastning.

[1] Området forventes udbygget med 305.500 m² boliger, 42.500 m² erhverv og 17.000 m² offentlige funktioner.

2 Trafikvurdering

2.1 Forudsætninger

Skanska har oplyst, at der eksisterer en restbyggeret på 373.405 m² i området. Skanska har endvidere oplyst, at området jf. lokalplan 136 kan anvendes til erhvervsformål som industri-, værksteds-, transport-, engros-, lager- og oplagsvirksomhed. De forskellige erhvervsformål genererer vidt forskellige trafikmængder.

I det følgende er der taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens turrater og erfaringer fra Aalborg Kommune ved vurdering af, hvor meget trafik de enkelte erhvervsformål genererer, se tabel 2.

Erhvervsformål	Bilture pr. 100 m2	Lastbiler over 3 t i %	Spidstime-andel i %	Spidsperiode	Kilde
Industri	4,5	12	10	Morgen/Eftermiddag	Miljøstyrelsen
Værksted	2,5	10	16	Morgen/Eftermiddag	Aalborg
Håndværk	2,5	10	16	Morgen/Eftermiddag	Aalborg
Lager	2,5	10	16	Morgen/Eftermiddag	Aalborg
Engros	4,3	26	17	Eftermiddag	Miljøstyrelsen/Aalborg
Transport	12	53	12	Morgen/Eftermiddag	Miljøstyrelsen/Aalborg
Oplag	2,5	10	16	Morgen/Eftermiddag	Aalborg

Tabel 2. Turrater for forskellige typer af erhvervsformål baseret på Miljøstyrelsens turrater og erfaringer fra Aalborg.

I forbindelse med vurderingen af, hvor meget trafik, der forventes at krydse Christmas Møllers Plads, er det på baggrund af rejsetidsbetragtninger antaget, at al trafik til- og fra den vestlige og nordlige del af København passerer Christmas Møllers Plads, mens al trafik mod den sydlige del af København kører ad Amager Strandvej og på motorvejen ved lufthavnen. Det er vurderet, at biltrafikken primært vil køre mellem den vestlige og nordlige del af København, mens det forholder sig omvendt med lastbiltrafikken. Tabel 3 viser turfordelingen.

Turfordeling	Biler	Tunge køretøjer
Til-fra København (vest og nord)	80 %	20 %
Til-fra Sydamager via Amager Strandvej	20 %	80 %

Tabel 3. Vurdering af turfordeling. Al trafik til og fra København (vest og nord) antages at passere Christmas Møllers Plads.

2.2 Scenarie A

I scenarie A antages det, at området udbygges med blandede erhvervsformål. Tabel 4 viser den forventede trafik pr. døgn og i eftermiddagsspidstimen ved udbygning af området med blandet erhvervsformål.

Blandet udbygning	Procent af areal	Areal	Pr. døgn			Eftermiddagsspidstime		
			Biler	Tunge køretøjer	Ture i alt	Biler	Tunge køretøjer	Ture i alt
Industri	14,3	53.344	2.112	288	2.400	211	29	240
Værksted	14,3	53.344	1.200	133	1.334	192	21	213
Håndværk	14,3	53.344	1.200	133	1.334	192	21	213
Lager	14,3	53.344	1.200	133	1.334	192	21	213
Engros	14,3	53.344	1.697	596	2.294	289	101	390
Transport	14,3	53.344	3.009	3.393	6.401	361	407	768
Oplag	14,3	53.344	1.200	133	1.334	192	21	213
I alt	**100**	**373.405**	**11.619**	**4.811**	**16.430**	**1.629**	**623**	**2.252**

Tabel 4. Trafik som følge af udnyttelse af restbyggeret ved blandet udbygning af området.

I alt forventes området at generere ca. 16-17.000 ture pr. døgn og ca. 2.200-2.300 ture i eftermiddagsspidstimen. Heraf vurderes ca. 1.400.1.500 køretøjer at passere Christmas Møllers Plads i eftermiddagsspidstimen.

2.3 Scenarie B

I scenarie B antages det, at området udbygges med trafiktunge erhvervsformål. Tabel 5 viser den forventede trafik pr. døgn og i eftermiddagsspidstimen ved udbygning af området med trafiktunge erhvervsformål.

Trafiktung udbygning	Procent af areal	Areal	Pr. døgn			Eftermiddagsspidstime		
			Biler	Tunge køretøjer	Ture i alt	Biler	Tunge køretøjer	Ture i alt
Industri	20	74.681	2.957	403	3.361	296	40	336
Værksted	-	-	-	-	-	-	-	-
Håndværk	-	-	-	-	-	-	-	-
Lager	-	-	-	-	-	-	-	-
Engros	20	74.681	2.376	835	3.211	404	142	546
Transport	60	224.043	12.636	14.249	26.885	1.516	1.710	3.226
Oplag	-	-	-	-	-	-	-	-
I alt	**100**	**373.405**	**17.970**	**15.487**	**33.457**	**2.216**	**1.892**	**4.108**

Tabel 5. Trafik som følge af udnyttelse af restbyggeret ved blandet udbygning af området.

I alt forventes området at generere ca. 33-34.000 ture pr. døgn og ca. 4.100-4.200 ture i eftermiddagsspidstimen. Heraf vurderes ca. 2.100.2.200 køretøjer at passere Christmas Møllers Plads i eftermiddagsspidstimen.

2.4 Scenarie C

I scenarie C antages det, at området kan anvendes til blandt andet bolig-, kontor- og serviceformål. Det forudsættes, at de vestlige dele af området (fase 1) udbygges som beskrevet i notat af 21. august 2019. Der er ikke medtaget byggeri på den østlige del af området (fase 2), da dette i scenariet ikke forventes bebygget inden åbningen af en fremtidig Østlig Ringvej. Figur 1 viser omfanget af fase 1 sammenholdt med grænsen for lokalplan 136.

Figur 1. Udbygning af den vestlige del af området (fase 1) sammenholdt med grænsen for lokalplan 136.

I notat af 21. august 2019 "Trafikanalyse af Kløverkvarteret" er det vurderet, at en udbygning af vestområdet (fase 1) med disse formål vil generere ca. 15.500-21.000 ture pr. døgn. Det vurderes, at ca. 10 % af denne trafik afvikles i eftermiddagsspidstimen svarende til ca. 1.500-2.100 ture i eftermiddagsspidstimen. Heraf vurderes 1.200-1.700 køretøjer at passere Christmas Møllers Plads i eftermiddagsspidstimen.

Fase 1	**Procent af areal**	**Areal**	**Pr. døgn**			**Eftermiddagsspidstime**		
			Biler	Tunge køretøjer	Ture i alt	Biler	Tunge køretøjer	Ture i alt
Blandet brug		365.000	-	-	15.500-21.000	-	-	1.200-1.700
I alt		**365.000**	**-**	**-**	**15.500-21.000**	**-**	**-**	**1.200-1.700**

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B 3460 Birkerød
T.: 4820 9000
E.: via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal
DK-8000 Aarhus C
T.: 8626 6070
E.: via@viatrafik.dk

Svar til: Høring 49038 af: Enhedslisten Amager Øst

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
527

INDSENDT AF
Enhedslisten Amager Øst

POSTNR.
2300

BY
København S

HØRINGSSVAR
Se vedhæftede høringssvar.

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 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", 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 langtfra 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 er i høring. Det fremgår imidlertid ikke.
Det er herunder særlig problematisk, at populærudgaven som er sendt i høring langtfra 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 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 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"[1] 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

1 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.

<u>Forslag 1:</u>
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 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 persontur 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 zonering 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 zoneringen 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 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 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 københavnerne, 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 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 – Siljangade
Området er i dag en kreativ zone E0, men med komunneplanen 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 københavnerne, kreative iværksættere og andre professionelle aktører. "
- "I den eksisterende by er Kødbyen 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 lokaliseringsmuligheder 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: Wonderful Copenhagen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
528

INDSENDT AF
Wonderful Copenhagen

POSTNR.
1165

BY
København

HØRINGSSVAR
En af de formulerede målsætninger er ” At fremme en turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen”

områder, der ønsker sig flere kultur- og oplevelsestilbud. København har mange ambitiøse mål, ikke mindst omkring CO2-neutralitet og smarte byløsninger. Lad være ligeså ambitiøse omkring at knække koden til at være den verdensby, der tager ansvar og lykkedes med bæredygtig turismeudvikling. Ikke kun ift. at undgå overturisme, men også til at bruge turismen som løftestang for en byudvikling der er til gavn for både borgere og besøgende.

.

Svar til: Høring 49038 af: Haveforeningen Vennelyst

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
529

INDSENDT AF
Haveforeningen Vennelyst

POSTNR.
2300

BY
København S

HØRINGSSVAR
Høringssvaret er følgende: Haveforeningen Vennelyst, Kløvermarksvej har følgende bemærkninger til Københavns Kommuneplan 2019. Vi kan støtte op om planens overordnede sigte, at skabe gode rammebetingelser for en miljømæssig og bæredygtig fremtid i København. Vi har 3 konkrete forslag til indføjelse under "udflugtsmål for hele København" side 52: 1) At området langs med Ydre Stadsgrav og Kløvermarksvej bliver bevaret som kolonihaveområde, samt at de særlige bygningsmæssige og rekreative værdier fortsat bevares 2) At matr. 456, Vermlandsgade 5, 2300 S bliver udmatrikuleret og lagt ind under matr. 23, og dermed udlagt til kolonihaveformål 3) At Kløvermarksvej fra Vermlandsgade til Raffinaderivej bliver omlagt til "stillevej" uden tung trafik, og at der oprettes en tvangsrute for den tunge trafik til Refshaleområde, ad Vermlandsgade og Raffinaderivej. Det er vores håb at disse bemærkninger fra os bliver medtaget i den forvaltningsmæssige og politisk behandling af en god og saglig plan.

Svar til: Høring 49038 af: Vibeke Steen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
530

INDSENDT AF
Vibeke Steen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Mit høringssvar handler om forslaget i kommuneplanen om at etablere en letbane på Frederikssundsvej. Det vil være intet mindre end en katastrofe for vores dejlige bydel hvis der etableres en letbane. Frederikssundsvej er meget smal så en letbane vil betyde nedlægning af alle p-pladser, fældning af alle vejtræer, og ingen plads til biltrafik som så må forvises til de allerede hårdt plagede villaveje. Det vil blive meget farligt at færdes på tværs af Frederikssundsvej for alle bløde trafikanter både gående og cyklende. Forretningslivet vil blive ødelagt når alle p-pladser fjernes og det fine handelsstrøg som vi har idag vil uddø. Frederikssundsvej er for nylig blevet ombygget for et stort millionbeløb for at fremme busfremkommeligheden. Er der nogen der har evalueret på dette? Det fungerer fint i dag med mange buslinjer mod byen og over 60 % af københavnerne cykler jo på arbejde. Med flere El cykler og supercykelstier er der flere og flere der cykler til byen fra omegnskommunerne. Hvis man skal foretage nye store investeringer på trafikområdet så er den eneste rigtige løsning en metro til Brønshøj og videre ud til Herlev. Det vil der være fremtid i for vores bydel. En letbane er allerede forældet inden den bliver anlagt. Så kære politikere. Stop jeres planer om en letbane som vil smadre og ødelægge vores dejlige og velfungerende Brønshøj.

Svar til: Høring 49038 af: Nina Nielsen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
531

INDSENDT AF
Nina Nielsen

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
I forslag til Københavns kommuneplan 2019 er der er forslag til væsentlige rammeændringer på s. 68: nr 4. Rammeændringer går ud på at give dispensation fra at man ikke må bygge boliger på et område der er udlagt rekrativt område. -hvilket betyder socialforvaltningen kan anbringe op til 16 såkaldte containerboliger i parkanlægget., hvor der så skal bo unge udsatte med stofmisbrug, alkoholmisbrug samt evt. Forskellig former for psykisk sygdom og lign. Det er absolut ikke acceptabelt, at vi som beboere skal gå rundt og frygte for større uro, salg af stoffer og lign. Pga dette. Samt at der ligeledes ligger en folkeskole 100 meter derfra.. Vi som beboere stilles store krav for bare kunne "få/blive godkendt til en lejlighed har ude i form af fast indtægt, minimum antal arbejdstimer eller studier.. Så hvorfor skal vi få trukket dette ned over os, og sku gå i beredskab for at lade vores børn færdes ude som vi kan gøre nu. Det er uacceptabelt..

Svar til: Høring 49038 af: Svend-Erik Jørgensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
532

INDSENDT AF
Svend-Erik Jørgensen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Cityringen og fremtidens kollektive trafik Ud fra det hensyn at der skal skabes en løsning, der gælder for hele København, er jeg overbevist om, at kun en Metro-løsning, der inkluderer stationer i Brønshøj og Husum vil være at foretrække. Vi er blevet bedt om at tage stilling ti en letbaneløsning i stedet for. En løsning, der mest af alt virker som en hovsaløsning idet en letbane er forbunder med rigtig mange praktiske problemer. Det er ikke mange år siden, at forretningslivet i vores lokalområde blomstrede, med mange forskellige detailbutikker og med gode muligheder for at handle lokalt. Vi ser allerede nu billedet af en bydel, der er forsømt fra et overordnet politisk perspektiv. Der er usikkerhed om hvordan det ender, hvilket ikke er befordrende for at nye butikker vil åbne - eller for at de eksisterende butikker vil have mulighed for at blive. Allerede nu ser vi betydelig butiksdød på en vej hvor billedet for blot få år siden var helt, helt anderledes. Allerede nu kan der være problematisk at parkere i forbindelse med indkøb - og vi ser, at de veje, der støder op til Frederikssundsvej hyppigt bliver brugt i den forbindelse. Og da disse veje generelt set ikke er særligt brede bevirker det propper, hvor veje, der ikke er ensrettede i praksis fungerer som sådan. Jeg udtrykker også bekymring over at en letbaneløsning vil skabe en ufrivillig opdeling af bydelen, sådan et Frederikssundsvej vi blive en adskillende del. Frederikssundsvej er allerede nu voldsomt trafikeret idet vejen benyttes af et stort opland mod vest. Presset på vejen er yderligere øget efter at der er to kørebaner. Skal vejen derudover rumme en letbane - ja, så kommer det til at fungere som en meget tydelig opdeling. Jeg håber meget, at politikerne vi besinde sig og i stedet arbejde aktivt for at der inden for en kortere årrække laves en metro. Metro er en langsigtet løsning. Letbanen er meget, meget kort.

Svar til: Høring 49038 af: IM Kromann Hansen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
533

INDSENDT AF
IM Kromann Hansen

POSTNR.
1070

BY
København K

HØRINGSSVAR
Se vedhæftede høringssvar.

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Rådhuset, 1599 København K

København, den 22.10.19.

Kommuneplan: Verdensby med ansvar

Sund By:
Det må præciseres, at der skal skabes gode forhold for alle, hvis den gode intention (s. 44), om to daglige gangture pr. københavner skal blive til virkelighed(s. 44). Derfor bør fortove være så brede, at der er mulighed for passage i begge retninger, at der ikke opstilles hindringer, f.eks. udendørs servering med tilhørende borde, stole mv., henstilling af cykler(=manglende cykelparkering). Det betyder også, at fortovenes belægning skal efterses og udbedres.

Det skal gøres muligt at få en (god) nattesøvn:
En dårlig nattesøvn anses for skadelig for sundheden med risici for livstilssygdomme. Derfor skal der rette op tidligere års tildeling af bevillinger med åbningstider efter kl. 24. Eksisterende og midlertidige tilladelser skal ikke forlænges. Der skal ikke tillades varelevering, renovation og anden kommerciel kørsel (f.eks. partybus, rullede ølbar, cykeltaxi med musik mellem kl. 0.00 og kl. 6:00).

Grøn By:
Små grønne oaser og pladser skal fremmes og vedligeholdes. Ved et mindre grønt område forestiller jeg mig et offentligt tilgængeligt rum, hvor man kan færdes og opholde sig vederlagsfrit, eller blot nyde, at det dukker op, f.eks. det lille anlæg ved St. og Ll. Strandstræde og Amaliehaven, eller et vue, f. eks fra Kgs Nytorv gennem Tordenskjoldsgade til træerne ved Udenrigsministeriet. Det er også en lille plads, en plæne, en beplantning o. lign i forb. med et byggeri. Der er mange gode eksempler på det, man kunne kaldes "by-skab". Taghaver og –terrasser fremmer efter min mening sjældent en oplevelse af "åndehul" eller vue, når man lige ser bort fra dem, som har adgang hertil. Det er sikkert positivt for CO-2 regnskabet, men det er ikke et offentligt, frit tilgængeligt rum. De kan derfor ikke indgå i kravet til friareal i stedet for arealer på terræn (s. 79).

Til overvejelse:
Jeg bor i Indre By, i det som benævnet Det Historiske Centrum (s. 61f), også kaldet Middelalderbyen, og er opdaget af de store ændringer og deres evt. årsager. Jeg konstaterer desværre, at Indre By for alvor er ved at miste sin "charme" og bliver til en kulisse. Den generhverves ikke ved overdreven "byliv" med kunstig opvarmning i store dele af året, natbevillinger, mega-events, flere hoteller, opkøb til airbnb og hotel lejligheder. Der kan være nok så megen sympati for intentionen om mindre biltrafik i Middelalderbyen, men skal varekørsel så i stedet finde sted mellem kl. 4 og 11 som på Strøget med renovation midt om natten? Det er løsning af sådanne problemer, til medaljens bagside, Københavns Kommune bliver nødsaget til at forholde sig til.

Afslutningsvis: Helt ærlig, er det ikke lidt af selvovervurdering, at kalde København en Verdensby? Skal byen bare ligne alle andre større byer? Måske er tiden ved løbet fra det? København (og Danmark) sælger sig selv på at være en hyggeligt, tryg by med en udbredt tillid. Men måske er tiden også ved løbet fra det?

Venlig hilsen

IMKromann Hansen, Vingårdstræde 19, 1070 Kbhvn K
Inge Maria Kromann Hansen

Svar til: Høring 49038 af: Nicolaj

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
534

INDSENDT AF
Nicolaj

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Ang container by i vores park (bolandsvej/Emdrupvej) For det første er der ikke grønne områder nok, så at fjerne noget mere er virkelig en dårlig ide. For andet ville kriminalitet stige grundet at så dårligt stillet ville flytte ind, lige op af mange ældre i området samt der ligger en skole 100 meter der fra

Svar til: Høring 49038 af: Marianne Balsløw

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
535

INDSENDT AF
Marianne Balsløw

VIRKSOMHED / ORGANISATION
privat

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Vedr. containere på Emdrupvej 99 GHETTOER SKABES AF POLITISKE BESLUTNINGER

GHETTOER SKABES AF POLITISKE BESLUTNINGER

Københavns Kommune har tænkt sig at boligplacere hjemløse, psykisk syge og misbrugere i containere i Emdrup. Emdrup er et tæt bebygget boligområde med 1400 almennyttige boliger, som kommunen i forvejen har anvisningsret på. De almennyttige boliger er på den gule ghettoliste, og er et udsat boligområde med mange borgere med sociale problemer. Den lokale folkeskole ligger 200 meter fra den kommende containerplads. Containerne skal ligge på Emdrupvej 99 klods op af en boligafdeling med børn og unge og familier! Når børnene skal i skole, kommer de til at gå forbi containerne, og de kommer til at lege på den grønne plæne lige udfor containerne, hvor misbrugere og psykisk syge skal bo. Københavns Kommune har (sagsfremstilling 2019-0046713) en forventning om, at der vil være "øget finansiering i form af driftsudgifter til oprydning i lokalområdet tæt på botilbuddet" – oversat til almindeligt dansk, betyder det, at Københavns Kommune udmærket er klar over, at vores boligområde kommer til at flyde med flasker, kanyler og skrald - som børn skal lege i og voksne færdes i! Mette Frederiksen gik på valg for at være børnenes statsminister. Det gælder åbenbart ikke for børnene på ydre Østerbro!

På den anden side af Emdrupvej 99 ligger Emdrup Sø. Ved Emdrup Sø sidder unge mennesker i biler om aftenen og ryger hash, sniffer gas og smider patronerne i området. Er det et lokalområde, som kommunalpolitikerne tænker, at det er hensigtsmæssigt at boligplacere misbrugere i? Det er ikke svært at forestille sig, hvilke konsekvenser det vil få, for det sociale liv omkring Emdrup Sø!

Mette Frederiksen har udtalt, at det er de bredeste skuldre, som skal løfte – mener Københavns Kommunes økonomi og socialforvaltning, at Emdrup, som er på den gule ghettoliste og med en folkeskole, som kæmper for at højne kvaliteten, er de bredeste skuldre?!

Københavns Kommune profilerer sig af at være en grøn og klimabevidst kommune. København har netop indkøbt og plantet lindetræer på Kongens Nytorv til glæde for turister og velhavere i Nyhavn og indre by. Men klimabevidstheden og den grønne politik er ikke nået til Emdrup! Her vil Københavns Kommune fjerne vores grønne åndehuller, fælde smukke, gamle lindetræer og i stedet opføre containerboliger til marginaliserede borgere med massiv social belastning af lokalområdet som konsekvens!

Placering af marginaliserede borgere i Emdrup og aflivning af Emdrups grønne områder vil medføre, at de ressourcestærke beboere, som stadig er her, vil flytte. Det er stor risiko for, at Emdrup bliver et rødt ghettoområde. Når den netop tiltrådte socialdemokratiske regering går til valg om fire år, vil boligministeren skulle gøre rede for hvorfor, Emdrup er blevet et ghetto område – svaret er klart: på grund af lokalpolitisk beslutning om, at boligplacere psykisk syge, aktive misbrugere og hjemløse i et i forvejen trængt og udsat boligområde, som er på den gule ghettoliste.

Emdrup løfter sin del af det kollektive sociale ansvar, og vi gør det i sådan en grad, at området ikke kan rumme flere udsatte borgere – politikerne har selv udpeget området som "gult" og udsat boligområde! Det må være muligt for Københavns Kommune at finde egnede matrikler i et ressourcestærkt område "med brede skuldre", som kan løfte opgaven med at rehabilitere ressourcesvage borgere. Det vil være social- og boligpolitik, der virker!

Svar til: Høring 49038 af: Ib Kaa

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
536

INDSENDT AF
Ib Kaa

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Skanska A/S

POSTNR.
1561

BY
Kbh V

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedr. Borgmester Christiansens gade 48 er vedhæftet

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

22.10.2019

Høringssvar til Københavns Kommunes 'Verdensby med Ansvar – Forslag til Københavns kommuneplan 2019' vedr. ejerlejligheden beliggende Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV.

