

Forslag til Kommuneplan 2024

HØRINGSTYPE

Kommuneplan

OMRÅDE

Hele byen

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

29. august 2024 til 24. oktober 2024

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR

24. oktober 2024

HØRING IKKE ÅBEN

Høring om Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad

Borgerrepræsentationen har den 22. august 2024 besluttet at sende Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad med miljøvurdering i 8 ugers offentlig høring.

Referat fra Borgerrepræsentationens behandling af sagen inklusiv godkendte ændringsforslag kan ses [her](#).

Kommuneplanforslagets indhold

Forslag til Kommuneplan 2024 sætter rammerne og retningslinjerne for hovedstadens udvikling de næste 12 år og bygger videre på visionen fra Kommuneplanstrategi 2023 for Københavns fysiske udvikling; "Fremtidens klimavenlige hovedstad" med særligt fokus på disse fem temaer:

- Hovedstadens byudvikling og mobilitet
- Boliger og sammenhængende by
- En by med erhverv og studiemiljø
- En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid
- Udvikling med respekt for byens sjæl

Du kan læse mere om Forslag til Kommuneplan 2024 på [KP24.kk.dk](#), hvor den digitale kommuneplan fremgår herunder kortportalen med kort over kommuneplanerammer og retningslinjer. Kortportalen er opdateret med de, af Borgerrepræsentationen den 22. august 2024, godkendte ændringsforslag - du kan orientere dig i kortportalen [her](#).

Offentlig høring

Alle interesserede opfordres til at deltage i debatten og komme med bemærkninger, forslag og idéer til Kommuneplan 2024. Alle skriftlige bemærkninger vil indgå i den videre behandling af planen. Du kan læse mere om høringen og den videre proces i vedlagte høringsbrev.

Borgermøder mv.

Den offentlige høring har til formål at engagere offentligheden i dialogen om indholdet i Kommuneplan 2024. I løbet af høringsperioden vil der blive holdt en række arrangementer om kommuneplanforslaget. Du kan holde dig orienteret om tid og sted for arrangementerne [her](#).

Relateret materiale:

- Høringsbrev - Forslag til Kommuneplan 2024 (vedhæftet)
- Miljøvurdering af Forslag til Kommuneplan 2024 (vedhæftet)
- Forslag til politisk hovedstruktur for Kommuneplan 2024, download [her](#)
- Digital Kommuneplan - Forslag til Kommuneplan 2024: [Kommuneplan 2024 | Københavns Kommuneplan 2024 \(kk.dk\)](#)
- Borgerrepræsentationens beslutning: [22. august 2024 - Offentlig høring af Forslag til Kommuneplan 2024](#)

[pdfHøringsbrev - offentlig høring af Kommuneplan 2024.pdf](#)

[pdfMiljøvurdering af KP24.pdf](#)

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
372	31.10.2024	Plan- og Landdistriktsstyrelsen	Plan- og Landdistriktsstyrelsen	1577	København
371	31.10.2024	Energinet Gastransmission	Energinet Gastransmission	4733	Tappernøje
370	25.10.2024	Pårørenderådet for Bostedet Nordlys		2300	Sundbyvang
369	25.10.2024	Kgs.Enghave Lokaludvalg		2450	København SV
368	25.10.2024	Amager Øst Lokaludvalg		2300	København S
367	24.10.2024	Martin Seier Pedersen		2450	København SV
366	24.10.2024	Katja Rudloff		2450	København SV
365	24.10.2024	Birgit Rehder		2100	København Ø
364	24.10.2024	Sanne Berg		2450	SV
363	24.10.2024	Nickie Frederiksen		2450	København Sv
362	24.10.2024	anette k.		2100	København Ø
361	24.10.2024	Mogens Søgaard Andersen		2720	Vanløse
360	24.10.2024	Mogens Søgaard Andersen		2720	Vanløse