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

Københavns Kommune har i Forslag til Kommuneplan 2019 lagt op til, at området der i dag er omfattet af lokalplan 324, planlægges til byudvikling i første halvdel af planperioden. Skanska ser som Københavns Kommune potentiale for at nærområdet til den kommende metrostation ved Sluseholmen udvikles som et blandet byområde. Skanska er imidlertid bekymret ift. det samlede omfang af nye byggemuligheder ved centrumforbindelsen, og de konsekvenser som dette kan have for trafikafviklingen i området.

Der er i dag stadig en stor samlet restrummelighed på Kalvebod Brygge, Havneholmen, Enghavebrygge, Sluseholmen, Teglholmen og Industritrekanten i Sydhavnen (som p.t. lokalplanlægges) og videre ud til Vejlandskvarteret, når disse områder i fremtiden er færdigudviklet, vil dette medføre yderligere pres på centrumforbindelsen. Den samtidige udvikling af flere af disse områder samtidigt vil skabe endnu mere trafik på centrumforbindelsen. Vi kan 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.

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.[1]
- Der generes ved en udvikling samlet ca. 16.600 flere ture fra områderne omkring centrumforbindelsen sammenlignet med mulighederne i Kommuneplan 2015.[2]
- 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.[3]
- Årsdøgnstrafikken på Vasbygade forventes at stige fra 51.900 til 66.400 som følge af de nye byggemuligheder.[4]
- 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.[5]

[1] Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 105
[2] Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 98
[3] Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 98
[4] Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 102
[5] Miljøvurdering – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, s. 98

Skanska er varm fortaler for en bymæssig udvikling også set fra et bæredygtighedsperspektiv, men anbefaler, at Københavns Kommune i udviklingen af området langs centrumforbindelsen har for øje at området udvikles i et tempo, hvor infrastrukturen kan følge med. Herunder at der udarbejdes en samlet plan for udbygningen af infrastrukturen i området inden yderligere byggemuligheder nær centrumforbindelsen muliggøres.

Med venlig hilsen

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Ib Kaa
Forretningsudviklingschef

Skanska A/S

Svar til: Høring 49038 af: Helene Røssel

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
537

INDSENDT AF
Helene røssel

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
En daginstitution mere på saxtorpsvej er en katastrofe for trafikken i området, der i forvejen er spidsbelastet morgen og eftermiddag. De omkringliggende veje er allerede nu belastede af mange og hurtigkørende biler der skal nå hentningen af børn til tiden og ikke kan komme frem ad fx. Vigerslev Alle pga myldretid og prop mod motorvejen. Jeg håber virkelig at KK er lydhøre over for alle os der dagligt færdes i området og kommer på en alternativ placering.

Svar til: Høring 49038 af: Catrine Hansen-Pahlk

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
538

INDSENDT AF
Catharine Hansen-Pahlk

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
Bevar Stejlepladsen i Fiskeri Havnen i Sydvest

Svar til: Høring 49038 af: Catrine Hansen-Pahlk

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
539

INDSENDT AF
Catharine Hansen-Pahlk

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
Bevar Stejlepladsen i Fiskeri Havnen i Sydvest

Svar til: Høring 49038 af: Kasper Lund Kirkegaard

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
540

INDSENDT AF
Kasper Lund Kirkegaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
DGI Storkøbenhavn

POSTNR.
1552

BY
Kbh. V.

HØRINGSSVAR
En socialt bæredygtig storby DGI Storkøbenhavn fremsender hermed høringssvar til Københavns Kommunes udkast til kommende kommuneplan – Verdensby med ansvar. DGI Storkøbenhavn bakker op om kommuneplanen og stiller sig i øvrigt til rådighed for Københavns Kommune, når der bliver behov for at tænke idræt og foreningsliv ind i byplanlægning og konkret byudvikling

arbejdes videre med idrætshelhedsplaner på større idrætsanlæg, som ligger i forbindelse med byudviklingsområder. I nedenstående områder er der dels igangsat idrætsplansprocesser, som med fordel kan ses i sammenhæng med dels byudviklingen, dels et arbejde med at understøtte den sociale bæredygtighed: • Kløvermarken: Der er udarbejdet en lokal helhedsplan for idrætten af de lokale klubber, som pt. i praksis faseopdeles ift. den løbende finansiering af de mange delelementer og forslag, som helhedsplanen rummer. Der mangler pt. projektledelse ift. at få den samlede plan faseopdelt, realiseret og finansieret

og behov, den lokale kontekst og i mindre grad i standardiserede, generiske løsninger. DGI Storkøbenhavn ønsker, at de skoler og børnehaver som skal etableres i de kommende år, tager udgangspunkt i barnets hele liv – også fritidslivet. Visionen er, at alle børn i kommunen er aktive og ”går til noget”

Ved at samle dem realiseres en fællesfacilitet, som Ørestad har brug for og lægtes efter i mange år. Også denne sammenlægning af etagearealets ene procent, som skal gå til fællesfaciliteter, er ligeledes oplagt at kopiere flere steder i de nye bydele. Tagflader og overdækning Et eksempel på en sådan en intelligent løsning er Konditaget Lüders i Nordhavnen, hvor et 2.400 m2 offentligt byrum tilbyder faciliteter til fysisk træning og leg. Faciliteterne på taget af P-huset i Århusgadekvarteret i et 24 meter højt parkeringsanlæg, hvor der er offentlig adgang til Konditaget fra kl. 07:00 - 22:00 hver dag. Trapperne har den dobbelte funktion både at være en almindelig trappe men også en stejl løberute med mulighed for tidtagning, og på P-husets tag er der lagt vægt på crossgym og leg – samt almindeligt ophold med udsigt over havneløbet. Faciliteten har spillet en afgørende rolle i en ny foreningsdannelse i Nordhavn, hvor der i dag organiseres ugentlige træningssessioner i en frivillig og lokalt forankret idrætsforening. Det er oplagt at tænke på udnyttelse af tagfladerne, når der bygges nyt. De mange tomme arealer på tagfladerne kan være én af de supplerende løsninger ift. at finde plads til idrætsfaciliteter, som tænkes ind fra starten, således bygningen er konstrueret til formålet. Et konkret eksempel på denne mulighed er det tidligere godsbaneareal v. Otto Busses Vej ved Vesterbro, hvor Metroselskabets klargøringscenter med fordel bør overdækkes, da det både vil resultere i et unikt og centralt placeret rekreativt byrum med plads til nye idrætsfaciliteter samt medvirke til at forbinde de forskellige bydele og derved skabe en forbindelse, der understøtter bydelenes lokale sammenhæng; og desuden mindske de kommende støjgener fra klargøringscenteret. Rekreative byparker tæt på boligområder Københavns eksisterende og kommende byparker og grønne områder giver mulighed for fysisk aktivitet og sunde oplevelser, ligesom byparkerne også fungerer som sociale rum og mødesteder for lokalbefolkningen. Forholdet mellem byparker og grønne områder og borgernes fysiske aktivitetsniveau afhænger i høj grad af tilgængeligheden i nærmiljøet, adgangsforhold, afstand og antallet af parker i nærområdet. Det er således afgørende at planlægge og tilpasse kommende byparker og grønne områder til lokalbefolkningens hverdag, hvor en afstand på maksimalt 400 meter er afgørende for den aktive brug. Der er således signifikant sammenhæng mellem aktivt parkbrug og den oplevede afstand til parker og grønne arealer - samt en generel positiv sammenhæng mellem parkbrug og antallet af parker i gåafstand fra hjemmet. Befolkningens aktive brug af byparker falder således drastisk, såfremt det er nødvendigt at køre i bil for at komme frem. Der er ligeledes indikationer på, at byparkernes størrelse hænger positivt sammen med den aktive brug. Mellemstore og større byparker på over fem hektar bruges mere hyppigt end mindre grønne områder. Det skyldes, at mellemstore byparker og større grønne arealer ofte rummer flere faciliteter og opleves som mere tilgængelige, hvilket også i højere grad er forudsætningen for, at mere organiserede og planlagte fritidsaktiviteter kan finde sted. Det er derfor væsentligt, at de kommende byparker og grønne områder indeholder en variation af faciliteter og tilbyder plads til forskellige motions- og idrætsaktiviteter, hvor anlæggelsen af nye boldbaner og stisystemer er helt afgørende for aktivitetsniveauet. Med op mod 40.000 kommende borgerne i Nordhavn vil der være en berettiget forventning om, at lokalbefolkningen har adgang til en lang række fritidsfaciliteter af høj kvalitet, som kan bruges ift. et rigt og

varieret fritidsliv. Det kræver, at vi sammen udvikler flere, nye faciliteter i byparken, så den er gearet til at rumme flere aktiviteter ad gangen – med nye boldbaner, velplacerede løbestier og mountainbikeruter, blødt underlag til ridning samt støttepunkter ved vandet – til vinterbadning, open water swimming, kajakroning, stand up padling samt kitesurfering - og windsurfing. De grønne byparker skal gradvist udvikle sig til naturlige, lokale mødesteder for de kommende idræts- og motionsaktive beboere. Målet med den kommende planlægningsproces og de mange forskellige tiltag i Nordhavnen må i øvrigt være, at de kommende faciliteter bliver målrettet de lokale borgeres behov, herunder lokalt bosiddende børn og unge. Den enorme Tunnelfabrik i Nordhavn er med sine 70.000 m2 et oplagt både lokalt og regionalt knudepunkt for kulturaktiviteter og begivenheder – det er vigtigt, at idrætsrelaterede faciliteter og aktiviteter bliver tænkt ind i den videre planlægningsproces. Nordhavn må ikke ende som Ørestad, hvor facilitetsmangel er en væsentlig del af forklaringen på det manglende lokale foreningsliv. DGI Storkøbenhavn – udvikling i forening DGI Storkøbenhavn stiller sig selv til rådighed med både rådgivning, aktivitetssamarbejde og viden, når København udvikler sig i de kommende år. For DGI Storkøbenhavn er det afgørende, at foreningsidrætten i København løbende udvikler sig i takt med byen – til glæde for især københavnske børn og unge. De københavnske idrætsforeninger er dybt afhængige af, at der løbende i de kommende år investeres i facilitetsudvikling, og det er vores ønske, at foreningsidrættens idrætspolitiske målsætninger i højere grad flugter med kommunens. Med venlig hilsen DGI Storkøbenhavn

Svar til: Høring 49038 af: Søren Fauerskov Hansen, Danske Studerendes Fællesråd

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
541

INDSENDT AF
Søren Fauerskov Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danske Studerendes Fællesråd

POSTNR.
1608

BY
København

HØRINGSSVAR
Høringssvar medsendt som PDF

Høringssvar vedrørende forslag til kommuneplan 2019: Verdensby med ansvar

Danske Studerendes Fællesråd har med stor interesse læst forslaget til kommuneplan 2019 i Københavns Kommune.

I København eksisterer en udbredt og akut boligmangel for studerende. Særligt boliger, som er betalelige set i forhold til SU-stipendiet, er noget, der er udbredt mangel på i København. Analyser foretaget af Analyse og Tal for Danske Elever og Studerendes Kollegieråd viser, at 65 pct. af studerende vurderer, at "samlede månedlige boligudgifter er "Meget Vigtige", når en bolig vurderes, hvorimod kun 16 pct. vurderer, at "Størrelse" er "Meget Vigtigt"[1]. En ny undersøgelse fra Dansk Magisterforening viser, at 43 pct. af de studerende enten bruger hele deres SU eller mere end det på boligomkostninger som husleje, el, vand og varme[2]. Det årlige *minimums*budget Nordea udgiver for en gennemsnitlig studerende viser, at en studerende med SU og boligstøtte lige nu er 3000 kr. i underskud, vel og mærke uden, at der bliver lagt penge til side til uforudsete udgifter[3]. Alt i alt tegnes der et ret entydigt samlet billede: der mangler reelt betalelige studieboliger.

Det har store konsekvenser for den enkelte studerende, men også for mange andre borgere, der også presses af stigende boligpriser i de større byer. Det må være en klar ambition med mangfoldige blandende byer, at lavindkomstgrupper ikke skubbes ud af byerne på grund af ubetalelige boliger. Det kræver politisk handling, også mere end der ligges op til med nærværende plan, selvom der skal lyde ros fra os studerende for, at der er nogle skridt i den rigtige retning i planen.

Flere studieboliger:

Danske Studerendes Fællesråd kvitterer for ønsket om at bygge flere studieboliger. En ambition om at "skabe rammerne" for en forøgelse af dækningsgraden fra 9 pct. til 16 pct.[4] af ungdomsboliger over en lang årrække, er imidlertid desværre alt *for lidt* sammenholdt med den generelle prisudvikling på andre dele af markedet, som vi ser, at vi studerende skubbes ud af. Derfor foreslår vi:

1. En mere bastant formulering, så der ikke bare er en ambition om at skabe rammerne.
2. Offentliggjorte delmål undervejs, så vi kan holde politikerne ansvarlige indenfor en overskuelig tidshorisont. Vi er selvfølgelig beviste om, at korte mål har større usikkerhed, men det har vi tillid til, at borgerrepræsentationen og forvaltningen godt kan finde ud af at kommunikere.
3. En målsætning om en dækningsgrad på 33,3 pct. for ungdomsboliger i 2031, fremfor de kun 16 pct. der er lagt op til i dag

Ønsker København at være verdens bedste studieby og gøre sit bedste for at leve op til FN's verdensmål 11, om at sikre boliger til en overkommelig pris, må det nødvendigvis betyde, at de *studie*boliger, der bygges, er til at betale for *studerende*: ellers er der i vores øjne ikke tale om en studiebolig – blot en bolig.

[1] Danske Elever og Studerendes Kollegieråd 2016, Boligundersøgelsen 2016, s. 18
[2] Dansk Magisterforening, Studieundersøgelsen 2019, s. 19
[3] Nordea 2018, Så meget koster hverdagslivet for unge under uddannelse" s. 2-3
[4] Bygningen af 12.000 boliger, som der nævnes i kommunalplanen, referer til dette mål, jævnfør ungdomsbolig-analyse til Kommuneplan 2019.

Danske Studerendes Fællesråd

Jernbanegade 4, 2. tv.
DK-1608 København V
www.dsfnet.dk

Telefon: (+45) 2819 4502
e-mail: soren@dsfnet.dk

Levevilkårspolitisk Næstformand
Søren Fauerskov Hansen

Fra kommunen har vi indtryk af, at det nuværende mål er udtryk for, hvor langt man kan gå inden for de rammer, der er givet – skal der mere til, er det op til politikerne i borgerrepræsentationen at lave den politiske prioritering.

Vi håber, at det kan samle politikerne på tværs af partiskæl at kæmpe for bedre forhold for byens studerende og være med til at sikre en bedre rammesætning for den studiebyspolitik, der også snart (i skrivende stund) skal vedtages. Samtidig er det vigtigt at indtænke opførslen af nye studieboliger i bæredygtighedsstrategier, således, at studieboligerne opføres bæredygtigt. Vi skal som ungdom leve med konsekvenserne af klimaforandringerne og mange års globalt fodslæben på området og det er væsentligt, at man sammentænker behovet for, at studieboliger både skal være billige og bæredygtige.

En fælles boliggaranti for København og forstadskommunerne – med Københavns Kommune i front.

Danske Studerendes Fællesråd foreslår, at man indskriver et mål om at lave en boliggaranti for alle studerende i København og omegnskommuner. Dette indebærer en forpligtigelse til, at Københavns Kommune sætter sig for bordenden med omegnskommunerne og sikrer, at en sådan ordning også bliver en succes. Det er samtidig væsentligt, at en boliggaranti for København og omegnskommuner ikke bliver en sovepude for manglende handling: derfor skal Københavns kommune være i front og være den kommune, der netto skaber flest nye reelle studieboliger, relativt til befolkningstal.

Mangfoldighed, der også inkluderer internationale studerende:

I forhold til temaet om mangfoldighed, vil vi gerne have tilføjet, at København skal være velkommende overfor vores internationale medstuderende. Vi synes, det ligger meget i ånden, men synes, det vil være meningsfuldt at få det ind i politikken.

Trivselskrise.

Ifølge tal fra Københavns Universitets studiemiljøundersøgelse oplever 48 pct. af de studerende på universitetet fysiske stress-symptomer dagligt. Trivselskrisen har ingen simple løsninger og kan ikke løses af kommuner alene. Men det kunne med fordel indskrives i kommuneplanen, at man anerkender krisen og vil arbejde for at fremme studerendes trivsel. Dette kan bl.a. gøres ved at:

1. **Fremme studerendes fysiske/økonomiske trivsel,** bl.a. ved at kigge på offentlig transport og boliger. Økonomisk trivsel har en intrinsisk værdi og det er grundlæggende vigtigt for den enkelte at have ro om sin levesituation. Vi mener i forlængelse heraf ikke, at økonomi bør være en forhindring for, at studerende kan blive en del af det faglige og sociale fællesskab på studiet.
2. **Fremme studerendes sociale trivsel**, bl.a. adgang til fællesskaber, kulturlivet, sociale aktiviteter, fritidsaktiviteter, sportsklubber mv.
3. **Fremme studerende psykologiske trivsel.** Hertil kan det tilføjes, at der allerede det allerede står i regeringsforståelsen, at man vil gøre psykologhjælp gratis for unge. Derfor behøver det ikke nødvendigvis være omkostningsfuldt for kommunen, men det er væsentligt at begynde arbejdet proaktivt for at opbygge den nødvendige kapacitet og institutionelle infrastruktur til at facilitere det.

Konkret foreslår vi, at der tilføjes en sætning eller et afsnit, om at man vil arbejde for at fremme den sociale, psykologiske og økonomiske trivsel blandt studerende.

Bemærkninger ift. udsagn fra protokolbemærkninger:

- Konservative: fornuftigt at kigge på at tilføje flere områder som steder man kan bygge i, væsentligt at det også medfører en tilsvarende forøgelse af målet om flere ungdomsboliger.

- Venstre og Konservative: Ønsket om at forringe parkeringsnormerne kan med fordel nedsættes specifikt for studieboliger, da vi ser eksempler på tomme parkeringskældre mm. Det er, specifikt i relation til studieboliger, unødvendigt bureaukrati. Dog væsentligt at fastholde tilgængeligheden for studerende med funktionsnedsatte, der kan have behov for handicap-pladser, derfor skal denne ikke tilsvarende nedsættes.
- Radikale: Ros for aktivt at nævne studerende. Vi glæder os til at læse de nævnte forslag**.**
- SF: Spændende med bæredygtige boliger, husk at unge gerne vil bo bæredygtigt. Ift. kultur, kan det med fordel tilføjes, at dele af kulturlivet reelt er utilgængeligt for studerende. Det kunne fremme byens sammenhængskraft, hvis man gjorde noget for at gøre kulturlivet tilgængelig for ungdommen.

På vegne af Danske Studerendes Fællesråd

Søren Fauerskov Hansen

Levevilkårspolitisk Næstformand

Tlf.: 28194502

Svar til: Høring 49038 af: Eva Ullersted

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
542

INDSENDT AF
Eva Ullersted

POSTNR.
2500

BY
Valby

HØRINGSSVAR
Verdensby med ansvar- Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 Eva Ullersted, Vedr Saxtorphsvej O2 – 965 Saxtorphsvej 11 Det er jo fuldstændig forrykt, at et lille kvarter og en lille vej som Saxtorphsvej skal belastes så kolossalt, når der bygges og bygges nyt på den anden side af Vigerslev Allé, uden at tænke tilstrækkelige dagtilbud ind. Trafikken med aflevering/afhentning af børn, varelevering til institutionerne og renovation m.m. er en kæmpe belastning for kvarteret, og en stressfaktor i morgentimerne for alle, der færdes på Saxtorpsvej og vejene omkring. Alle biler skal på en eller anden måde ud af kvarteret igen, de fleste skal krydse/ud på Vigerslev Allè, man kan ikke byde så mange familier det vedrører denne placering. Man kan ikke byde alle gode gamle Valby borgere og villa ejere, at deres sidste grønne område bliver bebygget. Man kan ikke fratage skolerne og børn i området deres sidste gode grønne område. Hvordan bliver børnelivet for alle de børn der indskrives i de store institutioner, der vil ligge så tæt, uden en stor grøn plæne at udfolde sig på?

Svar til: Høring 49038 af: John Kay Jensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
543

INDSENDT AF
John Kay Jensen

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
Vedrørende sørute forsøgene i 2018 der havde til hensigt at forbedre fodgængernes sikkerhed. ”Forbedringsplanen” i 2018 vedrørende forsøg på cykelmotorvejen ”søruten” blev IKKE sendt til høring i de berørte bydele, så de ganske mange fodgængere som benytter ’fortovet’, på søruten fik en mulighed for at bidrage med løsninger, som giver betydelig større sikkerhed for gående herunder børn, bevægelseshæmmede og gamle. Forsøgene er implementeret og gav IKKE sikre og trygge forhold for fodgængerne. Derfor bidrager jeg nu med følgende forslag vedrørende søernes fredede promenades fremtid: (Se vedhæftede dokument med foto illustrationer)

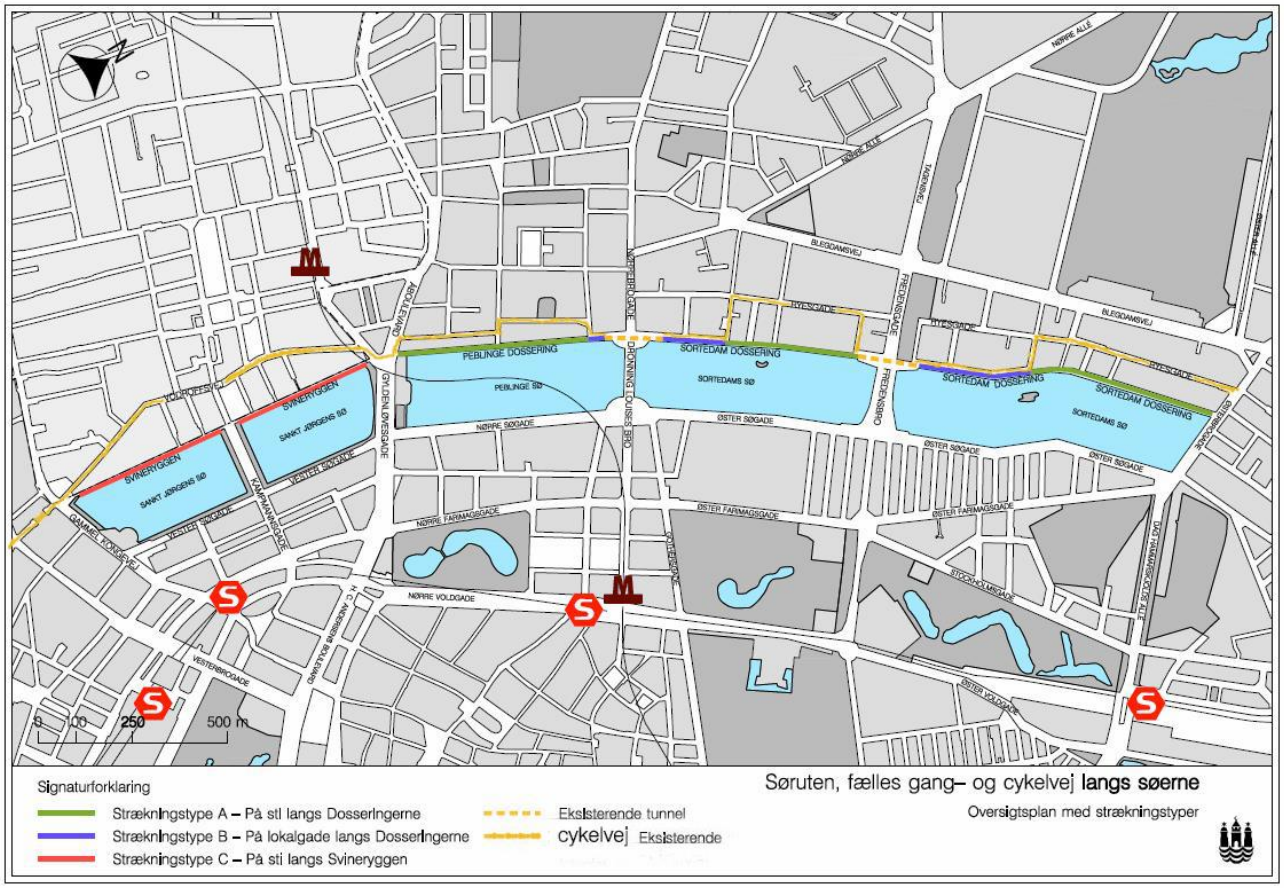
Københavns Kommune
Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 Nørrebro den 22. oktober 2019

Vedrørende sørute forsøgene i 2018 der havde til hensigt at forbedre fodgængernes sikkerhed.

"Forbedringsplanen" i 2018 vedrørende forsøg på cykelmotorvejen "søruten" blev IKKE sendt til høring i de berørte bydele, så de ganske mange fodgængere som benytter 'fortovet', på søruten fik en mulighed for at bidrage med løsninger, som giver betydelig større sikkerhed for gående herunder børn, bevægelseshæmmede og gamle.

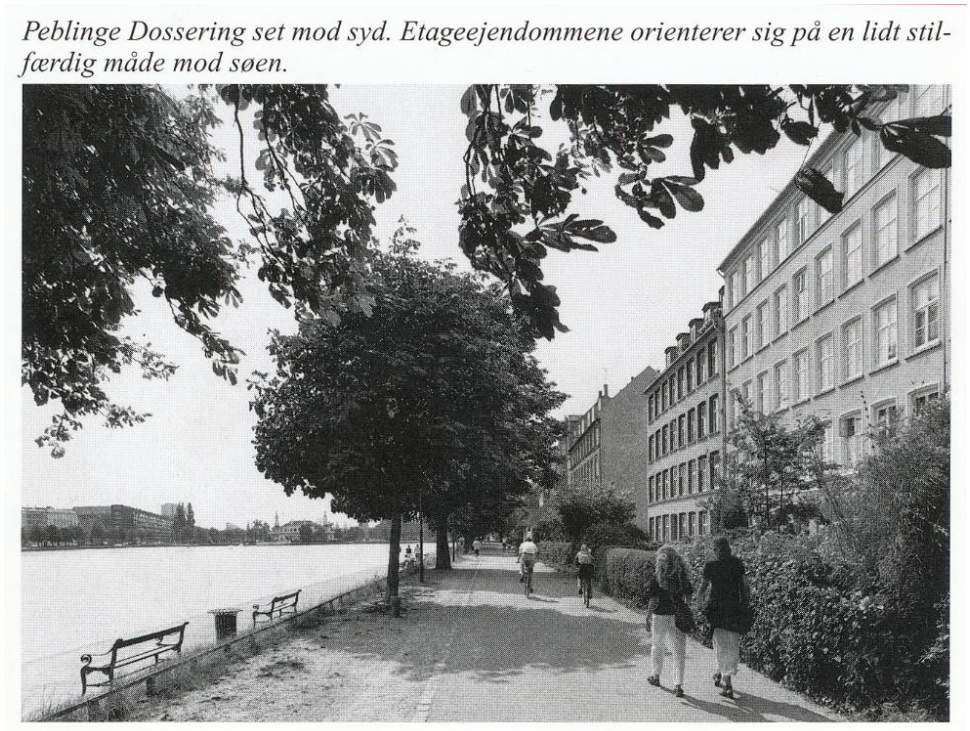
Forsøgene er implementeret og gav IKKE sikre og trygge forhold for fodgængerne. Derfor bidrager jeg nu med følgende forslag vedrørende søernes fredede promenades fremtid:

1. Det bedste vil være at nedlægge den stærkt trafikerede dobbeltrettede cykelsti søruten, da der ikke er plads til et forskriftsmæssigt fortov såvel som en cykelsti, der kan benyttes uden at færdselsloven konstant overtrædes (på sørutens bredeste sted mangler der mindst 2 m). Cykelruten kan nemt flyttes til parallelgaderne (Thorupsgade, Ewaldsgade, Wesselsgade, Dosseringen og Ryesgade), som tidligere har fungeret særdeles godt som cykelrute. Det næstbedste kunne være at gøre cykelstien ensrettet (fra Vesterbro mod Østerbro). Der er desuden fine cykelstier på den anden side af søerne langs Vester-og Øster Søgade.



Alternativ sørute markeret med gul og blå farve. Grøn og rød markeringer bør friholdes for cykeltrafik. Vodroffsvej kan passende samtidig forsynes med cykelstier.

Nørrebroparken: Sådan skal et forskriftsmæssigt trafikanlæg udføres, således at cyklister såvel som fodgængere kan færdes sikkert. Dobbeltrettet cykelsti 4 m + sikkerhedszone med brosten 0,5 m + fortov 2 m = i alt 6,5 m. På 'søruten' er der på det bredeste sted 4,5 m.



Fra dengang hvor det var forbudt at cykle på den fredede gangpromenade. Foto 1995.
Kilde: Bydelsatlas Nørrebro.

Mange brugere af det rekreative parkområde langs søerne mener, at forholdene på den fredede promenade var betydelig bedre dengang det var forbudt at cykle fordi, cyklisterne kørte meget mere forsigtigt og hensynsfuldt.

Nu er det farligt og utrygt at bevæge sig ud på 'fortovet' langs haverne. Ofte kommer cyklerne, herunder ladcykler (et stigende antal eldrevne) i høj hastighed kørende helt inde langs hækkene, hvor fortovet bliver brugt som overhalingsbane. Det medfører åbenlyst livsfarlige situationer.

2. Det er meget attraktivt at gå langs Svineryggen bl.a. fordi der er en spændende søbred med siv og anden bevoksning, og svømmefuglene bygger rede tæt ved promenaden. Derfor er det absurd og hensynsløst at cykelstien er placeret helt ude mod søbredderne, og dermed forvise fodgængerne på en smal sti langs

hækkene. Jeg henviser til Fredningsdeklaration for De Indre Søer i København af 3. marts 1966, der blandt meget andet har det formål at Københavns Kommune forpligter sig til at bevare søarealerne som sådanne og at bevare landarealerne som grønne områder og holde dem som sådanne.
Såfremt den dobbeltrettede cykelsti langs Svineryggen, absolut agtes opretholdt, hvad ikke kan anbefales, er det oplagt at cykelstien flyttes ind langs hækkene og gangpromenaden flyttes ud mod søbredderne. Der skal laves fartdæmpende pump og 'fuldt stop' der hvor de tilstødende 5 gangstier fra Vodroffsvej krydser cykelstien, samt en sikkerhedsadskillelse mellem gangsti og cykelsti. Der har tidligere været opsat parkbænke på Svineryggen, som nu passende kan genopstilles ude langs søbredden til glæde for de mange brugere af den attraktive søpromenade.

Det står ganske klart, at svineryggen er for smal til at rumme såvel gangpromenade som dobbeltrettet cykelsti. Bemærk den skønne bevoksning, vandplanter og siv langs søbredden.

Svineryggen. Cyklistproblemerne viser, hvor utrygt og farligt det er at være fodgænger. Der er åbenlyst ikke tilstrækkelig samlet bredde til, at det udførte trafikanlæg kan benyttes på lovlig vis.

3. Som tidligere nævnt benytter cyklisterne bestandigt 'fortovene' langs søruten til at cykle på. Ofte i høj fart. Det er meget utrygt og farligt for fodgængerne ikke mindst for børn og gamle. For at gøre det sikkert for fodgængere at færdes på det ganske smalle fortov langs hækkene, foreslås fortovet hævet med kantsten eller beskyttet med en kant mod cykelstien. Se foto.

Her er et godt eksempel fra København på brugbar beskyttelse af et fortov, som er i niveau med cykelstien.

Cyklisterne benytter konstant 'fortovet' som overhalingsbane indenom.

Mange ladcyklister benytter hensynsløst 'fortovet' som overhalingsbane. Et stigende antal cykler og ladcykler er eldrevne, som kører i meget høj fart. Hvis et barn kommer løbende ud på fortovet fra ejendommene bag hækkene, er det ikke svært at forestille sig, hvilken forfærdelig ulykke der sker ved påkørsel.

Cyklisterne har også ulovligt indtaget 'den nedre' grussti. Mange af fodgængerne, som prøver at færdes trygt og sikkert på promenaden, har lavet en ny gangsti på græsset langs med kastanjetræerne.

Bemærk skiltet: Ny belægning og 'fartdæmpninger', da både fodgængere og cyklister skal bruge stien. Der er endnu ikke set eksempler herpå, nu 10 år efter.

Det forsøgs-forslag til sørute, som blev forelagt på borgermøderne på Søpavillonen i efteråret 2006, gik i korte træk ud på, at det skulle gøres lovligt at cykle på søpromenaden som fælles sti, men med størst hensyn til fodgængernes sikkerhed. Borgerne har ikke været inddraget i det senere udførte trafikanlægget med en separat dobbeltrettet cykelsti (supercykelsti) og et separat fodgængerområde (fortov).

Det skal desuden nævnes at vejkrydset ved Åboulevard og Rosenørns Allé ofte, er meget kaotisk for såvel fodgængere som cyklister.

Jeg supplerer gerne med flere forslag og fotodokumentation - herunder video.

Det anbefales at udarbejdelse af forslag til lokalplan vedrørende principper for bebyggelsen mv. vest for Søerne, der skulle være klar i 2014, snart bliver en realitet. Den fredede sø promenade bør indgå som en del af lokalplanen.

Nørrebro den 22. oktober 2019

Med venlig hilsen
John Kay Jensen
Arkitekt MAA
Peblinge Dossering 26B, st. tv.
2200 København N

Svar til: Høring 49038 af: Nørre Kvarters Beboerforening

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
544

INDSENDT AF
Nørre Kvarters Beboerforening

POSTNR.
1453

BY
København

HØRINGSSVAR
Nørre Kvarters Beboerforening tilslutter sig helt og holdent høringssvar 474 fra Stræderne og Strøgets Beboerforening og høringssvar 291 fra Indre Bys Lokaludvalg

Svar til: Høring 49038 af: Rasmus Rise

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
545

INDSENDT AF
Rasmus Rise

POSTNR.
1432

BY
København K

HØRINGSSVAR
Lynetteholmen - Det er med stor bekymring at jeg kan se at der planlægges at køre et meget stort antal lastbiler i mange år med forurenet jord direkte igennem et beboelseskvarter og destruere en havn med et dertilhørende miljø. Der er ved Margretheholmen et fuldstændig unik sammenblanding af urbane miljøer som med de planlagte tilkørselsveje (enten den ene eller den anden) vil ødelægge dette område. Det virker uigennemtænkt ikke at have den slutlige infrastruktur tænkt ind i planen og bruge det som en fordel når øen anlægges, og altså etablere tilkørselsvej via tunnel under havn og beboelsesområde istedet for at pløje en 30-årig "midlertidig" industrivej igennem Margretheholmen og havnen.

Svar til: Høring 49038 af: Supawadee Kraisorn

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
546

INDSENDT AF
Supawadee Kraisorn

POSTNR.
2100

BY
København

HØRINGSSVAR
Høringssvar Jeg skriver dette indlæg til den høring der pågår angående bygningen af 12 fritliggende ”skæve boliger” til hjemløse på plænen afgrænset af Ramløsevej, Emdrup vænge og Børnehuset. Jeg synes det er en rigtig dårlig ide at placere hjemløse og særligt udsatte grupper der har svært ved at indpasse sig – netop på dette grønne frirum og legeareal for områdets børn og unge. Området er rekreativt og bruges som sådan af børnene og de unge i kvarteret, og det er tydeligt at iagttage at de er trygge ved at bruge området som det ligger og fungerer i dag. Med bygningen af 12 boliger vil ikke bare det rekreative område til børnene og de unge gå tabt, de og deres forældre vil samtidig opleve en utryghed ved områdets nye beboere og ved den ved ind- og udflytning af de hjemløse og særligt udsatte der nu vil få ”ejerskab” på området

nye boliger ikke bliver tårnhøj som følge af tab af et vigtigt rekreativt område plus en stærk øget utryghed hos børn og unge i området, som måske vil kunne blive fristet til alkohol og stoffer. Jeg må derfor stærkt anbefale at der ikke gås videre med planen.

Svar til: Høring 49038 af: Marianne Kjær

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
547

INDSENDT AF
Marianne Kjær

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Forældreforeningen Brug Folkeskolen

POSTNR.
2100

BY
København

HØRINGSSVAR
I KP19 beskrives et behov for tre nye skolespor Ellebjerg Skoles nuværende distrikt. Dette giver behov for at bygge en ny skole. Forældreforeningen Brug Folkeskolen anbefaler at kommunen beholder Ellebjerg Skoles distrikt i sin nuværende form. I Forældreforeningen Brug Folkeskolen arbejder vi for at blandt andet Ellebjerg Skole skal blive ved med at være en mangfoldig skole hele vejen fra 0.-9. klasse, der bidrager til lokalområdets sammenhængskraft. Skolen har fået succes med at tiltrække forældre fra det økonomisk ressourcestærke segment, der ellers har haft tradition for at fravælge den. Dermed har Ellebjerg Skole nu en mere blandet skole, der består af elever fra flere sociale lag og børn med såvel et- og tosprogsbaggrund. Den positive udvikling skolen er i, har gjort at børn fra haveforeningerne, rækkehusene ved Vildrosen samt børn fra fiskerihavnen og ejer- og andelslejlighederne går i skole sammen med børn fra de almene boliger omkring Borgbjergsvej, P. Knudsensgade og Stubmøllevej. Vi ønsker fortsat at børn fra Bådehavnsgade går i skole på Ellebjerg. Hvis der åbnes op for en separat skole tæt på Bådehavnsgade, i det nuværende distrikt, er vi bekymret for at Sydhavnen endnu en gang bliver delt op i forhold til skolerne i de gamle dele og de nybyggede og socioøkonomisk ressourcestærke dele. Den nye skole vil med sandsynlighed ligge i den del af Ellebjergs distrikt der har og vil få de mest økonomisk velstillede forældre, mens den nuværende Ellebjerg Skole vil ligge i den del af Sydhavnen, hvor der er mange økonomiske og socialt udfordrede forældre. For at fortsætte den gode udvikling Ellebjerg Skole er i, forestiller vi i Forældreforeningen Brug Folkeskolen os, at den skole der skal bygges i Ellebjerg Skoles distrikt, bliver til en udskolingsskole, enten som en skole med to matrikler eller som en separat udskolingsskole for Ellebjerg Skoles børn. Ellebjerg Skoles nuværende bygning vil i så fald rumme indskoling og mellemtrin for hele distriktets børn. Vi i Forældreforeningen Brug Folkeskolen anbefaler derudover, at man bør placere den nye skole så tæt på Ellebjerg Skole som muligt, så personalet og lokalerne på de to matrikler nemmere kan

forbindes rent fysisk. Det kan for eksempel være langs Borgmester Christiansensgade, hvor der allerede er planlagt byggeri ifølge KP19. Venlig hilsen Forældreforeningen Brug Folkeskolen

Svar til: Høring 49038 af: Marit Dalsgaard

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
548

INDSENDT AF
Marit Dalsgaard

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Høringssvar til Kommuneplan 2019. Som beskrevet i forslag til ændret kommuneplan ønsker Københavns Kommune at være en grøn by. Dette hilser jeg meget velkomment. Kommuneplan 2019 bør sikre, at byudvikling sker som en samlet plan. Befolkningsfremskrivningerne er et af grundlagene for KP 2019. Det forudsættes, at København fortsat vil være en attraktiv by at bo i og man forventer, at den store befolkningstilvækst fortsætter. Det er positivt, at kommuneplanen prioriterer en større andel af mindre boliger og mulighed for flere almene boliger. Men hvis København fortsætter med at blive bebygget så tæt uden de nødvendige grønne åndehuller og boligpriserne/huslejen bliver så høj som tilfældet er i tidens nybyggeri tror jeg ikke, at folk i samme grad har lyst til/råd til at bo i København. Priserne presser såkaldt almindelige mennesker ud af byen. Tendensen har vi allerede set. Mange børnefamilier ser sig nødsaget til at flytte ud. Det er ikke tilstrækkeligt at bygge flere boliger, hvis disse ikke er til at betale. Derfor må man spørge: holder tallene om befolkningstilvæksten på lang sigt, hvis den nuværende udvikling fortsætter: Det er langt fra sikkert. Det er vigtigt, at vi som borgere trives i vores by. Hvis man bor for tæt, hvis der er for meget trafik og støj eller for få grønne åndehuller trives mennesker ikke. Som Sydhavner interesserer jeg mig naturligt for både det nye og det gamle Sydhavn. I det gamle Sydhavn har vi Tippen, et yndet naturområde, som er flittigt brugt af begge bydele. Vi har Valbyparken, områderne omkring Karens Minde, små byrum mellem husene og ikke mindst Stejlepladsen. Vi har brug for bynær natur, vild natur og biodiversitet i byen. Jeg mener, at det er forkert at affrede naturområder for at give plads til byggeri. Det er vigtigt at bevare alle rekreative arealer også de vilde. Vi kan ikke få dem igen, hvis de først er bebygget. Det ligger mig meget på sinde at bevare Stejlepladsen som naturområde, det unikke miljø i Fiskerhavnen såvel som Tippen og de øvrige nævnte områder. De bør bevares og fredes for fremtiden. I nybyggeri er det vigtigt at indtænke rekreative pladser. I det nye Sydhavn – Sluseholmen og Teglholmen er der for få opholdssteder/parker. Der er bygget højt og tæt og sådan bygges der stadig. Fremtidigt boligbyggeri må efter min mening gerne være nytænkende, ikke for højt/for

tæt og det bør passe ind i det omkringliggende område. Hvor det passer ind kunne man eksperimentere med boligformer, hvor beboerne er med til at skabe deres kommende bolig. I særlige områder kunne man invitere til selvbyg. Det er byggeri, som mange mennesker vil trives i. Det kunne give flere farverige boligmiljøer, hvor fællesskaber trives. Bådehavnsgade Vest (området mellem Bådehavnsgade og Sydhavnstippen) vil være et oplagt område at eksperimentere med sådanne boligmiljøer. Der skal være plads til mangfoldighed og forskellighed i vores by. Plads til unge som ældre, familier, enlige med og uden børn. Mange ældre efterspørger bofællesskaber og i øvrigt også mange familier. Man ved også, at psykisk syge og handicappede trives i bofællesskaber med støtte. Der er mangel på disse pladser og tendensen går desværre den modsatte vej i dag: at disse mennesker presses ud i egen bolig og skal forsøge at bo alene. Mange af dem magter det ikke trods støtte. Så derfor ønskes flere bofællesskaber. Der bliver flere socialt udsatte i København. Nogle er hjemløse, andre bor i en bolig, hvor de ikke kan holde ud at være. Socialt udsatte har brug for boligmiljøer, hvor der er støtte i form af boligsocialt arbejde/støttekontaktpersoner. Der bør indtænkes flere væresteder, folkekøkkener o.l., som inviterer til social integration. Der bør oprettes flere lokale "hellesteder" for de socialt udsatte, der opholder sig på vores pladser i byen. Flere sociale viceværter (som i Århus, Klostertorv) kan sikre støtte og facilitere dialog mellem den udsatte, beboere og erhvervsliv. Der skal arbejdes med at løfte udsatte mennesker på flere niveauer både m.h.t. bolig, erhvervsmuligheder og netværk. Det bør sikres, at alle har nem adgang til kultur, idræt m.m. Kultur binder os sammen, udvikler og udfordrer os. Alle bydele bør have et lokalt teater, kulturhus, tilstrækkelige idrætsfaciliteter m.m. Og der skal passes på vores særlige arkitektur og historiske bygninger, hvoraf mange bygninger, der står tomme vil kunne bruges kulturelt f.eks. haller, kapeller, nedlagte kirker o.l. Alt i alt er det mit håb, at KP 2019 kan sikre, at byudviklingen sker efter en samlet bæredygtig plan, der rækker langt ud i fremtiden. Med venlig hilsen Marit Kristinne Dalsgaard Havebyen Mozart 30 2450 København SV

Svar til: Høring 49038 af: Søren Rud

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
549

INDSENDT AF
Søren Rud

POSTNR.
1453

BY
København

HØRINGSSVAR
Som beboer i Middelalderbyen gennem 46 år, kan jeg kun tilslutte mig høringssvar nr. 291 fra Indre Byes Lokaludvalg og svar nr. 474 fra Stræderne og Strøgets Beboerforening

Svar til: Høring 49038 af: Jeanne

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
550

INDSENDT AF
Jeanne

POSTNR.
1432

BY
Kbh

HØRINGSSVAR
De planer der er for Margretheholm er katastrofale. Hør på beboernes gode forslag således den planlagte tunge trafik ændres og ødelæggelse at de rekreative områder ikke sker.