359	24.10.2024	Bryan		2450	København sv
358	24.10.2024	Inge Merete Skaarup Andersen	Motionsklubben Amager	2300	København s
357	24.10.2024	Mette		2300	Kbh s
356	24.10.2024	Jeppe Lindahl-Berg		2300	København S
355	24.10.2024	Cirkeline Martinussen		2450	kbh. sv.
354	24.10.2024	Anders Ring Ibsen		2650	Hvidovre
352	24.10.2024	Lea Cecilie Christensen		2450	Kbh sv
353	24.10.2024	Merete Ganshorn Nielsen		2450	København SV
351	24.10.2024	Sanne Berg		2450	SV
350	24.10.2024	Torkil Groving	Østerbro Lokalråd	2100	København Ø
349	24.10.2024	Annelise Jantzen		2450	København SV
348	24.10.2024	Benedikte Frederiksen		2300	Kbh s
347	24.10.2024	Jannie Vestergaard	Husejerforeningen Arbejdernes Byggeforening Amager	2300	København S
346	24.10.2024	Jannie Vestergaard	Borgerinitiativet Social Bæredygtighed Amager & Husejerforeningen Arbejdernes Byggeforening Amager	2300	København S
345	24.10.2024	Lars Kristensen		2450	København SV
344	24.10.2024	Morten Krogsbøll		2450	Kbh sv
343	24.10.2024	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1550	Kbh V

342	24.10.2024	Thomas Karmisholt Samuelsen		2450	København SV
341	24.10.2024	Carl Emil		2450	København SV
340	24.10.2024	Vanløse Lokaludvalg		2720	Vanløse
339	24.10.2024	Josefine Laursen		2500	Valby
338	24.10.2024	Malene		2450	København SV
337	24.10.2024	Claus Kristoffersen		2450	København SV
336	24.10.2024	L. Kiorboe		2150	Nordhavn
335	24.10.2024	Pauline Bendsen		2700	Brønshøj
334	24.10.2024	Malthe Mulvad	Copenhagen Malmö Port (CMP)	2150	Nordhavn
333	24.10.2024	Asger		2100	København Ø
332	24.10.2024	Lene Nielsen		2770	Kastrup
331	24.10.2024	Diana Hansen		2300	København S
330	24.10.2024	Bettina Spangenberg	Bachelor samfundsfag / Folkeskolelærer	2100	Kbh Ø
329	24.10.2024	Uffe Erup Larsen		2300	København S
328	24.10.2024	Heidi Lyng		2450	København Sv
327	24.10.2024	Lene Nielsen		2770	Kastrup
326	24.10.2024	Jens Ole Hedegaard		2450	København SV
325	24.10.2024	Per Maahr		1450	København SV
324	24.10.2024	Bent Outzen	Akademisk Arkitektforening lokaledelse København	1124	København S
323	24.10.2024	Anna Rosenblad		2450	København SV

322	24.10.2024	Inger Hutters	Østerbro Havnekomité	2100	København Ø
321	24.10.2024	Sanne Hjulgaard		2770	Kastrup
320	24.10.2024	Anne Høgh	iovermorgen	8000	Aarhus C
319	24.10.2024	Inge Thaulow		2450	København Sv
318	24.10.2024	Michael Holst	Gentofte Kommune	2920	Charlottenlund
317	24.10.2024	B. Stengaard		2450	København SV
316	24.10.2024	Louise Jensen		2450	København SV
315	24.10.2024	Hanne Mai Dalgaard		2450	København SV
314	24.10.2024	Christian Hasselstrøm		2200	København N
313	24.10.2024	Dorte Povlsen		2450	København
312	24.10.2024	Bo Sandberg, fmd.	Københavnertunnel gruppen	1215	Kbh K
311	24.10.2024	Julie Kruse Castella		2450	København SV
310	24.10.2024	Rune Pedersen		2450	København
309	24.10.2024	Tine Clasen		2450	København SV
308	24.10.2024	Line Pape		2300	København S
307	24.10.2024	Nicolai		2450	København
306	24.10.2024	Lisette	År	1760	København V
305	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K
304	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K
303	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K
302	24.10.2024	Katrine Scott		2450	København
301	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K
300	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K

299	24.10.2024	bente lund		2450	københavn sv
298	24.10.2024	Camilla Haahr-Raunkjær		2450	København SV
297	24.10.2024	Niels Kongshaug		1264	KØBENHAVN K
296	24.10.2024	Niels Kongshaug		1264	KØBENHAVN K
295	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K
294	24.10.2024	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	KØBENHAVN K
293	24.10.2024	Gregers Kudsk	Strandpromenade kvarterets Grundejerlaug	2100	København Ø
292	24.10.2024	Margit Mørck		2450	København sv
291	24.10.2024	Morten Tandrup		2450	København SV
290	24.10.2024	Tana Kocyigit		2450	København SV
289	24.10.2024	Cecilie Therese Hansen, Emcon a/s	Wilders Plads Ejendomme a/s	1401	København K
288	24.10.2024	Poul Hviid		2720	Vanløse
287	24.10.2024	Christel Jensen		4200	Slagelse
286	24.10.2024	Caroline Kjar		2450	København SV
285	24.10.2024	Anne Marie Lai Kjar		2450	Kbh sv
284	24.10.2024	Foreningen Det Grønne Knæ	v. Ann Vikkelsø	2450	København SV
283	24.10.2024	Zlata Bejtovic		2450	København SV
282	24.10.2024	Islands Brygges Lokalråd	Islands Brygges Lokalråd	2300	København S
281	24.10.2024	Rune Sparrman		2770	Kastrup
280	24.10.2024	Lene Måneblomst		2000	Frederiksberg
279	24.10.2024	Jens Toudal	Mobilitetsselskabet Movia	2500	Valby

278	24.10.2024	Frederik Andresen	Dansk Industri	1553	København
277	24.10.2024	Toby Austin-Fraser		2100	København Ø
276	24.10.2024	Karoline Lundholt	Wonderful Copenhagen	1165	København K
275	24.10.2024	Birgit Sloth		2450	København SV
274	24.10.2024	Jeanet Nielsen		2450	København
273	24.10.2024	Morten Løber	DI	1553	København V
272	24.10.2024	Ulrik Winge	Bygnings- og Udviklingsfonden DTM 4.0	3000	Helsingør
271	24.10.2024	Jesper Julian Møller	Street Food District	1432	København K
270	24.10.2024	Elisabeth Joo Jeppesen	KHR Architecture	1437	København K
269	24.10.2024	Knud Erik Hansen og Ole Damsgaard	Danmarks Naturfredningsforening København	2500	Valby
268	24.10.2024	Vivi Larsen		2450	København SV
267	24.10.2024	Dorthe Gravgaard	Sund & Bælt Holding A/S	1601	København
266	24.10.2024	Claus Rosenblad		2450	København SV
265	24.10.2024	Udviklingssekskabet By & Havn	Udviklingssekskabet By & Havn I/S	1259	København K
264	24.10.2024	Thomas Christensen		2450	København SV
263	24.10.2024	Anders Norgreen Olsen	Silvan Valby	2450	København SV
262	24.10.2024	Miljøpunkt Amager	Miljøpunkt Amager	2300	KØBENHAVN S
261	24.10.2024	Morten Riis		2450	København SV
260	24.10.2024	Skanska A/S & Skanska Danmark A/S	Skanska A/S & Skanska Danmark A/S	2450	København SV

259	24.10.2024	Esben Holmberg Jensen	Erhvervsministeriet m.fl.	1216	København K
258	24.10.2024	Sara Heiberg		2450	Kbh sv
257	24.10.2024	Nina Svane-Mikkelsen		2450	København SV
256	24.10.2024	Benjamin Blem	Gentofte Hovedbibliotek	3050	Humlebæk
255	24.10.2024	Helle Hansen		2450	København SV
254	24.10.2024	Anne Elisabeth Jeanine Josephine O'Neill		1418	København K
253	24.10.2024	Flemming Pedersen		2450	København SV
252	24.10.2024	Johannes Ford Holmberg		2450	København SV
251	24.10.2024	Mikkel Funch Brunberg		2450	København SV
250	24.10.2024	Christoffdr		2450	København SV
249	24.10.2024	Nina Marie Nielsen		1964	Frederiksberg
248	24.10.2024	Christoffer Susé	Håndværkerforeningen København	1302	København K
247	24.10.2024	Kooperativt København	Kooperativt København	2200	København N
246	24.10.2024	Mathias Green	EjendomDanmark	1606	København V
245	24.10.2024	Agnete Raaschou-Nielsen		2450	Kbh SV
244	24.10.2024	Gianna Giacomello		2450	København sv
243	24.10.2024	Bolette Küllman		2450	København SV
242	24.10.2024	Christina Molbech Lund		2450	Kbh SV
241	24.10.2024	Mathias H		2450	København SV