Svar til: Høring 49038 af: Naja Andersen, Freja Friis, Mikkel Boe Følsgaard

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
551

INDSENDT AF
Naja Andersen, Freja Friis, Mikkel Boe Følsgaard

POSTNR.
1670

BY
København V

HØRINGSSVAR
En grøn og klimaneutral storby. Vi deler ønsket om, at København skal være en by, der inspirerer resten af landet og resten af verden – at København skal være en grøn foregangsby. I vores optik er en grøn foregangsby en by, der tager klimaudfordringen alvorligt. Det betyder, at byen skal sikre, at de emissioner, som byens borgere, institutioner, transportsystemer og virksomheder er ansvarlige for, nedbringes til et niveau, der efterlever Parisaftalens mål. En foregangsby er også en by, der værner om sine borgeres fysiske og sociale udfoldelsesmuligheder ved at sikre dem et liv med ren luft, grønne områder, trafiksikre veje og levende byrum. Nærværende kommuneplansforslag sætter ikke mål og rammer, der reelt vil nedbringe byens og borgernes udledninger og realisere kommunens målsætning om CO2-neutralitet. Særligt savnes initiativer inden for transport, byggeri og energiforsyning. Se vedlagte høringssvar.

Det København, vi ønsker

Vi deler ønsket om, at København skal være en by, der inspirerer resten af landet og resten af verden – at København skal være en grøn foregangsby.

I vores optik er en grøn foregangsby en by, der tager klimaudfordringen alvorligt. Det betyder, at byen skal sikre, at de emissioner, som byens borgere, institutioner, transportsystemer og virksomheder er ansvarlige for, nedbringes til et niveau, der efterlever Parisaftalens mål.

En foregangsby er også en by, der værner om sine egne borgeres fysiske og sociale udfoldelsesmuligheder ved at sikre dem et liv med ren luft, grønne områder, trafiksikre veje og levende byrum. Samtidigt bør byens udvikling sørge for at værne om dets kulturelle og historiske særpræg og egenart. Desværre er der en tendens til at de seneste års vækstorienterede og privatfinansierede byudvikling genererer ensartede og monotone nybyggerier, som i mange tilfælde går på kompromis med bylivskatalyserende og mangfoldige byrum. En verdensby med et ansvar skal nødvendigvis sikre grønne og sociale mødesteder.

Der er derfor behov for at gå en anden vej i den kommende kommunalplansperiode.

København har sat et mål om at være CO_2-neutral i 2025. Det vil således være i den kommende kommuneplans periode, at dette mål skal realiseres, men dette er ikke afspejlet i forslaget. Særligt savnes specifikke initiativer og skærpede miljøkrav inden for byggeri, transport og energiforsyning:

- **Byggeri**: Næsten alle bydele ønskes yderligere bebyggede, og omkring stationer foreslås fortætning, udbygning med flere højhuse. De foreslåede byggeaktiviteter kan ikke gennemføres uden meget stor miljø- og klimabelastning i anlægs- og brugsfasen. Vi har de senere år kunnet følge eksempelvis byggeriet på Carlsberg, og kan konstatere, at der ikke bliver sparet på ressourcetunge byggematerialer. Hertil kommer, at der i de fleste tilfælde er tale om relativt luksuriøse lejligheder med mange kvadratmeter, flere badeværelser etc. pr. beboer, hvilket ikke er med til at understøtte et mindre energi- og ressourceforbrug pr. indbygger. Tværtimod. Hvordan harmonerer alt dette med den påståede stræben efter CO_2-neutralitet?
- **Transport**: Der er er ikke meget i kommunalplansforslaget, der peger imod CO_2-neutral transport i 2025. Særligt savnes reelle initiativer til at mindske biltrafikken i København. Dette skal ske ikke alene af hensyn til klimaet, men også til lyd- og luftkvalitet, trafiksikkerhed og folkesundhed. Kommunens egne tal viser tydeligt, at udviklingen går i den forkerte retning – antallet af biler og antallet af ture i bil i København er steget i den foregående planperiode. Konkret bør målet om, at højst 1/3 af kørte personture foregår i bil ændres til højest 1/4. Der er således behov for konkrete initiativer til at mindske biltrafikken fx gennem flere bilfrie zoner, skærpet roadpricing samt ved gennemførelse af en lavere p-norm. For at sikre grønne alternativer til den privatejede personbil skal det gøres mindre attraktivt og mere besværligt at eje og parkere en bil i byen. Samtidigt er det centralt at skabe langt bedre forhold for cyklister og offentlig transport. Kommunalplanen lægger eksempelvis op til, at der stadig skal bygges med meget høje krav til antallet af p-pladser både når det gælder boliger og erhverv. Men det er kendt viden, at antallet af p-pladser er direkte proportionalt med hvor meget folk vælger at bruge bilen som transportmiddel. De eneste konkrete planer for at begrænse bilkørslen synes at være planerne for indre by, der dog er baseret på, at der i fremtiden bygges en østre ringvej – dvs. en havnetunnel – som endnu et storstilet anlægsprojekt, der uundgåeligt vil være stærkt klimabelastende i byggefasen samt tilføre ekstra trafik. Dette er indiskutabelt både klimabelastende og generende for det levede liv.
  Herudover må en kommune, der har et erklæret mål om CO_2-neutralitet, forholde sig til, hvorvidt en fortsat udbygning af Københavns Lufthavn (om end den er placeret i Tårnby kommune)

harmonerer med CO_2-neutralitet? I forlængelse heraf virker det usammenhængende at satse på fortsat øget turisme i København uden at forholde sig til, hvordan turisterne kommer hertil og den CO_2-belastning, det indebærer. Omvendt kunne man som kommune være langt mere visionær i forhold til København som en 'tog-hovedstad' med potentiale for at trække turister både til og fra København over i en mere bæredygtig transportform.

- **Energiforsyning**: Vejen til Københavns $C0_2$-neutrale energiforsyning er i helt overvejende udstrækning baseret på omstilling af de kulbaserede kraftvarmeværker til biomasse. Men biomasse er ikke CO_2-neutralt (selvom det regnes sådan på papiret), som påpeget af blandt andre Klimarådet af flere omgange. Emissionerne fra de københavnske skorstene vil efter omstillingen til biomasse være større, end hvis man var fortsat med at brænde kul af. Det bør ikke være sådan, at afbrændingen af træ i de københavnske kraftvarmeværker bruges til at øge muligheden for at udlede CO_2 i andre sektorer i København med henvisning til, at man har fortrængt CO_2-udledning fra elforsyningen i *andre* kommuner, der nu anvender el produceret ved biomasseafbrændning i København. Realiteten er, at København med dette træforbrug er med til at underminere de muligheder for at binde atmosfærisk kulstof i jord og planter, som vi er så afhængige af, hvis vi skal nå målene i Paris-aftalen. Denne utilsigtede konsekvens af den københavnske omstilling fra kul til biomasse er bestemt ikke i hverken klimaets eller københavnernes interesse.

Vi tilslutter os desuden høringssvarene til kommuneplansforslaget fra Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH.

København hævder at være på vej mod CO_2-neutralitet, men med nærværende kommunalplansforslag sætter man ikke mål, der reelt vil nedbringe byens og borgernes udledninger.

Målet om CO_2 neutralitet bør gælde alle sektorer og sfærer inden for byens udvikling – og bør derfor ikke være en skrivebordsøvelse. Som storby er det vel netop på områder som infrastruktur, transport, energi, byggeri og turisme, at man virkelig kan sætte ind og blive en reel foregangsby, en reel verdensby med ansvar.

Som borgere i København er vi klar til denne omstilling og vi forventer, at vores politikere tager det lederskab, der skal til.

Mvh

Naja Andersen

Freja Friis

Mikkel Boe Følsgaard,

borgere i København.

Svar til: Høring 49038 af: John Kay Jensen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
552

INDSENDT AF
John Kay Jensen

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
Vedrørende Københavns Kommunes forvaltning af bygningers facader med høj bevaringsværdi. Det er bekymrende. at der ikke længere tages hensyn til historiske facader med høj bevaringsværdi i Københavns Kommune. Vedhæftet billeder af 7 ejendomme på Peblinge-og Sortedam Dossering viser, hvor der indtil i dag er opsat altaner. (Se vedhæftede dokument med foto illustrationer)

Københavns Kommune
Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 Nørrebro den 22. oktober 2019

Vedrørende Københavns Kommunes forvaltning af bygningers facader med høj bevaringsværdi.

Det er bekymrende. at der ikke længere tages hensyn til historiske facader med høj bevaringsværdi i Københavns Kommune.

Vedhæftet billeder af 7 ejendomme på Peblinge-og Sortedam Dossering viser, hvor der indtil i dag er opsat altaner.

Hvad angår de 7 ejendomme har forvaltningen tilsyneladende ikke draget omsorg for at bevare vores fælles bygningskulturarv.

Byggeloven § 6 D: Kommunalbestyrelsen kan gøre en tilladelse efter byggeloven afhængig af, at bebyggelsen får en sådan ydre udformning, at der i forbindelse med dens omgivelser opnås en god helhedsvirkning.
Stk. 2. Skiltning, lysinstallationer o.lign. må ikke være til ulempe eller virke skæmmende i forhold til omgivelserne. Kommunalbestyrelsen kan ved forbud eller påbud sikre opfyldelsen af 1. pkt.

”Ejendommene er i bydelsatlas Nørrebro vurderet med bevaringsværdien 3, der er HØJ. Ejendommene er desuden beliggende i et område, der i Kommuneplan 2001 er udpeget som område med særlige by arkitektoniske kvaliteter og helhedspræg, der skal søges bevaret, om nødvendigt ved udarbejdelse af bevarende lokalplan. Lokalplanen lader vente på sig. Der var planlagt en bekendtgørelse i 2014. Men der er endnu ikke fremlagt en bevarende lokalplan for ”Bebyggelsen vest for Søerne”. Alt imens bliver de bevaringsværdige facader hæmningsløst plastret til med standartaltaner.

Opsætning af standartaltaner på de 7 ejendomme er arkitektonisk meget skæmmende og er helt fremmed for såvel den oprindelige arkitektur som for helheden i det omgivende miljø (se fotos). Med facadernes frie beliggenhed ud til Søerne vil altanerne desuden kunne ses vidt omkring**.**

Sagsbehandlingen i Teknik-og Miljøforvaltningen, Byggeri forekommer at være tilfældig og inkompetent. Der er åbenlyst ingen beskyttelse af de historiske og bevaringsværdige facader i Københavns Kommune længere.

Med venlig hilsen
John Kay Jensen
2200 København N

FOTOEKSEMPLER (se de følgende sider)

Peblinge Dossering 48 - ganske skæmmende altaner. (de røde facademursten blev samtidig berappet)

Peblinge Dossering 16 (altaner opsat marts 2014) Her er gesimsen dog bevaret intakt, men de store standartaltaner er ganske skæmmende.

Peblinge Dossering 20 - et stykke af gesimsen er fjernet og altanerne er helt ude af proportion med den (engang) bevaringsværdige facade.

Peblinge Dossering 44 – et stykke af gesimsen er fjernet (Foto 3. april 2018)

Peblinge Dossering 46 - opsætning af 6 stk. relativt små tilpassede altaner og døre.
(efter min opfattelse den eneste altanopsætning på bevaringsværdig facade langs Peblinge Dossering, som arkitektonisk kan forsvares, dog er standartaltaner ikke egnet til denne fine facade).

Peblinge Dossering 48, 46 og 44 - De store standartaltaner på nr. 48 (tv. i billedet) er ganske skæmmende.

Her ses den ikoniske byport til Nørrebro. Sortedam Dossering 1 (til højre), som er tegnet af den nuværende stadsarkitekt i Københavns Kommune Camilla van Deurs oldefar, som var datidens stadsarkitekt. På billedet ses at facaden, med høj bevaringsværdi, bliver plastret til med standartaltaner.

Nørrebros byport Peblinge Dossering 2 og Sortedam Dossering 1 med 'Peblingebroen' i forgrunden. Foto ca. 1875.

Svar til: Høring 49038 af: Simone Aaberg Kærn

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
553

INDSENDT AF
Simone Aaberg Kærn

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Billedkunstner

POSTNR.
2200

BY
København K

HØRINGSSVAR
Planen er slet ikke tilstrækkelig ambitiøs i forhold til reduktion af partikelforurening og CO2. Planen lever ikke op til kommunens egen ambition om at være en grøn kulturby. I min indsigelse er Fiskerihavnen en eksempel på en hovedløs ødelæggelse af både bynatur og et unikt kulturområde med kunstneriske værksteder og blandet skabende erhverv. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man udnytter eksisterende gammelt byggeri og i øvrigt bygger på gråt og ikke på grønt og blåt. At kulturelle miljøer bevares og udbygges så byen ikke forarmes mentalt. De nybyggede områder af byen er golde rev præget af monokultur. Fortsætter den retning smadre i vores fine by, Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. Det foreslås desuden, at sætte ”bådehavnsgadeområdet” bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Venligst billedkunstner Simone Aaberg Kærn

Nørrebro 21. 09. 2019

Til Københavns Kommune
Center for Byudvikling Økonomiforvaltningen Rådhuset,
1599 København V
E-mail: CBU@okf.kk.dk

Høringssvar til ”Forslag til Københavns Kommuneplan 2019”

Overordnet:
Lynetteholmen skal debateres blandt borgerne, processen har hidtil været utilfredstillende. Planerne for reduktion af partikelforurening er uambitiøs og truer vores børns helbred. I passer ikke godt nok på de grønne områder, biologiske og kulturelle biotoper. Det er vores by, det bliver en ringe by hvis i sælger ud af det fælles til højstbydende. Samarbejde med omegnskommuner om boliger til de trængende er en bedre vej at gå ind at bebygge vores åndehuller.

Bevar eksisterende byggeri og byg evt. til det eksisterende, byg gråt på gråt og lad grønt og blåt stå.

Herunder kommer min indsigelse mod, samt kommentarer og alternativt forslag til Københavns Kommunes forslag til ”Københavns Kommuneplan 2019”

Dette er en generel indsigelse mod den foreslåede planlægning af byudvikling i området omkring Fiskerhavnen (Plannummer 1907), Stejlepladsen (Plannummer 1315), Bådehavnsgade Syd (Plannummer 1908) og Bådehavnsgade Vest (Plannummer 1944).

Indsigelsen har særligt henblik på at sikre bevarelsen af Stejlepladen som et vild selvgroet naturligt åndehul for dyr og mennesker samt at sikre Fiskerhavnen og Stejlepladsen som et kulturområde af væsentlig værdi der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk.

Lidt om borgerinddragelse og bevaring af Købehavns kulturmiljøer og grønne åndehuller Jeg vil starte med at henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på Planlovens formålsparagraf (citat):

Kongens Enghave den 21. oktober 2019
” Planlovens formål: Planloven skal medvirker til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre og plantelivet”
” Planlægningen skal især sikre, at:
- der bevares værdifulde bymiljøer
- offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.”
Københavns Kommune har således foregrebet Planlovens skærpede bestemmelser ved:
1) I ”Budgetaftale for København 2019” at have vedtaget et byggeri med et etageareal på 64.500 m2 på Stejlepladsen uden nogen som helst foregående orientering af eller høring i offentligheden.
2) Efterfølgende af have indgået en aftale med regeringen om en affredning af Stejlepladsen uden nogen form for reel orientering af eller høring i offentligheden.
Københavns Kommune gør sig derved skyldig i, ikke at værne om landets natur og miljø og ikke at arbejde for menneskets livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet.
Københavns Kommune misligholder derved groft sine forpligtelser i forhold til at ”bevare værdifulde bymiljøer” samt at ”offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.”

Stejlpladsen og Fiskerhavnens er i følge Københavns Kommune et (citat): ”kulturområde af væsentlig værdi” ”der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk” og som ”er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne”.
Kulturstyrelsen under Miljøministeriet kiggede i 90’erne i samarbejde med Københavns Kommune på bevaringsværdier i bydelen og skrev i ”Bydelsatlas Kgs. Enghave” at (citat): ”Fiskerhavnen har

et intimt havnemiljø med selvgroet og tæt bebyggelse af fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder med en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og malerisk udtryk"
Fiskerhavnen rummer desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København og Stejlepladsen har gennem generationer været anvendt til bundgarnspæle og tørring og klargøring af fiskegarn, der hænger på stejle.

#københavnersnak

I 2018 inviterede Københavns Kommune københavnerne til at komme med bud på, hvad de mener, er vigtigst i byens udvikling frem mod 2031. #københavnersnak hed rækken af debatter, middage og en tænketank, hvor mere end 6.000 københavnere slog fast, at udviklingen først og fremmest skal passe på Københavns kvaliteter.
Konklusioner fra denne proces er indskrevet i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" og her lyder det bland andet (citat):
"At de største udfordringer for København er afledte konsekvenser af byens popularitet og succes. Det gælder eksempelvis presset på grønne områder og trængslen i byen." og "Vi kan gøre os umage for at holde fast i de kvaliteter, vi sætter så stor pris på: Den blandede og grønne by."
Ud af de fire centrale budskaber fra københavnerne, lyder to af dem således (citat):
- " Plads til alle" siger at "der skal være grønne åndehuller"
- " Pas på byens kvaliteter" siger 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."
"Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" angiver ligeledes (citat):
"København skal være en demokratisk storby, hvor københavnerne, foreningslivet og byens erhvervsliv er aktive
medspillere i byens udvikling."
"Der skal være gennemsigtighed i byens planlægningsprocesser, så borgere, organisationer og virksomheder kan følge
med i og få indflydelse på, hvad der sker."
"At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at
tilpasse byen til fremtidens klima."
"Det er derfor vigtigt, at vi arbejder målrettet med at højne kvaliteten af de eksisterende grønne områder og skaber
gode betingelser for bynatur, biodiversitet og vild natur, når nye områder skal byudvikles.
"En af Københavns styrker er, at den er tæt på vandet. Det giver helt særlige kvaliteter og utallige muligheder for at
bruge havnen og vandet som rekreative pauser i byen – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold."
"Byen rummer med sin mangeårige historie værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, som vidner om fortidens københavnerliv og den udvikling, der er fundet sted. Som historiske og kulturelle spor er det med til at give identitet og kant til nutidens og fremtidens by."

Alle disse ovenstående og mange tilsvarende citater i "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019" står i meget stærk kontrast til Københavns Kommunes reelle ageren i forhold til området omkring Fiskerhavne. og Stejlepladsen.
Københavns Kommune foreslår nemlig et gigantisk byggeri med 550 lejligheder på 64.500 etagekvadratmeter med en bebyggelsesprocent på 150 og en byggehøjde på 24 meter og med 5 - 7 etager på de kun ca. 200 x 200 meter som udgør Stejlepladsen.
Nybyggeriet på Stejlepladsen vil fuldstændig ødelægge miljøet og kulturen i Fiskerhavnen og vil samtidig fjerne et vigtigt grønt og vildtvokset naturligt åndehul i bydelen. (Stejlepladsen er beliggende i et vandområde der er beskyttet af EU fuglebeskyttelsesdirektiv (Natura 2000) og dette område er samtidig et af hele Danmarks kun 27 Ramsarområder - vådområder med så mange vandfugle, at de har international betydning og skal beskyttes.)
Københavns Kommune er i gang med at ødelægge byens natur- og kulturværdier, samtidig med at de fylder kommuneplanen med slidte klicheer:
"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"
Hele borgerinddragelsesidéen klinger hult når man kigger på fakta - her er tre eksempler:

1) I ”Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018”, der udstikker retningen for udviklingen af København frem mod 2031, indkom der i alt 156 svar fra hele Københavns Kommune og 53 af dem (ca. 1/3) udtalte sig direkte imod et byggeri på Stejlepladsen. (Forslag imod byggeri på Stejlepladsen: Nr.: 14, 46, 47, 47, 51, 53, 54, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77,78, 79, 80, 81, 82, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 111, 118, 122, 125, 127, 130, 135, 137, 138, 139, 147, 148 og 150).
2) Kgs. Enghave Lokaludvalg har i ”Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020” eksplicit udtrykt ønske om at (citat):
- ”Bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen gennem fredning”
- ”Fastholde bådmiljøet og – klubberne i en harmonisk udvikling”
- ”Binde stejlepladsen sammen med Sydhavnstippen”
Kgs. Enghave Lokaludvalg skriver blandt andet at:
”Området er en perle for København med stor bevaringsværdi. Derfor er det yderst vigtigt at sikre fremtidige aftaler for området som viderefører dets traditioner og respekterer den omkringliggende natur. Det drejer sig om”:
- ”at støtte den eksisterende bæredygtige fiskeriernæring”
- ”at holde fast i at bådmiljøet og -klubberne udvikler sig i harmoni med brugerne af den lokale havns ønsker”
- ”at binde stejlepladsen bedre sammen med det grønne område på Sydhavnstippen, ved at der kan foregå mindre
og rolige aktiviteter på pladsen, typisk lærende aktiviteter med et maritimt islæt”
- ”at forhindre at byudviklingen bevæger sig ind på området med stort nybyggeri til følge”
Overborgmester Frank Jensen skriver i forordet ” ”Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020” (citat):
”Mange tak for indsatsen og de flotte resultater, vi glæder os til at bruge dem i vores arbejde for et bedre København” De ord står nu tilsyneladende - sammen med den generelle borgerinddragelse i udviklingen af København - til skamme!
3) Fredag den 22. februar 2019 modtog oveborgmester Frank Jensen i alt 17.286 LOKALE UNDERSKRIFTER MOD BYGGERIET PÅ STEJLEPLADSEN. Langt størstedelen af de mange underskrifter er indsamlet på papir i lokalområdet og
de burde gøre et stort indtryk på enhver politiker der påberåber sig at tage lokaldemokratiet og borgerinddragelse alvorligt.

Indsigers forslag:
Oversigtsskema over de berørte områder
Fiskerhavnen O1* - 1907 H1 - 1907 Se Ad) A nedenfor C* eller C1* Stejlepladsen O1 - 1315 O1 - 1315 Se Ad) B nedenfor 01
Navn
Før Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer)
Kommuneplan 2015 (Ramme og plannummer)
Bemærkning fra indsiger
Indsigers forslag til ramme i Kommuneplan 2019
Fiskerhavnens indre havnebassin
* - 2064
V - 2064
Se Ad) C nedenfor
V*
Bådehavnsgade Syd (Øst for Bådehavnsgade)
C1* - 1908
J1* - 1908
Se Ad) D nedenfor samt ”Generelle betragtninger og forslag”
C* eller C1*
Bådehavnsgade Syd (Vest for Bådehavnsgade)
C1* - 1944
J1* - 1944
Se Ad) E nedenfor samt ”Generelle betragtninger og forslag”
C1*
Ad. A)
Vedrørende plannummer 1907 (Fiskerhavnen) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål).

I rammebeskrivelsen for H1 fremgår det at: ”Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde”.
Indsiger ønsker, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til, ”C* - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri”, alternativt at kommunen genindfører områdetypen fra tidligere kommuneplaner, ”C1* - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)”. Dog med en henblik på at nedbringe forureningsklassen.
Områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold. Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad er væsentligt højere ved områdetype (H), hvilket ikke vil understøtte en positiv og kvalitetsfremmende udvikling i Fiskerhavnen og på Stejlepladsen.
Den sydligste 100 meter af rammeområdet fra Vej 10 til Bådehavnsgade 57 er i privat eje.
Området har i mere end 15 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.
Ændringsforslagene er også vigtige i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø der fungerer som en historisk tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.
Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.
Ad. B)
Vedrørende plannummer 1315 (Stejlepladsen) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med den østlige halvdel af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype B* (”Området indgår i byomdannelsesområdet Bådhavnsgade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning med en byggemulighed i størrelsesordenen 64.500 m2”).
Indsiger ønsker, at Københavns Kommune bevarer områdegrænsen og fastholder områdetypen til 01.
Indsiger ønsker, at Københavns Kommune arbejder for en bevaringsplan og en genfredning af Stejlepladsen.
Stejlepladsen er ifølge Københavns Kommune en del af et ”kulturområde af væsentlig værdi” ”der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk”.
Stejlepladsen er et unikt naturligt selvgroet grønt åndehul der biologisk og som spredningskorridor er omkranset af og understøtter et vigtigt internationalt EU-fuglebeskyttelsesområder.
Stejlepladsen er et yderst vigtigt lokalt fristed og grønt åndehuld for bydelens borgere – til aktiviteter, oplevelser og til ro og ophold.
Bebyggelse på Stejlepladsen vil være et ultimativt dødsstød til det højt bevaringsværdige kulturmiljø i Fiskerhavnen.
Ad. C)
Vedrørende plannummer 2064 (Fiskerhavnens indre havnebassin) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde).
I rammebeskrivelsen fremgår det at: ”Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger”.
Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares, understøttes og gives mulighed for videre udvikling.
Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små blå fiskekuttere.
Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Ad. D)
Vedrørende den østlige del af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med plannummer 1315 (Stejlepladsen) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype B* (”Området indgår i byomdannelsesområdet Bådhavnsgade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning med en byggemulighed i størrelsesordenen 64.500 m2”).
Indsiger ønsker at Københavns Kommune udskiller den østlige del af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) separat og uden den foreslåede sammenlægning med plannummer 1315 (Stejlepladsen) samt at Københavns Kommune ændrer områdetypen til, C.
Indsiger ønsker at Københavns Kommune arbejder for at udvikle området i forlængelse af bebyggelsen i Fiskerhavnen med særlig henblik på eksperimenterende tæt/lav bygge- og boligformer i direkte forlængelse af de nordfor liggende bebyggelser, ”Vej 10” og ”BK 87”.
Området kan udstykkes i små parceller med selv- eller medbyg for øje og der kan åbnes mulighed for eksperimenter med forskellige typer af byggegrupper.
Herved vil der kunne opstå en naturlig, dynamisk og harmonisk sammenhæng mellem nybyggeriet og det eksisterende byggeri og miljø i Fiskerhavnen.
Desuden vil denne bygge- og boligform nemt kunne indrettes til at kunne respektere og tilgodese de høje natur- kultur- og miljøkvaliteter der er i nærområdet, e. g. Stejlepladsen, Fiskerhavnen, Lystbådehavnene og bådklubberne.
Ad. E)
Vedrørende plannummer 1944 (Bådehavnsgade Syd - Vest for Bådehavnsgade), som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker at sammenlægge med den vestlige del af plannummer 1908 (Bådehavnsgade Syd) og som Københavns Kommuneplan 2019 ønsker anvendt til områdetype C* ("Området indgår i byomdannelsesområdet Bådhavnsgade Syd. Rammen vil blive fastsat ved kommende kommuneplanlægning.")
Indsiger ønsker at området udlægges til boligeksperimenter.
Gennerelle betragtninger og forslag:
For at skabe en social mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe efter at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører.
København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbygger. Derudover er byggegruppe- projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer.
Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrerne her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er

medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke.
Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøet nær Fiskerhavnen og Bådehavnsgade hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnerne som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til ”standardfamilien”.
I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Området omkring Fiskerhavnen og Bådehavnsgade er idelt.
Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun

etableret af developere og boligselvskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmænd som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende for de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i Købehavn, og for de nuværende og kommende københavnere som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære.

Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af københavns boligudbud.
Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning for alternativ byudvikling i Bådehavnsgadekvarteret, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant.

Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområde ved Bådehavnsgade tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde kulturelle og grønneværdier bevaret.

Og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med skiftende murkronehøjde.

Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man udnytter eksisterende gammelt byggeri og i øvrigt bygger på gråt og ikke på grønt og blåt. At kulturelle miljøer bevares og udbygges så byen ikke forarmes mentalt.

Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

Det foreslås desuden, at sætte ”bådehavnsgadeområdet” bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens.

Venligst

billedkunstner

Simone Aaberg Kærn
Bregnerødgade 7, 1 th
2200 København N

Svar til: Høring 49038 af: Torben Lynge Andersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
554

INDSENDT AF
Torben Lynge Andersen

POSTNR.
1432

BY
Kbh K

HØRINGSSVAR
Med henblik på Lynetteholmen : Lynetteholmen anser jeg for et godt initiativ med det langsigtede perspektiv Som beboer i eksisterende beboelse Udsigten på Margretheholmen vil jeg på det kraftigste henstille til at man fra kommunen forholder sig kritisk i forhold til opfyldning på Lynetteholmen. Herunder tænkes støj - og støvgener ved evt lastvognstransport ad midlertidig vej bag (mod syd) Margretheholmen En sådan transport vil være til ubodelig gene for beboerne Det vil vare 10 år med tusindvis af tunge lastbiler Der må kunne findes andre og meremiljøvenlige løsninger end den forelagte Der opfordres på det kraftigste til at inddrage lokale boligforeninger og bestyrelsen for Margrethehavnen (sejlklubben Lynetten) i det forberedende arbejde Der er fra beboer på Margretheholmen udarbejdet et forslag som er langt mere i tråd med målsætningen om en grøn hovedstad end den løsning som er udarbejdet fra By og havn i forbindelse med opfyldningen på Lynetteholmen Mvh Torben Andersen

Svar til: Høring 49038 af: Ingolf Ibus

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
555

INDSENDT AF
Ingolf Ibus

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Trafikgruppen fra Øster Farmags Gade kvarteret

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Høringssvar til Kommuneplan 2019 med forslag om at fjerne gennemkørende trafik som forsøgsordning i visse beboelsesområder i København. Indsendt som repræsentant for en borgergruppe fra Øster Farimagsgade.

Høringssvar til Kommuneplan 2019

I budgetaftalen for København 2020 er der afsat midler på 1,5 mio. til analyse af udfordringer og muligheder for reduktion af biltrafik i metropolzonen, Indre By og brokvartererne. Dette ser vi som et positivt tiltag, som vi gerne ser koblet til nogle visioner og mere konkrete forslag til trafiksanering i København i "Forslag til Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar" med henblik på udvikling i retning af et sundere, mere klimavenligt og CO2 neutralt København.

Der bør således i Kommuneplanen indgå visioner om at fredeliggøre og forgrønne tætte beboelsesområder i København, og herved reducere trafikstøj og luftforurening, skabe grønne byrum, og forøge sundhed og trivsel i disse beboelsesområder. Derfor foreslås at der i Kommuneplanen tilføjes, "at der skal etableres forsøgsordninger med områder, hvor gennemkørende trafik begrænses, således at trafikken kan køre i udkanten af området og at hastigheden i områderne nedsættes og trafikken forbeholdes ærindekørsel og kollektiv trafik." Der kan tages afsæt med inspiration fra andre storbyer, f.eks. Barcelona. Disse områder vil fremme visionerne om at få flere til at køre med kollektiv trafik, mindske ture i private biler og give flere muligheder for grønne cykelruter og der kan skabes muligheder for udvikling af nye rekreative og grønne byrum.

En sådan trafiksanering har en borgergruppe fra Indre Østerbro et konkret forslag omkring. Området fra Østre Anlæg til Sortedam Dosseringen vil kunne fredeliggøres ved at lade trafikken køre ad Blegdamsvej - Fredens Bro/Fredensgade/Sølvgade - Øster Voldgade - Dag Hammerskjölds Allé/Østerbrogade. Samtidigt kan det rekreative område langs Sortedam Dosseringen fredeliggøres og ligeledes kan Webersgade og Øster Farimagsgade fredeliggøres. Der er både flere skoler og institutioner i området, og der kan herved skabes mere sikre skoleveje mv. Ved at ensrette Nørre og Øster Søgade fra Fredens Bro til Gyldenløvesgade og Nørre og Øster Farimagsgade fra Gyldenløvesgade til Sølvgade og vende ensretningen i Sølvgade mellem Farimagsgade og Øster Søgade vil der opstå nogle nye muligheder for dels at fredeliggøre området mellem Botanisk Have og Østre Anlæg og etablere en fæstningsringsforbindelse her, dels at skabe en bedre afvikling og flow af trafikken baseret på ændrede lysreguleringer med samtidige hastighedsbegrænsninger, og dels skabe bedre fremkommelighed for busser med busbaner.

Projektet ser ud til at have flere fordele end gener. Trafikken vil ikke forøges, men vil omfordeles. Ingen vil få flere gener end de har i forvejen med hensyn til støj og luftforurening. Der vil samtidigt kunne skabes en permanent løsning med Webersgade som lokalgade i stedet for den midlertidige ordning med gennemkørende trafik.

Projektet vil således være velegnet som genstand for en analyse for nogle af de midler der afsat til, at se på muligheder for reduktion af biltrafikken i København.

Trafikgruppen fra Øster Farimagsgade kvarteret

Svar til: Høring 49038 af: Søren Vesterbæk

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
556

INDSENDT AF
Søren Vesterbæk

VIRKSOMHED / ORGANISATION
BK Vestia

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Otto Busses Vej.

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

Da Vesterbro blev anlagt, var fodbold endnu ikke en national sport, og der blev ikke afset plads til boldbaner. Alligevel var det her verdens første KFUM idrætsforening grundlagt blev grundlagt i 1897. Navnet Vesterbro KFUM Idrætsafdeling blev senere forkortet til Vestia. Der var ingen boldbaner på Vesterbro, så Vestia indrettede selv 2 baner på den eng bag Vestre fængsel, hvor Bavnehøj Idrætsanlæg befinder sig i dag.
De følgende år voksede ny bydel i Sydhavnen frem, og Vestia blev den lokale klub for både Vesterbro og store dele af Kgs. Enghave.
Endnu en gang var byudviklingen uden nye boldbaner og der opstod allerede trængsel boldbanerne for 100 år siden.

En 15 år gammel fotomontage der illustrerede den subjektive oplevelse af den daværende situation for fodbold på Vesterbro.

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

Først fik Vesterbro en gennemgribende byfornyelse, og aktuelt sker der en stor byudvikling på Carlsberg og havneholmene. Det betyder flere og yngre idrætsaktive borgere i lokal området. Presset på Bavnehøjs 2 lokale baner er vokset markant, og Vestia har nu 1200 medlemmer. Det tal er et udtryk for hvor mange Vestia kan presse ind på 2 baner. Vi afviser ofte nye medlemmer, og foreningen kunne blive lagt større, hvis der var flere lokale boldbaner.

Allerede for 10 år siden pegede Vestia på ubenyttede arealer på Otto Busses Vej. I de første år arbejdede vi for, at her midlertidigt blev anlagt en boldbane. Nu ser området ud til at ændre status i forbindelse med den nye kommuneplan. Der er nu lagt op til byudvikling på det sidste ubebyggede areal i nærheden af Vesterbro – Kgs. Enghave. Når først Otto Busses Vej området er udviklet er det afgjort, hvilke rammer der fremover er for foreningsfodbold i lokalområdet. Vestia anbefaler derfor, at der anlægges et permanent fodboldanlæg på Otto Busses Vej.

Fotomontage med boldbaner på Otto Busses Vej

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

På landsplan er der ca. 1 fodboldbane pr. 1200 borgere. I København som helhed må ca. 5000 borgere deles om en bane. Det tal dækker over store lokale udsving. Området Vesterbro & Kgs. Enghave forventes snart at være hjem for 85.000 borgere, og her findes stadigt kun de oprindelige 2 boldbaner på Bavnehøj Idrætsanlæg.

Vestia har en utopisk drøm om, at komme op på det Københavnske gennemsnit med 1 bane pr. 5000 borgere. Det ville kræve at der blev anlagt 14-15 nye boldbaner på de sidste ubebyggede arealer i lokalområdet, altså på Otto Busses Vej.

Vestia forstår at boldbaner kræver plads, og at pladsen er begrænset i de indre dele af København. Drømmen om 14-15 nye baner syntes ikke realistisk, men regnestykket illustrerer den store og voksende mangel på lokale boldbaner. Hvis denne mangel får lov at bestå og vokse yderligere, frygter Vestia at en udbud-efterspørgsels dynamik vil få overmagt. I så fald kan foreningsfodbold bliver en dyr og eksklusiv aktivitet for de mest ressourcestærke borgere.

Ønskes det at bevare et velfungerende foreningsliv for fodbold i nærområdet Vesterbro – Kgs. Enghave, må alle muligheder udnyttes. Vestia vil derfor anbefale at gøres plads til fodboldbaner, når der laves planer for byudvikling på Otto Busses Vej. Vi vil samtidigt opfordre til nytænkning når faciliteten skal udformes. Vores ide er enkel: Hvis fodboldbaner kræver plads, og plads er en mangel, så kunne man stakke banerne i højden.

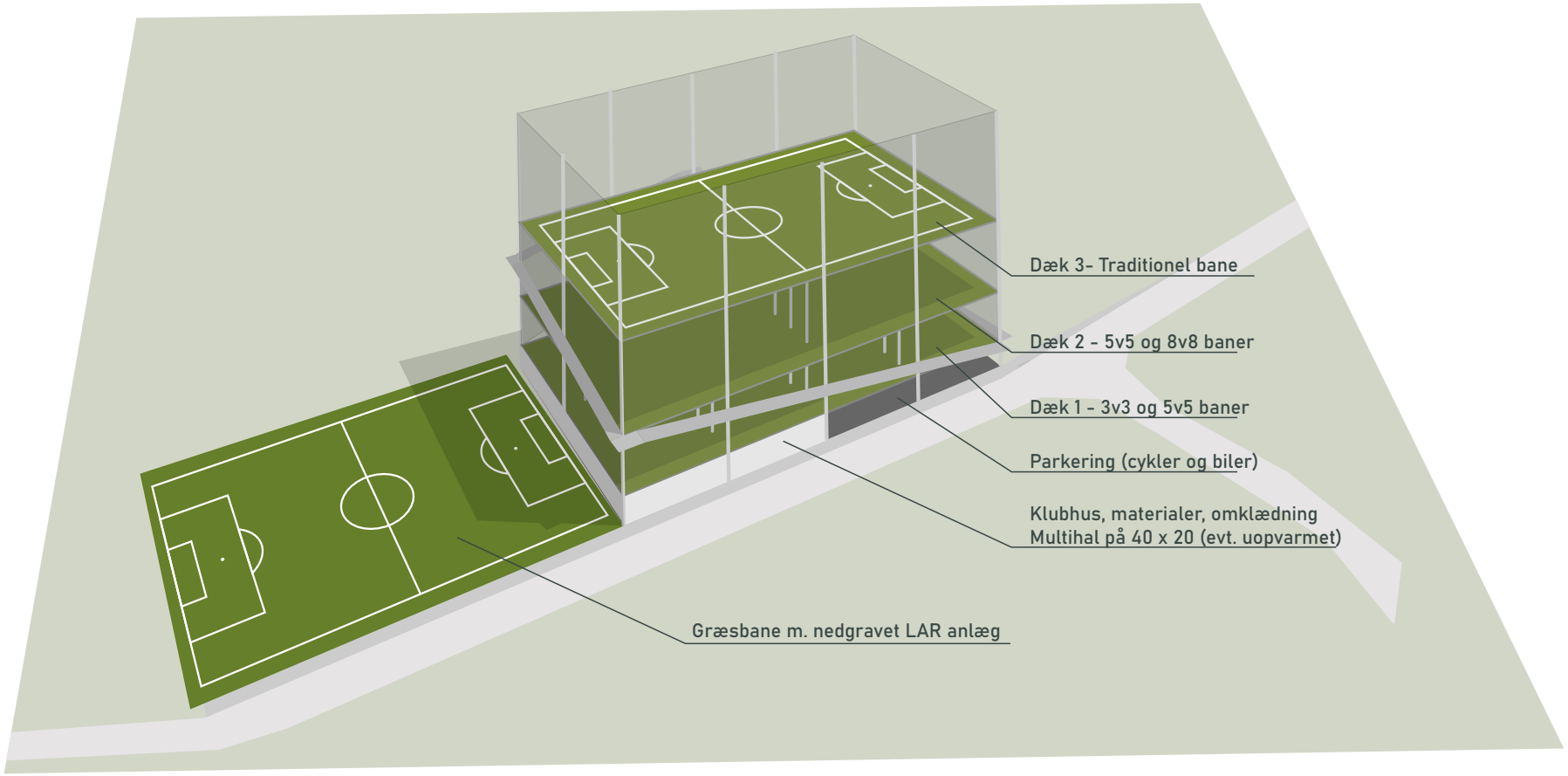
Tænk i højden...

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

Vestias har lavet en ideskitse til et FodboldFyrtårn i 4 niveauer på Otto Busses Vej. Dette kunne være en ny og urban måde at skabe plads til fodbold, og et samtidigt et symbol på Københavns vilje til at understøtte breddeidrætten i tæt bymæssig bebyggelse.

På mellem etager vil bærende konstruktioner opdele spillefladen. Her kan indrettes små overdækkede baner til træning, og evt. kampe for børn. På skitsen findes komplet 11v11 bane på taget, og yderligere en ved side af tårnet. Det samlede bane areal svarer til i alt 4 baner.

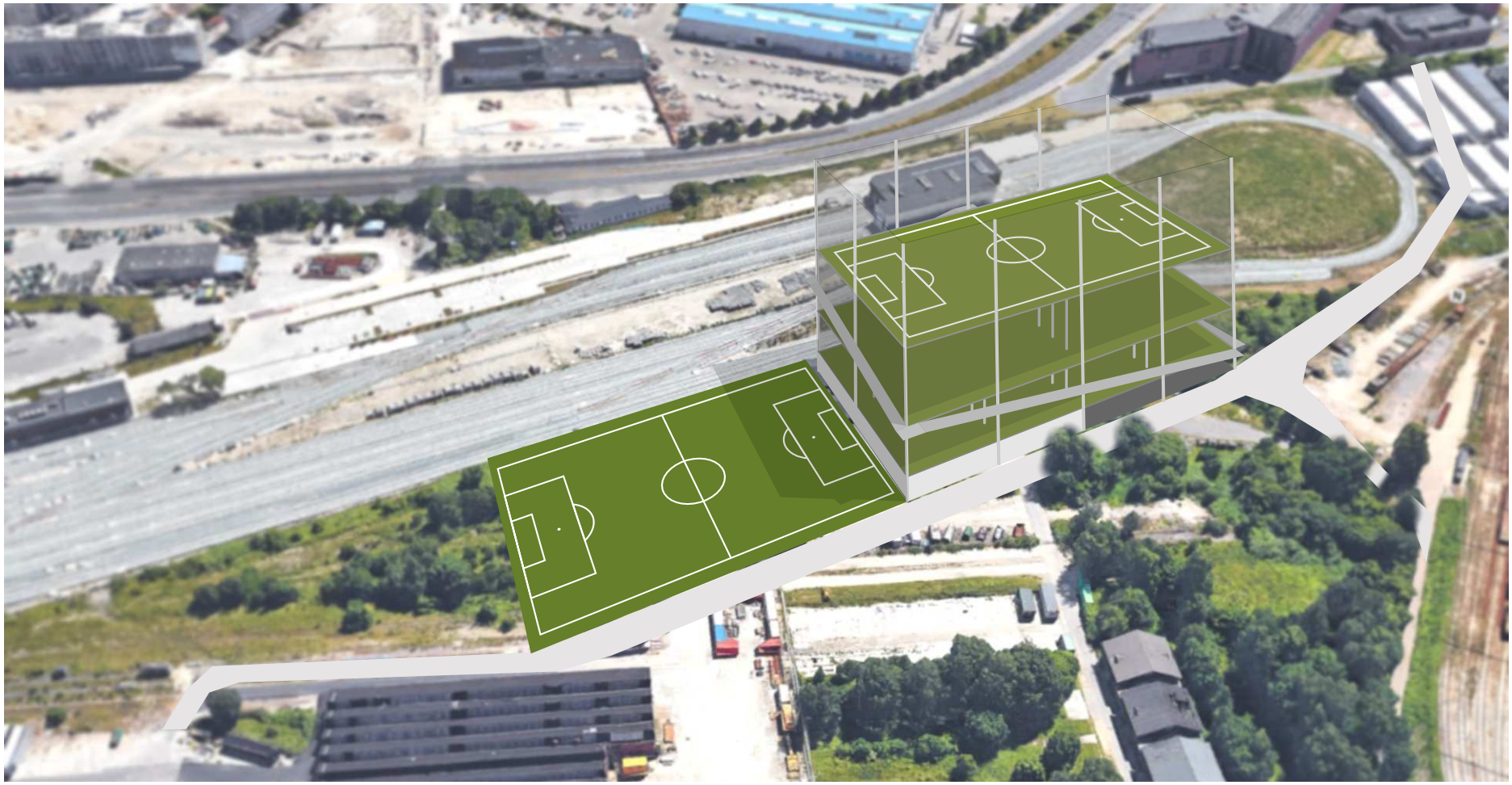


Denne skitse illustrerer ideen, uden at forholde sig nærmere til FodboldFyrtårnets konstruktion eller æstetik.

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

Vestia vil opfordre, at der yderligere ideudvikles, så tårnet tænkes ind i områdets helhed – f.eks. kunne det placeres i forbindelse med en ny lokal skole. En anden ide kunne være at beklæde tårnets sider med vertical beplantning, for en urban natur oplevelse.



Et rumstudie af FodboldFyrtårnet placeret et tilfældigt sted på Otto Busses vej området.

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

Fotos til reference

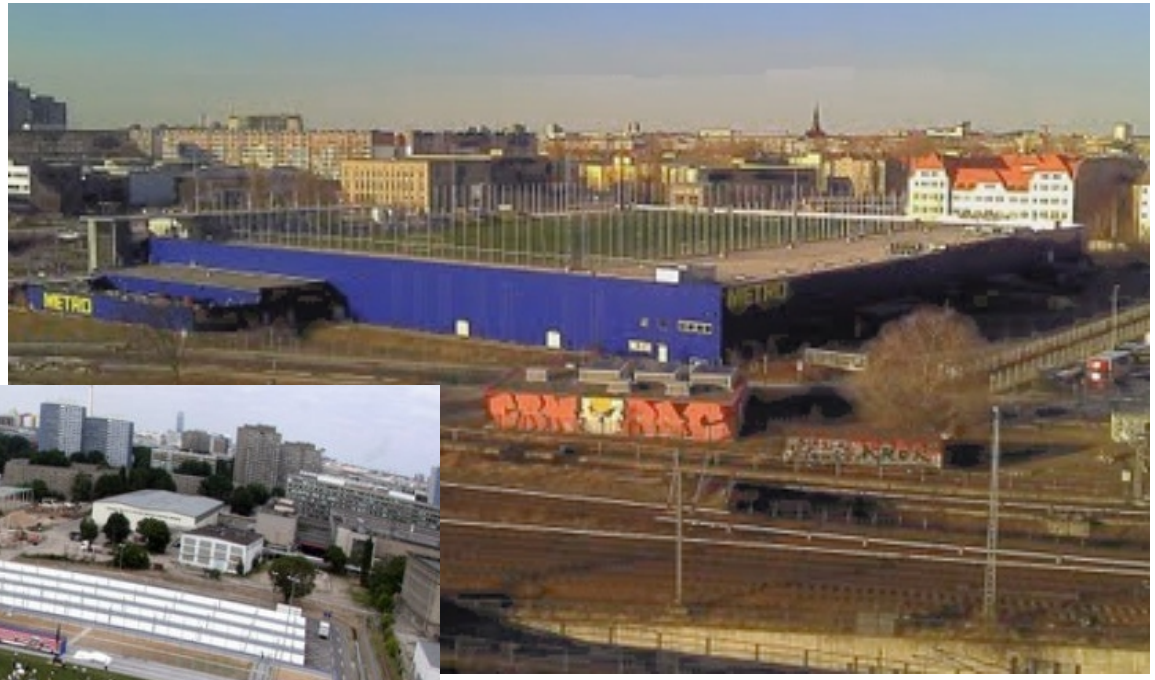
Indendørsbaner er populære og kan bruges uanset vejr, eller klokkeslæt. Kunstgræs belægningen tåler intensivt brug hele året

Bærende elementer kan gøre det nødvendigt at opdele de nedre etager i mindre baner. Disse baner vil være ideelle til at afvikle træning for alle hold, samt kampe for børn.

Otto Busses Vej, Godsbanearealet, Vester Remisepark, Lille Vesterbro - kært barn, mange navne...

...Høringssvar til kommuneplan fra BK Vestia

Fotos til refference: Der er flere steder i udlandet bygget hele fodboldanlæg på flade tage.
Her billeder af "Fussball Himmel" ved jerbaneanlæg midt i Berlin.



Svar til: Høring 49038 af: Anette Kjeldsen Hansen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
557

INDSENDT AF
anette kjeldsen hansen

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Verdensby med ansvar. Det er store ord. Som deltager i to borgermøder vedr. henholdsvis Jernbanebyen og på Tingbjerg, så slår det mig, hvor godt gemt væk disse borgermøder har været - rent markedsføringsmæssigt for den almindelige københavner. Der skal gøres et meget større pr arbejde for at få så mange købernhavnere på banen, når man præsenterer så store miaprojekter for offentligheden. Hvem siger, at vi skal have øget indbyggerantallet i københavn med 100.000 indbyggere i 2040. Er det en menneskeret at alle, skal bo i City, koste hvad det vil. Man kan jo starte med at rydde op i Airbnb, kig på Berlin, hvor man var så trætte af turistlejligheder. Man har så mange lejligheder i Nordhavn, der ikke er lejet ud. Alligevel vil man fortsætte med at bygge og bygge. Lejlighederne kan vi almindelige folk jo ikke betale. De er alt alt for dyre. Og man vil bygge mere og mere ----- man kunne stoppe byggeri på Fælleden, så må det også kunne lade sig gøre i jernbanebyen. Det er helt gak gak at forestille sig, at der skal bo 10.000 mennesker klods op og ned af den mest trafikerede jernbanelinie ind til Hovedbanen. På Østerbro har vi et kuldsejlget kulturhus ved Kildevældsparken, hjælp os nu og få indtænkt kulturhus nr. 2 - det kan umuligt gå så galt som nr.1. Skolehaverne ved Lersøparken er billige at facilitere, de koster næsten intet i drift. Giv os et lille bid jord på østerbro til Skolehaver i stedet for investeringsejendomme. Østerfælled Torv er gråt og kunne med få midler blive livet gevaldigt op, hvis man lavede nogle smukke bede foran stof 2000 og skaterbutikken. Jeg er vild med min by, det er så afvekslende at trille rundt på cykel fra kvarter til kvarter og se kvarternes særegenhed. Vi skal simpelthen ikke have flere investeringsboliger, men meget meget mere grønt også gerne beplatninger i alle de rabatter, hvor der er en masse grus. Det må gerne se vildt ud og er godt for biodiversiteten.

Svar til: Høring 49038 af: Stephan Evon

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
558

INDSENDT AF
Stephan Evon

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Københavns kommunde har planer om at bygge 12 skæve boliger til hjemløse på Strødamsvej lige ved siden af børnehaven Emdrup Søgård og muligvis også 16 på Bolandsvej/Emdrup/Tuborgvej. Dette er åbenlyst en meget dårlig beslutning, eftersom at boligforeninger på Emdrup Huse, Emdrup Vænge, Emdrup Banke og Tuborgvej lige akkurat i år er blevet udpeget til at være i risiko for at ryge på listen over udsatte boligområder. Det er som om man bevidst prøver at gøre situationen værre. Området på Strødamsvej er et meget lille grønt pusterum for beboere i området, især børnefamilier og jeg tror ikke de ansvarlige vil bryde sig om at deres børns børnehave ligger lige op til skæve boliger, derfor har denne beslutning meget negative konsekvenser. Jeg har meget stor sympati for hjemløse, men det er meget bemærkelsesværdigt, at siden der blev skåret kraftigt i kontanthjælpen i 2014 for unge mellem 25-29 år, så er hjemløsheden for den gruppe steget med ca. 50 %. Hvorimod i aldersgruppen 18-24 år og hjemløse generelt er talene faldet med ca. 10 % og steget med ca. 10 % i henholdsvis samme periode, ifølge VIVE. Eftersom der ikke er nogen udsigt til at ydelsen bliver hævet, hvilket nok vil være billigere i stedet for at bygge skæve boliger rundt om i byen og man derfor bliver nødsaget til at bygge disse boliger, hvorfor ikke bygge dem i f.eks. fælledparken, Kongens Have, Kongens Nytorv eller Amaliehaven der er mere plads og jeg er sikker på at dronningen har stor sympati for unge hjemløse. Så det mulige politiske skabte problem prøver man at løse ved at skabe et nyt problem. Så det kunne være rart, at man prøvede at forbedre menneskers liv istedet for at forværre dem. Derudover er dette en så skandaløs beslutning, at det burde interessere medierne og de ansvarlige kunne derfor mere offentligt tage æren for det.

Svar til: Høring 49038 af: Marlene Balkan-Petersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
559

INDSENDT AF
Marlene Balkan-Petersen

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Mit høringssvar handler helt præcist om planerne om at etablere en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads via Brønshøj-Husum. I forslaget til kk19 fremgår det, at der tænkes etableret en letbane på denne strækning, og at denne skal anlægges over jorden på Frederikssundsvej. På flere strækninger skal biltrafik og letbane ifgl. planen dele pladsen på vejen. Denne løsning vil med stor forudsiglighed skabe trafikalt kaos og udfordre den gevinst i reduceret transporttid, som planerne stiller i udsigt. Af denne grund bør der kikkes på muligheden for at anlægge metro på hele eller dele af strækningen. I myldretiden er Frederikssundvej med sideveje allerede i dag betydeligt belastet af biltrafik, og dette til trods for at der er etableret en hurtigbus mellem Brønshøj-Husum og Nørrebro. Det kan undre, at man i Borgerrepræsentationen lægger op til at forsyne Brønshøj-Husum med en sekunda-løsning, som vil være til gene og hvor alle andre bydele betjenes rundhåndet med metrostationer og dermed nem kontakt til andre områder i Kbh Kun en metrolinje vil skabe en reel kapacitetsudvidelse på strækningen. jeg ønsker IKKE en klodset letbane. Hilsen Marlene.

Svar til: Høring 49038 af: Nina Svane Mikkelsen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
560

INDSENDT AF
Nina Svane-Mikkelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Folketingskandidat for Alternativet

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune - afgivet af Nina Svane-Mikkelsen, folketingskandidat for Alternativet Indsigelsen vedrører: 1. Generelt for lidt fokus på bevaring af grønne områder i København. 2. Den foreslåede byudvikling i Sydhavnen, nærmere bestemt i området omkring Fiskerhavnen, Stejlepladsen, Bådehavnsgade Syd og Bådehavnsgade Vest. Her taler jeg også som sydhavnsborger og mener byggeri er højst problematisk af mange grunde. 3. Unik mulighed for storpark til Vesterbro, midtbyen og Bavnehøj, Vester remisepark, ønskes med i kommuneplanen som et mål. 1.Generelt for lidt fokus på grønne områder i København Generelt er der mange gode grønne takter i kommuneplanen. Men særligt sidste års proces med haste-affredning af grønne områder i København ved lov i Folketinget er kritikværdig. Det burde ikke være et muligt redskab for kommunen at tage i brug i forbindelse med byudvikling. Kommunen bør simpelthen gå foran og vise os alle at fredning/affredning skal ske via Fredningsnævnet. Som konsekvens af den proces, er der nu planlagt byggeri i områderne Stejlepladsen/Bådhavnsgade, Selinevej og Lærkesletten/Vejlands. Disse områder ligger alle i Københavns vigtige grønne bueslag/korridorer Jeg ønsker sammenhængende grønne områder og beskyttelse de grønne korridorer" i København

Stejlepladsen og Tippen i Sydhavnen fungerer som åndehul for dyr og mennesker, noget der bliver stadig vigtigere i fremtiden i mødet med klimaforandringer og af hensyn til biodiversiteten. Vi skal netop give mere plads til naturen. Bygge på gråt, ikke på grønt. Og vi skal i særdeleshed bevare Københavns grønne korridorer – ikke bygge dem til. I Grøn Agenda Sydhavns høringssvar fremgår det tydeligt, hvordan de tre byggefelter ligger indenfor grøn korridor samt bryder med omkringliggende byggeris højde. Vi har i dag en by, der er internationalt kendt som grøn, og en vigtig årsag til det er, at vi har været gode til at lave og bevare grønne lunger før, men med seneste byggerier, Carlsbergbyen og i Nordhavn, virker det som om, vi har glemt den tradition lidt. Der er for lidt grønt

ønsker i byudviklingen og der mangler i den grad grønne lunger i området. Særligt på Vesterbro. Vesterbro er den bydel med færrest grønne m2 pr person i kommunen. Det blev ikke bedre med Carlsberg byen og de nye kvarterer ved havnen omkring Fisketorvet og Vasbygade. Kommuneplanen bør råde bod på dette og være grøn, ikke bare fordi det styrker livskvaliteten, men også fordi det er helbredsmæssigt vigtigt for beboerne. Der er brug for grønne områder til at køle byen ned i fremtiden (der er netop lavet en analyse af "varme-øer" - byområder, der er varmere end resten af byen og Vesterbro er varmest af alle steder i byen (se link c sidst i dette høringssvar)). Vi har en unik mulighed for at tænke visionært og klimarigtigt netop her, fordi der er stor grad af statsligt ejerskab af områderne. Vi kan tænke ny Fælledpark i vest. Hvis vi vil. Det er ikke en chance, som vi får igen, når først byggegrunde er solgt fra. Kilder: a.http://www.sydhavnstippen.dk/wp-content/Forslag-til-Kommuneplan-2019-Gr%C3%B8n-Agenda-Sydhavn.pdf b. https://www.vesterbrolokaludvalg.kk.dk/vester-remisepark/ c. https://kp19.kk.dk/artikel/analyse-af-behovet-mellemstore-og-store-groenne-omraader?fbclid=IwAR2VeeUDS_yy_1Xr56FUqDQaudR_hQgtXe8enNi72ChRHl1Y5wEy_ORsHLE Mvh. Nina Svane-Mikkelsen

Svar til: Høring 49038 af: Birgit Schultz

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
561

INDSENDT AF
Birgit Schultz

VIRKSOMHED / ORGANISATION
1954

POSTNR.
2100

BY
København Ø

HØRINGSSVAR
Jeg ser det som et tiltrængt og vigtigt projekt at give 16 hjemløse unge mennesker en mulighed for at få en containerbolig i parkanlægget ved Bolandsvej/Emdrupvej. Når blot der følger den fornødne pædagogiske støtte efter individuelle behov med, for at sikre at de får en reel chance i livet. Og så det skønne rekreative område, som jeg kan se fra mit køkkenvindue, ikke mistes forgæves. De unge mennesker skal være hjertelig velkomne i Emdrup. Vh Birgit Schultz

Svar til: Høring 49038 af: Dorte Skovgård Petersen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
562

INDSENDT AF
Dorte Skovgård Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Apostelgården

POSTNR.
1662

BY
København V

HØRINGSSVAR
Hovedkommentar... Giv tid til omtanke - vent med byggeri på Jernbaneområdet! Kommuneplanen bygger allerede på gamle tal. Fraflytningen er startet - familier med småbørn flytter ud, så de flere borgere, der skyldes babyfødsler skal ikke tælles med mere. Og babyerne var vist den største tilvækst. Det er et vigtigt argument for at skrue ned for byggeaktiviteten og få noget visdom ind i de få områder, der står tilbage. Skal det forsat være mere endeløst og trøstesløs betonbyggeri med brun skalmur (Nu havde vi ellers lige fået vaske det brune kulstøv af), skal der satses på helt andre boformer, materialer, minisamfund eller skal der også satses på at skabe/bevare lommer med lys og luft? Det er nu, hvor presset på byen aftager, at der er mulighed for at tænke mere visionært, end der har været tænkt under de sidste årtiers byggeboom. Som Vesterbroer har det være sørgeligt at se, hvordan et område som Carlsbergbyen er misrygtet - især omkring Enghave station - og at vi tabte også kampen om Slagtergårdene på Enghavevej. Der har ikke været den mindste lyst til at lytte til Vsterbroerne. Så hvorfor skulle man overhovedet gide kommentere mere? Det demokratiske og den store visdom lader i hvert fald vente på sig. Og nu, hvor såkaldte luksuslejligheder i det mest udskældte tårn i byen ikke kan sælges, så sæt dog en stopper for den slags uhyrligheder og giv tid til omtanke. Min egentlige kommentar er: Lad Jernbaneområdet være. Giv tid og inddrag vesterbroerne. For hvorfor skulle det lige være i det kommende årti, at de sidste byggegrunde anvendes. Der kommer også en tid med større visioner og krav til - og viden om bæredygtighed og lys og luft. Og vi har brug for lommer med træer og natur, der kan køle byen ned og være rekreative områder for de lokale beboere. Tænk det evt. sammen med f.eks. et gymnasium eller ungdomsuddannelser med værksteder eller lignende, så Sydhavnen og Vesterbros unge kan få fælles steder. At vove noget helt nyt og andet end tunge byområder og lade tingene udvikle sig ville klæde en by som København. Supercykelstier er ikke det eneste særlige, der kan ske.

Svar til: Høring 49038 af: Nina Svane-Mikkelsen

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
563

INDSENDT AF
Nina Svane-Mikkelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Folketingskandidat for Alternativet

POSTNR.
2450

BY
København SV

HØRINGSSVAR
Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune - afgivet af Nina Svane-Mikkelsen Indsigelsen vedrører: 1. Generelt for lidt fokus på bevaring af grønne områder i København. 2. Den foreslåede byudvikling i Sydhavnen, nærmere bestemt i området omkring Fiskerhavnen, Stejlepladsen, Bådehavnsgade Syd og Bådehavnsgade Vest. Her taler jeg også som sydhavnsborger og mener byggeri er højst problematisk af mange grunde. 3. Unik mulighed for storpark til Vesterbro, midtbyen og Bavnehøj, Vester remisepark, ønskes med i kommuneplanen som et mål. 1.Generelt for lidt fokus på grønne områder i København Generelt er der mange gode grønne takter i kommuneplanen. Men særligt sidste års proces med haste-affredning af grønne områder i København ved lov i Folketinget er kritikværdig. Det burde ikke være et muligt redskab for kommunen at tage i brug i forbindelse med byudvikling. Kommunen bør simpelthen gå foran og vise os alle at fredning/affredning skal ske via Fredningsnævnet. Som konsekvens af den proces, er der nu planlagt byggeri i områderne Stejlepladsen/Bådhavnsgade, Selinevej og Lærkesletten/Vejlands. Disse områder ligger alle i Københavns vigtige grønne bueslag/korridorer Jeg ønsker sammenhængende grønne områder og beskyttelse de grønne korridorer" i København

Sydhavnen fungerer som åndehul for dyr og mennesker, noget der bliver stadig vigtigere i fremtiden i mødet med klimaforandringer og af hensyn til biodiversiteten. Vi skal netop give mere plads til naturen. Bygge på gråt, ikke på grønt. Og vi skal i særdeleshed bevare Københavns grønne korridorer – ikke bygge dem til. I Grøn Agenda Sydhavns høringssvar fremgår det tydeligt, hvordan de tre byggefelter ligger indenfor grøn korridor samt bryder med omkringliggende byggeris højde. Vi har i dag en by, der er internationalt kendt som grøn, og en vigtig årsag til det er, at vi har været gode til at lave og bevare grønne lunger før, men med seneste byggerier, Carlsbergbyen og i Nordhavn, virker det som om, vi har glemt den tradition lidt. Der er for lidt grønt. Ud over det, er det umådelig vigtigt at tage vare på Københavns "bløde kvalitetet"

mangler i den grad grønne lunger i området. Særligt på Vesterbro. Vesterbro er den bydel med færrest grønne m2 pr person i kommunen. Det blev ikke bedre med Carlsberg byen og de nye kvarterer ved havnen omkring Fisketorvet og Vasbygade. Kommuneplanen bør råde bod på dette og være grøn, ikke bare fordi det styrker livskvaliteten, men også fordi det er helbredsmæssigt vigtigt for beboerne. Der er brug for grønne områder til at køle byen ned i fremtiden (der er netop lavet en analyse af "varme-øer" - byområder, der er varmere end resten af byen og Vesterbro er varmest af alle steder i byen (se link c sidst i dette høringssvar)). Vi har en unik mulighed for at tænke visionært og klimarigtigt netop her, fordi der er stor grad af statsligt ejerskab af områderne. Vi kan tænke ny Fælledpark i vest. Hvis vi vil. Det er ikke en chance, som vi får igen, når først byggegrunde er solgt fra. Mvh Nina Svane-Mikkelsen, Folketingskandidat for Alternativet Kilder: a.http://www.sydhavnstippen.dk/wp-content/Forslag-til-Kommuneplan-2019-Gr%C3%B8n-Agenda-Sydhavn.pdf b. https://www.vesterbrolokaludvalg.kk.dk/vester-remisepark/ c. https://kp19.kk.dk/artikel/analyse-af-behovet-mellemstore-og-store-groenne-omraader?fbclid=IwAR2VeeUDS_yy_1Xr56FUqDQaudR_hQgtXe8enNi72ChRHl1Y5wEy_ORsHLE

Høringssvar til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune

- afgivet af Nina Svane-Mikkelsen

Indsigelsen vedrører:

1. Generelt for lidt fokus på bevaring af grønne områder i København.
2. Den foreslåede byudvikling i Sydhavnen, nærmere bestemt i området omkring Fiskerhavnen, Stejlepladsen, Bådehavnsgade Syd og Bådehavnsgade Vest. Her taler jeg også som sydhavnsborger og mener byggeri er højst problematisk af mange grunde.
3. Unik mulighed for storpark til Vesterbro, midtbyen og Bavnehøj, Vester remisepark, ønskes med i kommuneplanen som et mål.

1.Generelt for lidt fokus på grønne områder i København

Generelt er der mange gode grønne takter i kommuneplanen. Men særligt sidste års proces med haste-affredning af grønne områder i København ved lov i Folketinget er kritikværdig. Det burde ikke være et muligt redskab for kommunen at tage i brug i forbindelse med byudvikling. Kommunen bør simpelthen gå foran og vise os alle at fredning/affredning skal ske via Fredningsnævnet. Som konsekvens af den proces, er der nu planlagt byggeri i områderne Stejlepladsen/Bådhavnsgade, Selinevej og Lærkesletten/Vejlands. Disse områder ligger alle i Københavns vigtige grønne bueslag/korridorer Jeg ønsker sammenhængende grønne områder og beskyttelse de grønne korridorer" i København.

2.Indsigelse til fremskyndet byudvikling og byggeri i Sydhavnen - Stejlepladsen ved Fiskerhavnen

Vi skal sikre bevaring af Stejlepladen af miljømæsige og kulturelle grunde. Området er et unikt stykke vildt selvgroet bynatur som bør genfredes efter den skandaløse affredning ved lov udenom Fredningsnævnet i 2018. Blandt andet af hensyn til fuglelivet. Der er Natura 2000 beskyttet område i havet omkring Stejlepladsen, hvor fugleliv kan skades af det planlagte byggeri (f.eks. troldand og de sky andefugle stor skallesluger og lille skallesluger som nævnes i blandt andet Grøn Agenda Sydhavns høringssvar (se link a sidst i dette høringssvar)). Byggeri på Stejlepladsen bør stoppes, indtil der er foretaget ordentlig konsekvensudredning af både byggeriets og anlægsfasens miljøpåvirkning for at sikre, at f.eks. dyreliv under Natura 2000 ikke skades.

Stejlepladsen og Tippen i Sydhavnen fungerer som åndehul for dyr og mennesker, noget der bliver stadig vigtigere i fremtiden i mødet med klimaforandringer og af hensyn til biodiversiteten. Vi skal netop give mere plads til naturen. Bygge på gråt, ikke på grønt. Og vi skal i særdeleshed bevare Københavns grønne korridorer – ikke bygge dem til. I Grøn Agenda Sydhavns høringssvar fremgår det tydeligt, hvordan de tre byggefelter ligger indenfor grøn korridor samt bryder med omkringliggende byggeris højde. Vi har i dag en by, der er internationalt kendt som grøn, og en vigtig årsag til det er, at vi har været gode til at lave og bevare grønne lunger før, men med seneste byggerier, Carlsbergbyen og i Nordhavn, virker det som om, vi har glemt den tradition lidt. Der er for lidt grønt.

Ud over det, er det umådelig vigtigt at tage vare på Københavns "bløde kvalitetet". Jeg ønsker mig en by der er blød som en krop. Det vil sige et København der ikke fortrænger alle de områder der er udviklet lidt "nedefra og op" – af beboerne i området og små erhvervsdrivende. Det gælder miljøet i Fiskerhavnen. Fiskerhavnen støder op til Stejlepladsen og områdets fiskere bruger stejlepladsen til at tørre garn. Med det planlagte byggeri i på stejlepladsen i Sydhavn går Københavns kommune mod egne intentioner om at tage vare på byens historiske og specielle miljøer og arkitektur. Disse miljøer er fortrængt i Nordhavn. Klondike-præget der også er en del af Sydhavnen har givet frihed til mennesker som ellers ikke har så meget. Erik Ballings og Kim Larsens film "Midt om Natten" viser hvad det er for en skat vi har med at gøre. De miljøer filmen skildrer findes i Sydhavnen og de har ikke noget sted at gå hen i dag, hvis de afvikles - hvis vi ikke lytter mere til de lokale miljøer og skeler mere til hvilke kvaliteter et område har i forvejen. Det er ikke sket i processen omkring byggeri på Stejlepladsen. Her er massivt byggeri med meget bestemte præmisser besluttet, dikteret af økonomiske argumenter. En anden Sydhavnshistorie som illustrerer hvad den bløde by kan - som er noget det gamle Sydhavnen kan lære os - er Billie Koppels beretning om hvordan Børnenes Dyremark i Sydhavnen opstod. Børnene i området, blandt andet Billie, flyttede selv deres kæledyr ind i nogle forladte bygninger og startede Børnenes Dyremark med et skilt der inviterede andre ind (Billie Koppel: "Glimt. Erindringer fra min opvækst", 2019). Og den dag i dag, har vi et unikt fællesskab Børnenes Dyremark, med tilbud til både børn og voksne i et socialt belastet område - skabt og drevet af borgerne selv. Vi skal have mere øje for disse kvaliteter og potentialer i Kommuneplanen – ved at bygge på Stejlepladsen har vi IKKE det øje åbent - vi afvikler derimod et værdifuldt kulturmiljø. Sådan som det er sket i Nordhavn. Har vi ikke lært noget?

Der skal være en sammenhængende plan for området der medtænker lokale ønsker, de eksisterende miljøer og natur, før der bygges noget. Og specifikt bør de planlagte byggeplaner på Stejlepladsen sættes på pause, minimum et år, for at sikre en kvalificeret og forsvarlig proces.

3. Enestående mulighed for stor grøn lunge til midtbyen, Bavnehøj og Vesterbro: Vester Remisepark eller Jernbaneby?

Af samme miljømæssige årsager som nævnt under punkt 2 støtter jeg visionerne om Vester remisepark, som Vesterbro lokaludvalg har udarbejdet (se link b sidst i dette høringssvar), men som ikke er del af kommuneplanen. I området der nu kaldes "Jernbanebyen" i kommunalt regi. Lokaludvalget foreslår et sammenhængende grønt område og at de eksisterende bygninger i den gamle jernbaneremise bruges til f.eks. kultur og fritidsaktiviteter. Vi skal lytte til de lokale ønsker i byudviklingen og der mangler i den grad grønne lunger i området. Særligt på Vesterbro. Vesterbro er den bydel med færrest grønne m2 pr person i kommunen. Det blev ikke bedre med Carlsberg byen og de nye kvarterer ved havnen omkring Fisketorvet og Vasbygade. Kommuneplanen bør råde bod på dette og være grøn, ikke bare fordi det styrker livskvaliteten, men også fordi det er helbredsmæssigt vigtigt for beboerne. Der er brug for grønne områder til at køle byen ned i fremtiden (der er netop lavet en analyse af "varme-øer" - byområder, der er varmere end resten af byen og Vesterbro er varmest af alle steder i byen (se link c sidst i dette høringssvar)). Vi har en unik mulighed for at tænke visionært og klimarigtigt netop her, fordi der er stor grad af statsligt ejerskab af områderne. Vi kan tænke ny Fælledpark i vest. Hvis vi vil. Det er ikke en chance, som vi får igen, når først byggegrunde er solgt fra.

Mvh Nina Svane-Mikkelsen, Folketingskandidat for Alternativet

Kilder:

a.http://www.sydhavnstippen.dk/wp-content/Forslag-til-Kommuneplan-2019-Gr%C3%B8n-Agenda-Sydhavn.pdf

b. https://www.vesterbrolokaludvalg.kk.dk/vester-remisepark/

c. https://kp19.kk.dk/artikel/analyse-af-behovet-mellemstore-og-store-groenne-omraader?fbclid=IwAR2VeeUDS_yy_1Xr56FUqDQaudR_hQgtXe8enNi72ChRHl1Y5wEy_ORsHLE

Svar til: Høring 49038 af: Bente Hessellund Andersen/ Miljøbevægelsen NOAH

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
564

INDSENDT AF
Bente Hessellund Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Miljøbevægelsen NOAH

POSTNR.
2200

BY
København N

HØRINGSSVAR
Salg af grøn energi skal kompensere for fortsat store udledninger fra transportsektoren og andre energikrævende sektorer. Det er som sådan ikke imod reglerne for hvordan man skal opgøre en bys emissioner, men det er næppe det, københavnerne forestiller sig, når de tænker på en CO2-neutral by. Og i Københavns tilfælde er langt det meste af den såkaldt grønne energi baseret på biomasse, der på ingen måde er CO2-neutral. Ved at brænde ekstra meget træ af – og sende ekstra meget CO2 op i atmosfæren – kan København fortsætte med at køre i højeste gear. Derfor må kommunen gå tilbage og kigge på reelle og nødvendige reduktioner i alle sektorer – herunder et meget stærkere fokus på energibesparelser.

Høringssvar fra NOAH-Klimaretfærdighed til:
Verdensby med ansvar – Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

I vores høringssvar vil vi fokusere på klimaaspektet af Københavns Kommuneplan 2019 (KP19).

København har som mål at være CO_2 neutral i 2025, hvilket er et flot mål, som NOAH støtter. Københavns Kommuneplan 2019 bør naturligvis understøtte dette mål, og der er behov for en hurtig og gennemgribende indsats i alle sektorer.

"Og københavnerne vil gerne være med til at gøre en forskel for klimaet. De tager cyklen – ikke kun i solskin – sorterer affaldet, efterisolerer boligen og lærer at leve energivenligt. København er unik. København er en storby, der er stor nok til, at byens klimaløsninger er relevante i en international sammenhæng og samtidig lille nok til, at det er overskueligt at afprøve nye, smarte løsninger". (KBH 2025 Klimaplanen (2012))

Det er desværre langt fra det, som præsenteres i KP19. Tværtimod er kommuneplanen præget af heftig aktivitet med hensyn til vækst både her og der og alle vegne, især vækst i arbejdspladser og turisme, nybyggeri med højhuse og andre store anlægsarbejder som Nordhavnstunnelen (der skal forberedes til en Havnetunnel længere ude i fremtiden) – og ikke mange initiativer, der kan nedbringe emissionerne.

Hvordan kan en by opnå klimaneutralitet uden at skrue ned for blusset?

Det afslører sig, f.eks. når man dykker ned i KBH 2025 Klimaplanen (fra 2012), der præsenterer sig selv som "en plan for, hvordan fremtidens forsyning skal fremme den ressourceeffektive storby".

Her kan man læse at "For at blive CO_2-neutral i 2025 skal København bruge mindre energi, end byen gør i dag og samtidig omstille energiproduktionen til grønne energiformer. **For at opveje den udledning, der fortsat vil være fra blandt andet transport, skal København producere et overskud af grøn energi, der modsvarer udledningen**" (vores fremhævning).

Salg af grøn energi skal kompensere for fortsat store udledninger fra transportsektoren og andre energikrævende sektorer.

Det er som sådan ikke imod reglerne for hvordan man skal opgøre en bys emissioner, men det er næppe det, københavnerne forestiller sig, når de tænker på en CO_2-neutral by. Og i Københavns tilfælde er langt det meste af den såkaldt grønne energi baseret på biomasse, der på ingen måde er CO_2-neutral.

Ved at brænde ekstra meget træ af – og sende ekstra meget CO_2 op i atmosfæren – kan København fortsætte med at køre i højeste gear. Det er absurd. Vi formoder reglerne for CO_2 opgørelser (jfr. boksen nedenfor) er lavet længe før man havde erkendt de alvorlige problemer ved stor-skala afbrænding af biomasse. Det er uacceptabelt, at Københavns Kommune vildleder – ikke alene sine egne borgere, men også hele det internationale samfund, som vi netop har set det under C40 byernes topmøde i København – ved at anvende beregningsmetoder, der ikke holder i virkelighedens verden. Og især er det uacceptabelt at København i meget vid udstrækning har omstillet til biomasse, der ikke er reelt vedvarende eller klimavenligt.

NOAH har tidligere indsendt høringssvar til kommunen, hvor vi har opfordret kommunen til hurtig udfasning af bioenergien i kraftvarmeværkerne samt til at kommunen kommunikerer ærligt overfor sine borgere og det internationale samfund om det problematiske ved at anse biomasse til afbrænding som en CO_2-neutral energikilde.

NOAH ønsker, at København skal anerkende, at biomasse ikke er en reelt vedvarende energikilde, og at KP19 derfor er baseret på et helt fejlagtigt billede af kommunens klimaregnskab.

Derfor må kommunen gå tilbage og kigge på reelle og nødvendige reduktioner i alle sektorer – herunder et stærkere fokus på energibesparelser. Vi har på trafikområdet foreslået en række tiltag, der kan bringe transportsektorens emissioner ned, se NOAH-Trafiks høringssvar.

Opgørelsesmetoden kan ikke retfærdiggøre betegnelsen Klimaneutral København

Der er flere principielle problemer ved den metode, der anvendes til at opgøre byens emissioner – selv om den er anerkendt og besluttet på højere sted. Disse problemer afspejles tydeligt KP19 idet det kun er pga. af denne opgørelsesmetode, at man kan hævde at KP19 lever op til målet om klimaneutralitet 2025:

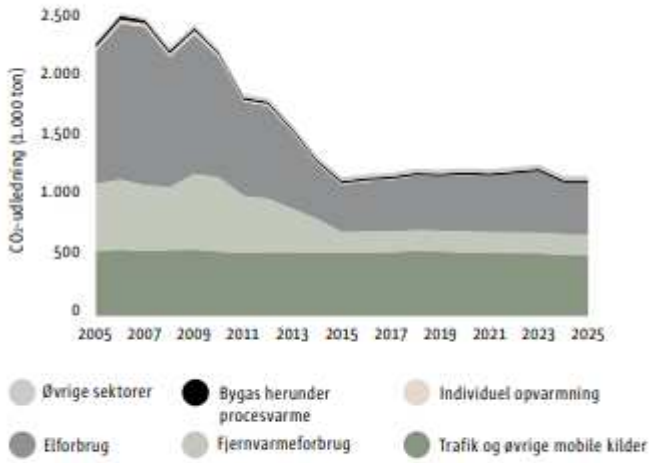
- Kommunen skal kun gøre rede for de emissioner, der sker indenfor kommunens grænser
- Emissioner forbundet til Københavns og københavnernes forbrug af alle mulige ting, der er produceret udenfor byen skal ikke regnes med (heller ikke i forbindelse med
- Det hævdes, at omstillingen fra kul til biomasse af de Københavnske kraftvarmeværker – herunder i denne planperiode omstilling af Amagerværket – er CO_2-neutral
- Så selv om der er store emissioner fra kraftvarmeværkernes skorstene - og selv om københavnerne ikke skal stilles til regnskab for emissioner, der sker, der hvor biomassen produceres netop disse emissioner ikke regnes med
- Derved kan det påstås, at el- og varmeforsyningen til kommunens borgere er CO_2-neutral
- Men ikke nok med det: afbrændingen af biomasse påstås også at fortrænge CO_2 fra elforsyningen i andre kommuner, og derfor kan disse (på papiret) fortrængte emissioner fratrækkes i Københavns Klimaregnskab
- Derfor behøver transportområdet kun at reducere 8 % af sektorens CO_2-udslip frem til 2025 og Københavns Kommune kan derfor i KP19 fremføre planer for transportområdet, der går i den stik modsatte retning af klimaneutralitet og det, som størstedelen af kommunens borgere ønsker. Dette på trods af, at sektoren i 2015 stod for 43 % af kommunens emissioner (jfr. nedenfor)
- Og derfor kan KP19 lægge op til virkelige massive bygge- og infrastrukturplaner i næsten alle bydele (som f.eks. højhuse, parkeringskældre og Nordhavnstunnel). Bygge- og anlægsmaterialernes klimabelastning skal nemlig ikke regnes med, selv om det er velkendt at cement og andre byggematerialer er meget klimabelastende og transporten af alle disse tunge materialer ind til byen skal heller ikke regnes med.

Hvordan beregnes Københavns CO_2-udledning?
Københavns Kommune opgør drivhusgasudledningen fra byen vha. CO_2-beregneren. Den er udviklet i 2008 i samarbejde mellem Kommunernes Landsforening og Klima- og Energiministeriet og bygger på de metoder, der anvendes af de enkelte nationer under FN's klimakonvention.

Den kommunale CO_2-beregner giver mulighed for at trække elproduktion baseret på vedvarende energikilder (VE) fra byens elforbrug. Det betyder, at Københavns elforbrug er CO_2-neutralt, når der produceres ligeså meget VE-el, som byen bruger. Produceres der mere VE-el, end København bruger, fortrænger det kulbaseret elproduktion andre steder og kan derved kompensere for CO_2-udledning fra f.eks. trafik. (Vores fremhævning).
Kilde: KBH 2025 Klimaplanen (fra 2012)

NOAHs kommentar:
Biomasse opfattes som en vedvarende energikilde, selv om den ikke lever op til kravene for en sådan. Og Hokus pokus – på den måde kan Københavns enorme forbrug af træ i kraftvarmesektoren misbruges til at kompensere for fortsat kæmpestore udledninger indenfor kommunens grænser. Men afbrænding af biomasse underminerer muligheden for at jord- og plantesystemerne kan binde atmosfærisk kulstof – og dermed modvirke klimaforandringerne. (Læs uddybende om, hvorfor biomassen er så problematisk i afsnittet: *Kan en storby blive klimaneutral?* nedenfor.)

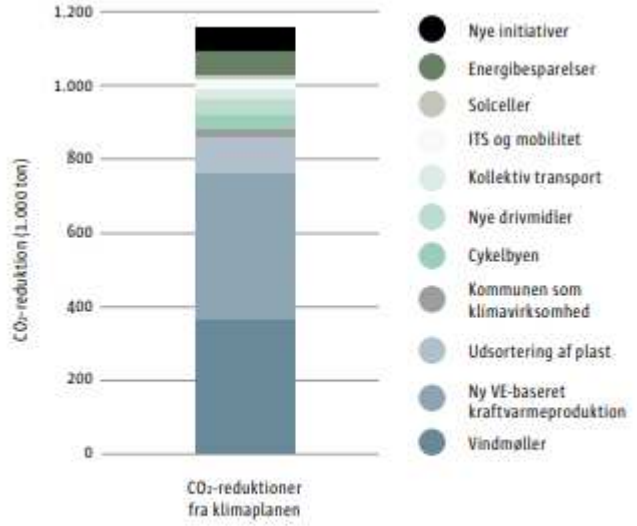
Hvordan er Københavns CO_2-neutralitet søgt opnået hidtil?
Den nedenstående figur 1 (KBH 2025 Klimaplanen) viser, hvordan emissionerne havde udviklet sig siden 2005, og hvordan det ville udvikle sig med de initiativer, der var sat i værk på det tidspunkt. Som det ses af figuren, var det i 2012 helt overvejende emissionsreduktioner i energiforsyningen (fjernvarme- og elforsyningen), der tegnede klimaindsatsen frem til dette år, ligesom det var forventningen, at det også var herfra 74 % af de kommende reduktioner ville komme (takket være opstilling af land- og havvindmøller, etablering af et nyt biomassebaseret kraftvarmeværk og etablering af et geotermianlæg). Det er påfaldende, at transportsektoren ikke havde bidraget til at nedbringe emissionerne, og at der næsten heller ikke var sat initiativer i gang, der forventedes at gøre transportsektoren mere klimavenlig.



FIGUR 1 // Udvikling i CO_2-udledningen frem mod 2025, forudsat der ikke igangsættes yderligere indsatser eller politikker end allerede vedtaget.

Ifølge figur 1 ville kommunen stadig udlede ca. 1,2 mio. tons CO_2 i 2025, hvis der ikke blev sat nye initiativer i værk.

Den nedenstående figur 2 viser, hvilke initiativer, der ifølge klimaplanen skulle iværksættes for at opnå den såkaldte klimaneutralitet i 2025. De tre største poster er: 1) mere VE i kraftvarmesektoren; 2) mere vind og 3) udsortering af plast.



FIGUR 2 // CO_2-reduktion som resultat af de beskrevne indsatser i KBH 2025 Klimaplanen.

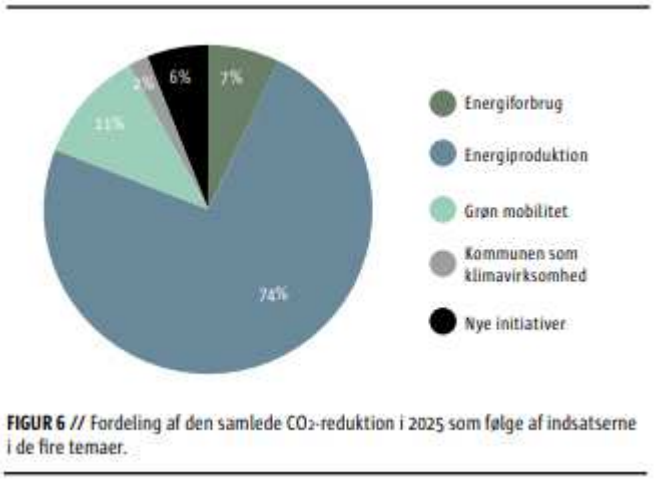
Af den vedvarende energi i energiforsyningen skulle der altså i perioden fra 2012 og frem til 2025 komme en ganske betragtelig del fra vindmøller, men dette er hidtil ikke sket, og et flertal i borgerrepræsentationen har da også i 2017 besluttet, at der skal udarbejdes en revideret strategi for vindmølleindsatsen.

Af den vedvarende energi i Københavns energiforsyning kommer næsten det hele fra biomasse, der ikke er reelt CO2-neutral, selv om den tæller sådan:

- I 2012 stod bioenergi for 96,2 % af det såkaldt vedvarende energiforbrug (fordelt på biomasse: 94,7 % og biobrændsler: 1,5 %), mens elektricitet fra vind og sol kun stod for 3,8 %). Det svarer til at bioenergi stod for knap 21 % af det samlede energiforbrug.
- I 2015 stod bioenergi for 94,3 % af det såkaldt vedvarende energiforbrug (fordelt på biomasse: 93,5 % og biobrændsler: 0,8 %), mens elektricitet fra vind og sol kun stod for 5,7 %). Det svarer til at bioenergi stod for godt 20 % af det samlede energiforbrug.
  (Tal udtrukket fra kommunernes CO_2-beregner)

Bioenergi udgjorde således i 2015 omkring 20 % af energiforbruget – og det betyder at 20 % af emissionerne ikke blev talt med. Efter Amagerværket er blevet omstillet til biomasse, er det endnu mere, der ikke tælles med.

2005 er det år der tages udgangspunkt i og emissionerne var dette år 2.358.000 ton CO_2.
I 2011 var CO_2-udledningen fra København ca. 1,9 mio. ton (KBH 2025 Klimaplanen)
Ifølge kommunernes CO_2beregner var CO_2-udledningen fra København i 2012 på 1.751.624 ton.
I 2015 (som er det seneste årstal, man kan slå op i CO_2-beregneren 21.10.2019), var udledningen vokset til ton CO_2.



FIGUR 6 // Fordeling af den samlede CO_2-reduktion i 2025 som følge af indsatserne i de fire temaer.

Når man ser på ovenstående figur 6 fra 2012-Klimaplanen, der viser, hvordan 2025-målet om klimaneutralitet skal nås, kan man se, at det i 2012 var planlagt at:

- energibesparelser kun skulle tegne sig for omkring 7 pct. af CO_2-reduktionerne, (selv om det erkendes, at energibesparelser er godt for samfundsøkonomien for "hver gang københavnerne sparer energi, skal København ikke investere i produktionskapacitet i nye energianlæg").
- transport kun skulle tegne sig for 11 % (selv om transporten i 2012 stod for 35 % af kommunens CO_2-udledninger (ifølge kommunernes CO_2-beregner) svarende til mere end 600.000 tons CO_2).
- og at initiativerne inden for energiproduktion derimod skulle stå for 74 pct. af den samlede CO_2-reduktion i København, dvs. helt overvejende bioenergi. (Initiativer på energiforsyningsområdet skal bl.a. omfatte opstilling af land- og havvindmøller, etablering af et nyt biomassebaseret kraftvarmeværk og etablering af et geotermianlæg).

I 2016 var planerne for de årlige emissionsreduktioner (som altså kun skulle være 900.000 ton CO_2 i 2025) som følger:

- energibesparelser skal fortsat kun stå for 7 %

- transporten skal nu kun reducere med 78.000 ton CO_2 (8 %) eller (hvor det at få flere til at bruge cyklen som transportmiddel frem for bil kun skal stå for ca. ¼ af reduktionerne, mens de øvrige ¾ i vid udstrækning skal opfyldes ved hjælp af fossilfri drivmidler (som sagtens kan være bioenergi eller el frembragt på biomassefyrede kraftvarmeværker – altså ikke nødvendigvis CO_2-neutrale energikilder)) selv om transporten i 2015 stod for ca. 43 % af kommunens CO_2-udledninger (ifølge kommunernes CO_2-beregner) svarende til mere end 900.000 tons CO_2
- energiproduktion skal nu stå for 80 %, hvilket svarer til reduktioner på 741.000 ton CO_2, hvoraf vindmøller skal stå for 314.000 ton CO_2 og biomasse for 249.000 ton CO_2 (som altså ikke er reelt sparede emissioner)

Kan en storby blive klimaneutral?

I de fleste scenarier for klimaneutralitet vil der være forudsat, at der stadig finder en vis udledning af klimagasser sted, men at disse modvirkes af stærkt øget binding af kulstof i jord- og plantesystemerne. Selv om der er eksperimenter, der forsøger at finde tekniske metoder til at binde atmosfærisk kulstof, er biosfæren den eneste eksisterende og velfungerende metode, vi har her og nu. Det er derfor særligt vanskeligt at opnå CO_2-neutralitet i en storby som København, hvor der ikke er store arealer med plantevækst, der kan optage de emissioner, der fortsat vil være. Og set i et større perspektiv skubber afbrænding af biomasse balancen i den forkerte retning, fordi det fjerner biomasse fra biosfæren og sender det kulstof, der er bundet i biomassen op i atmosfæren igen.

KP19 forudsætter som beskrevet ovenfor også, at en stor mængde emissioner skal neutraliseres.

Det store forbrug af biomasse udgør et særskilt problem, fordi det fejlagtigt forudsættes, at der ingen emissioner er, når man brænder biomasse. Men de emissioner, der kommer fra de københavnske kraftvarmeværkers skorstene vil under ingen omstændigheder kunne optages i den plantevækst, der finder sted i København. Emissionerne fra de københavnske skorstene vil tværtimod efter omstillingen til biomasse være *større*, end hvis man var fortsat med at brænde kul af. ***Så det er ikke kun emissioner fra transport og byggeri, der skal neutraliseres, men også emissionerne fra afbrændingen af træ – og på den måde ender vi et sted, hvor praktisk talt alle københavnske emissioner skal neutraliseres.***

Men det mener Københavns Kommune ikke – tværtimod lader kommunen som om der ingen emissioner er fra de københavnske kraftvarmeværker efter omstillingen fra kul til biomasse. Og bruger endda overskudsproduktionen af el til at neutralisere andre emissioner, selv om en stor del af elektriciteten er kommet fra de biomassefyrede kraftvarmeværker (der altså udleder mindst lige så meget CO_2 som hvis værkerne var kulfyrede). Det er dobbelt problematisk – og lige det modsatte af, hvad vi har brug for.

De emissioner, der er blevet udledt i forbindelse med *fældning/høst* og produktion af den biomasse (træpiller, træflis og halm), der brændes af i den københavnske energiforsyning blevet udledt et andet sted end i København – enten et andet sted i Danmark, eller i et andet land. Dermed underminerer Københavns såkaldte CO_2-neutralitet andre danske kommuners, såvel som andre landes, mulighed for at opnå CO_2-neutralitet. Hvis det drejer sig om danske kommuner, vil det ganske vist ikke blive registreret, for metoden til at opgøre kommunernes CO_2-regnskab "indeholder ikke kulstofbinding i jorden, selvom det i princippet er med i scopet, da det er vanskeligt at fordele bindingen på kommuneniveau".

Det vil typisk tage mellem tredive og flere hundrede år, før ny trævækst har kunnet binde en tilsvarende mængde kulstof fra atmosfæren, som der er blevet frigivet fra jord og skovbund, der hvor træet eller halmen fjernes fra. Og hvis der kontinuerligt indsamles biomasse til afbrænding, vil det udledte CO_2 aldrig blive bundet igen, men for evigt bidrage til øget CO_2 i atmosfæren. I den forbindelse er det relevant at henlede opmærksomheden på de baltiske lande, der leverer en meget stor del af de træpiller, der anvendes i Danmark. Det drejer sig om Estland og Letland, og her mindskes skovenes kulstoflagre år for år. EU Kommissionen har vurderet, at når vi kommer frem til 2030, så vil skovene i Estland og Letland ikke længere kunne bidrage til at hive kulstof ud af atmosfæren, men vil i stedet bidrage til øgede emissioner.

På den måde underminerer København i sit stræben efter at kunne fremstå som klimaneutral kommune hele klodens mulighed for at modvirke klimaforandringerne. En sådan konsekvens af den københavnske

omstilling fra kul til biomasse forties, selv om det naturligvis ikke er i københavnernes interesse blot at lade andre stå til regnskab for byens emissioner.

I KBH 2025 Klimaplanen erkendes det ellers at "Klimaforandringer er reelle og finder allerede sted. Samtidig står den globale økonomi over for fundamentale udfordringer. I 2030 vil der være 3 mia. flere middelklasseforbrugere i den globale økonomi, og der bliver på verdensplan brug for 33 pct. mere energi frem mod 2025, hvis udviklingen fortsætter som hidtil."

Og København har en ambition om at være til inspiration for resten af verden. Men at kalde sig "Verdensby med ansvar" forpligter. Så dur det ikke bare at dække sig ind under misvisende beregningsmetoder – heller ikke selv om andre også gør det. Så skal de tiltag, man foreslår, kunne opskaleres og kopieres af andre byer – og det kan det københavnske eksempel bestemt ikke (jfr. Klimarådets rapport fra 2018).

Afsluttende bemærkninger

Som vi læser det afspejler forslaget Københavns Kommuneplan 2019 slet ikke de ønsker og bekymringer, som borgerne har givet udtryk for på dialogmøderne (https://www.kk.dk/artikel/kommuneplan) og det er et stort demokratisk problem.

Vi tilslutter os Rådet for Bæredygtig Trafiks høringssvar og vil henlede opmærksomheden på analysen af ubalancen mellem på den ene side Trafik- og Miljøudvalget/Trafik- og Miljøforvaltningen, der ønsker vægten lagt på bæredygtighed og klimaneutralitet, og på den anden side overborgmesteren og Økonomiforvaltningen, hvis primære fokus øjensynligt er på vækst – på trods af det udtrykte mål om klimaneutralitet om 6 år.

Venlig hilsen, på vegne af NOAHs gruppe for klimaretfærdighed,
Bente Hessellund Andersen

Svar til: Høring 49038 af: Katrine Balkan

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
565

INDSENDT AF
Katrine Balkan

POSTNR.
2700

BY
Brønshøj

HØRINGSSVAR
Som beboer i Brønshøj er jeg absolut ikke interesseret i at få letbane til bydelen. Letbane er kluntet og besværligt, og bør under ingen omstændigheder være en del af fremtiden i København. Fremtiden ligger i metroen, hvis vi skal have folk til at køre mindre bil, og samtidigt transportere flere og flere mennesker ind mod byen. Vi udvikler os og bliver større, og der er langt større potentiale i en metro end en letbane. Vi risikerer at lukke vores lokale butikker, og ødelægge det Brønshøj vi alle er flyttet til fordi vi kan lide det som det er. Metroen kan hjælpe til at lade os bibeholde dette, og samtidigt udvikle og gøre os endnu mere attraktive i fremtiden. Metro til Brønshøj giver mening.

Svar til: Høring 49038 af: Morten Vesely

OPRETTET
22. oktober 2019

SVARNUMMER
566

INDSENDT AF
Morten Vesely

POSTNR.
1454

BY
København K

HØRINGSSVAR
Generelt tilslutter jeg mig følgende høringssvar, som både formulerer de generelle og specifikke indvendinger mod Kommuneplan 2019: Høringssvar 291 fra Indre Bys Lokaludvalg, der meget klart fremhæver konsekvenserne for Indre By, Høringssvar 466 fra Akademirådet, der påviser misforholdet mellem de gode viljer og kommunens modvilje mod at tage andet end økonomiske hensyn til byudviklingen når det kommer til stykket, Høringssvar 474 fra Strøget og Strædernes beboerforening, som elegant, overordnet og specifikt gennemgår Indre Bys problemer. Mit eget svar findes i en vedføjet fil, løs den venligst

Personligt høringssvar til Kommunalplan 2019:

Trods dårlige erfaringer med at blive hørt af kommunen, som desværre ikke synes interesseret i beboernes ønsker og interesser, men mere i deres egne såkaldte visioner for byen, der beklageligvis oftest er de stik modsatte af beboernes, vil jeg nu atter engang give mit besyv med i håbet om at kommunen en dag vil indse at beboer- og borgerindflydelse på beslutningsprocesserne er den eneste mulighed for at få indføre et ægte, demokratisk bystyre i kommunen.

Da jeg selv bebor Den Indre By vil jeg koncentrere mig om den: I følge planen skal bydelen tilsyneladende udlægges til masseturisme (vi har naturligvis ikke noget imod kvalitetsturisme), som vil forvandle os til statister i en historisk kulisse, hvor boliger langsomt vil blive erstattet af hoteller, hotellejligheder, AirB&B lignende konstruktioner, internationale kædebutikker, restauranter, caféer og værtshuse. Det er allerede vanskeligt at få uforstyrret nattesøvn på grund af det uhæmmede natteliv, som kommunen tilsyneladende ikke har nogen intentioner om at begrænse. Det kunne for eksempel ske ved at begrænse åbningstiderne for natbevillingerne, der generelt medfører utryghed, kriminalitet, salg af euforiserende stoffer.

Alle kommunens såkaldte events (”mega-events”), der oftest henlægges til det interessante ”historiske centrum” er ligeledes baseret på en voldsom tilstrømning af turister, helst så mange som muligt, der kommer flyvende ind fra alle verdenshjørner til den netop udvidede lufthavn i direkte modstrid med kommunens ambition om at være ”grøn” og bæredygtig.

Desuden ønsker vi egentlige, bindende lokalplaner for områderne, så investorer og kapitalfonde ikke længere har frit spil til at opkøbe og omdanne byen efter deres ambitioner om størst mulig profit, men af kvartererne tværtimod indrettes efter beboernes ønske om størst mulig trivsel. Det betyder også at kommunen ved byggesagers behandling tager hensyn til netop beboernes trivsel og bydelenes egenart og ikke som nu i alt for høj grad til bygherrenes ønsker om den størst mulige profit.

For beboerne kan alt dette ikke opnås uden at kommunen opretter organer, ud over lokaludvalgene, som har direkte og bestemmende indflydelse fra borgerne side på kommunalpolitikken. For eksempel et net af ”kvartersråd”, der har medbestemmelse i de lokale forhold, som beboerne jo er dem der kender allerbedst til.

Svar til: Høring 49038 af: Foreningen Københavnertunnelgruppen

OPRETTET
22. october 2019

SVARNUMMER
567

INDSENDT AF
Foreningen Københavnertunnelgruppen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
www.kbhtunnel.dk

POSTNR.
1358

BY
Kbh K

HØRINGSSVAR
Foreningen Københavnertunnelgruppen har siden 2005 arbejdet for en østlig ringvej, "en trafikal bypass operation" i København. Vi glæder os over de to første etaper af den østlige ringvej, Nordhavnsvej og den kommende Nordhavnstunnel, og vi vil gerne hermed i vores høringssvar kvittere for den markante og eksplicitte støtte til en samlet østlig ringvej, som kommunen leverer i udkastet til kommuneplan 2019, bl.a. med formuleringen: "Københavns Kommune 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." Københavnertunnelgruppen mener, at østlig ringvej/havnetunnel på én gang mindsker trængslen, fredeliggør en række bydele og er en helt nødvendig forudsætning for byudvikling af bl.a. Refshaleøen. Det er yderst positivt, at østlig ringvej/havnetunnel nu indgår helt naturligt som en del af det visionære Lynetteholm-projekt, der udover den nødvendige trafikforsyning også rummer både klima/kystsikring og et øget boligudbud. Med venlig hilsen, pva. Københavnertunnelgruppen, Bo Sandberg, formand.

Svar til: Høring 49038 af: Gry Høirup

OPRETTET
22. october 2019

SVARNUMMER
568

INDSENDT AF
Gry Høirup

POSTNR.
1761

BY
København

HØRINGSSVAR
Se venligst vedhæftede høringssvar.

København, d. 22. oktober 2019

Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019: Vesterbro har brug for en ny grøn og aktiv lunge med plads til alle

Jeg takker Københavns Kommune for et fint udkast til Kommuneplan 2019, som indeholder mange gode idéer og visioner for vores dejlige by fremover. Især bider jeg mærke i en rød tråd i forslaget, som går på adgang til grønt (i form af nye, store og mellemstore grønne områder) og adgang til det blå (dvs. bedre adgang til og udnyttelse af havnen). Et mål jeg kun kan tilslutte mig.

Jeg kunne i princippet komme med bemærkninger til alle bydele/områder i planen, idet jeg som "gammel" Københavner kender det meste ret godt, og København som helhed ligger mig på hjerte. Jeg vælger dog at holde mig til den bydel, hvor jeg har boet sammenlagt små 25 år, og derfor kender som min egen bukselomme: Vesterbro.

Mine bemærkninger i det følgende går primært på Otto Busses Vej, eller "Jernbanebyen", som den kaldes i Kommuneplanen. Jeg sætter helt bevidst Jernbanebyen i anførselstegn, idet det indtil min læsning af Kommuneplanen har været min – meget muligt naive – opfattelse, at den overordnede vision med det gamle jernbaneareal var at skabe et grønt og rekreativt område snarere end endnu en "by" i byen, en slags Carlsberg Byen 2 om man vil.

Jeg vender tilbage til Jernbanebyen (som jeg vælger at omtale som "Jernbanegrunden" i det følgende) lige om lidt, men her først et par bemærkninger om Carlsberg Byen (det der er bygget af den indtil videre).

Jeg går jævnligt igennem Carlsberg Byen for at komme op til, hvad der p.t. nok er den eneste rigtige grønne lunge i denne del af Københavns Kommune, nemlig Søndermarken. Carlsberg Byen virker umiddelbart til at være en succes. I modsætning til Ørestaden i sin tid bliver stort set alt solgt til svimlende priser og der er allerede nu en vrimmel af mennesker op og ned ad Ny Carlsberg vej. Rigtig mange kommer til og fra Søndermarken, og det kan man bestemt ikke fortænke dem i, for udover J.C.Jacobsens Have oppe ved Carlsberg St., som er en fin lille park, er der stort set ikke nogen grønne områder i Carlsberg Byen – de der var der, har måttet lade livet til mellemhøjt byggeri og mere end en håndfuld højhuse. Jeg spørger mig selv: hvor skal alle disse mennesker, der formentlig er flyttet ind, når Carlsberg Byen efter planen står færdig i 2024 (medmindre verdensøkonomien er "crashet" i mellemtiden), gå hen for at få lidt frisk luft? Selv Søndermarken har sine begrænsninger og det er måske ikke alle, der lige har lyst til at gå tur på kirkegården (Vestre Kirkegård), og af respekt for de efterladte skal den jo heller ikke udgøre en erstatning for en bypark.

Her kommer Jernbanegrunden ind i billedet. Hvis det stod til mig, og der ikke var bygherrer at slås med og et problem med jordforurening i hvert fald på dele af grunden, så skulle terrænet primært omskabes til en stor park med en bro over til Ørstedsværket og Enghave Brygge, hvilket ville give parkens gæster adgang til havnen og dermed til "det blå", som Kommuneplanen jo også lægger op til. Det er jeg godt klar over ikke kommer til at ske – af det to nævnte årsager. MEN: dette er ikke ensbetydende med, at bygherrerne skal have lov til at lave en Carlsberg Byen 2. Som nævnt ovenfor har/får ydre Vesterbro med Carlsberg Byen et endnu større behov for grønne områder, ligesom indre Vesterbro også oplever en stor befolkningstilvækst – uden er der følger grønne områder af betydning med, idet der ganske enkelt ikke er plads til dem. Så også for dem kunne Jernbanegrunden udgøre et tiltrængt, rekreativt og muligst grønt område – af en fornuftig/stor størrelse, som modsvarer indbyggernes behov.

Nu har jeg indtil videre talt meget om behovet hos vesterbroerne for at få en ny GRØN lunge. Jeg vil dog også gerne knytte et par bemærkninger til min vision om, at Jernbanegrunden kommer til at udgøre en "aktiv lunge med plads til alle", som nævnt i overskriften.

Heri ligger for det første (den aktive del), at der skal være rum for fritidsaktiviteter. Her mener jeg ikke fem fodboldbaner, måske en. Nogle petanquebaner, som nogen har foreslået, en legeplads – OG: meget gerne et større indhegnet areal til hunde, hvor de kan løbe frit, som man f.eks. har det i Fælledparken. Dette vil ikke kun være til gavn for de mange hundeejere (som så vidt jeg ved skulle være tredoblet inden for det seneste årti), men også for de borgere, som ikke er glade for hunde, idet hundene jo så har et sted at være, hvor de ikke er til gene.

For det andet er der det sociale aspekt. Her tænker jeg primært på, at der bør være plads til socialt udsatte på området, både i form af aktivitetstilbud, men også i form af f.eks. "skæve boliger" i forbindelse med opførelse af andre boliger (igen: planen bør ikke være et Carlsberg Byen 2, som vil ramme fuldstændig skævt). Og derudover bør der skabes plads til de små "skæve værksteder", til de kreative erhverv, til madboder/street food, pop up-caféer – til kort sagt: iværksætteri, som jo også er et stort fokus i Kommuneplanen.

Og det med til at skabe grobund for iværksætteri og mindre erhverv leder mig til mit sidste punkt: ude på Refshaleøen har man omdannet en række af flådens gamle bygninger til ikke blot undervisningsinstitutioner, men også til steder for iværksættere (f.eks. Rainmaking Loft). De gamle bygninger giver en helt særlig stemning – både for iværksætterne, men også for folk, der bare kigger forbi. En stemning jeg har svært ved at se, at man på samme måde kan få i et goldt nybyggeri. Netop her har Jernbanegrunden ganske meget at byde på: Hvis jeg ikke tager meget fejl er der en remise, og der er i hvert fald en drejeskive, som man kunne oprette små butikker, værksteder, start 'ups og caféer rundt om. Og mange andre flotte, gamle bygninger, jeg ikke kender navnene på.

Og så er der naturligvis de "Gule huse" på grund, som så vidt jeg har fået oplyst "kun" er bevaringsværdige. Efter min ydmyge opfattelse vil det at jævne dem med jorden nærmest svare til at gøre det samme med Humleby. Det sidste er gudskelov ikke sket, ligesom en del af Carlsbergs gamle, flotte bygninger har fået lov til at stå i Carlsberg Byen. Af gode grunde: uden dem ville "byen"/bydelen ikke have nogen sjæl. Det nøjagtig samme gør sig i min optik gældende for Jernbanegrunden/Jernbanebyen.

Med venlig hilsen

Gry Høirup

Med venlig hilsen

Gry Høirup

Svar til: Høring 49038 af: Marie Louise Stochholm

OPRETTET
22. october 2019

SVARNUMMER
569

INDSENDT AF
Marie Louise Stochholm

POSTNR.
1432

BY
København K

HØRINGSSVAR
Jeg læser med stor bekymring planernes betydning for Margretheholm og Lynetten havn. Vi har valgt at bo i denne del af København pga den ro og det helt specielle miljø der findes herude. Det vil med de nuværende planer blive ødelagt. Jeg er både bekymret og stærkt utilfreds med de evt. permanente ændringer, men også med al den trafik der i årevis vil ødelægge dette område.

Svar til: Høring 49038 af: Ask Holmsgaard

OPRETTET
22. october 2019

SVARNUMMER
570

INDSENDT AF
Ask Holmsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Flydende By

POSTNR.
2450

BY
København N

HØRINGSSVAR
Vi foreslår at transformere den gamle transithal på Vasbygade 20 til bæredygtigt kulturhus med værksteder, mødelokaler for grønne organisationer foruden dyrkning af grønsager, frugter og blomster. Vi foreslår at ombygge dens tag og gavl så den får funktion af et drivhus. Inde i hallen bliver der plads til et åbent miljø af værksteder, mødelokaler, café, fiskedam med sandstrand mv. En form for multihus der både er en arbejdsplads for progressive aktører og et rekreativt grønt indendørs forsamlingssted. Hallen er ikke fredet, men vi finder stor værdi i dens unikke buede trækonstruktioner store loftshøjde (9,5m) og store frie spænd. Hallen vil vi som grøn græsrodsorganisation i samarbejde med byggefirmaet Egen Vinding, tilbyde at skabe og drive. Vedlagt er en visualisering af det bæredygtige kulturcenter med titlen Planet A og en visualisering af hvordan drivhus/kulturhuset ville tage sig ud i en kontekst af en super grøn bydel. Huset ville også fungere som grøn oase i en mere tæt bebygget bydel. Hvis der ikke er plads til huset i den kommende lokalplan vil vi tilbyde at lave et tidsbevidst prototypeprojekt og derefter stå for nedrivning og flytning af hele projektet til en anden lokation. En sådan lokation kunne være Københavns Kommunes areal ved Kraftværksvej 10 på Amager. På den måde sikres husets bevaring. Bygningen har i fire år været udlejet til Flydende By som har brugt den til sit arbejde med bæredygtig omstilling og byggeri af kunstinstalationer, både og flydende haver i samarbejde med den tidligere ARC Genbrugsstation og Guldminen. På den måde har bygningen allerede en lang og kompleks histiorie.

Svar til: Høring 49038 af: A. Bo Andersen

OPRETTET
22. october 2019

SVARNUMMER
571

INDSENDT AF
A. Bo Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Borger/potentiel vælger

POSTNR.
2300

BY
København S

HØRINGSSVAR
Lytter Forvaltning og/eller politikerne i BR? Ved høringen af forslag til forrige (=nugældende) Kommuneplan 2015 endte 83% høringssvarene i hvidbogen til det politiske niveau med forvaltningens ord: "giver ikke anledning til at foreslå ændringer i forslaget til Kommuneplan ...". I faktiske tal gentoges formuleringen 319 gange for de den gang i alt 385 indsigelser. Vi-alene-vide-bureaukratismen var øjensynlig ikke helt død i det royale ("Kongens") København. Ved høringen af 'Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 – Verdensby med ansvar' var fordelingen: 262 høringssvar med: Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 102 høringssvar med: Bemærkningen giver anledning til ændringer i Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 Hvad mon fordelingen bliver denne gang? Time will show …