240	24.10.2024	Line Hemmingsen		2450	København sv
239	24.10.2024	Nina Lundager Jensen	Jeudan	1260	København
238	24.10.2024	Bjørn Meyer		2450	København
237	24.10.2024	Kai Skov Hansen		2450	København SV
236	24.10.2024	Camilla		2450	Kbh SV
235	24.10.2024	Nina Lundager Jensen	Jeudan	1260	København
234	24.10.2024	Jannik Hansen		2450	København SV
233	24.10.2024	Cirsten Lina Aanum		1721	København V
232	24.10.2024	E/F Ørnevej/Lærkevej	E/F Ørnevej/Lærkevej	2400	København NV
231	24.10.2024	Bente og Mogens Vyberg		2450	SV
230	24.10.2024	Leslie Berke		2450	København SV
229	24.10.2024	Anne-Sofie Sørensen	ALFA Development A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og VISION Ejendomme A/S	2630	Høje taastrup
228	24.10.2024	Karoline Kronborg		2450	København SV
227	24.10.2024	Helene Welden		2500	Valby
226	24.10.2024	Alberte Strunge møller		2450	København sv
225	24.10.2024	Oskar Kluge		2450	København SV
224	24.10.2024	Stephanie Roth		2500	København
223	24.10.2024	Frederik Andresen	Dansk Industri	1553	København
222	24.10.2024	Sigurdur Oli Palmason		2450	København sv
221	24.10.2024	Katinka Marie Lyngfeldt		2400	København NV

220	24.10.2024	Allan sonne		1721	København V
219	24.10.2024	Helene Brain		2450	København SV
218	24.10.2024	Safra Martinussen		2450	København SV.
217	24.10.2024	Christoffer Gertz Bech		2450	København SV
216	24.10.2024	Katja Lange		1721	Kbh. V.
215	24.10.2024	Malik grosos		2450	KBH SV
214	24.10.2024	Lillian blach		2450	Kbh
213	24.10.2024	Jakob Hunosøe	Jakob Hunosøe	2450	København SV
212	24.10.2024	Stine Roer		2450	København Sv
211	24.10.2024	Andreas Hardis		2450	København SV
210	24.10.2024	Lui Baes		2640	Hedehusene
209	24.10.2024	Østerbro Lokaludvalg	Københavns Kommune	2100	København Ø
208	24.10.2024	Anette Levin Nielsen		2450	Kbh Sv
207	24.10.2024	Robert Larsen		2500	Valby
206	24.10.2024	Ditte Bjerregaard		2450	København SV
205	24.10.2024	Tine Lausen		2450	København Sv
204	24.10.2024	Thor Kjøller Hartmann	HOFOR A/S	2300	København
203	24.10.2024	Brian Kyed	Es-Fisk Aps	2450	København SV
202	24.10.2024	Anne Sofie Thorvardarson	Anne Sofie Thorvardarson	1739	København
201	24.10.2024	Billie Koppel		2450	København SV
200	24.10.2024	Sanne maahr		2450	København
199	24.10.2024	Anders Holm		2450	København SV
198	24.10.2024	peter busch-jensen		2200	copenhagen
197	24.10.2024	Hanne Bierring		2450	København SV

196	24.10.2024	Marie		2450	København SV
195	24.10.2024	Asta Wellejus	Die Asta Experience	2300	København S
194	24.10.2024	Jette poulsen Poulsen		2450	København Sv
193	24.10.2024	Camilla Hegnsborg og Mikkel Warming	BL 1. kreds	1554	København V
192	24.10.2024	naja rosa koppel		2450	Kbh Sv
191	24.10.2024	Martin Dueholm Bech	Københavns Erhvervsakademi (KEA)	2200	København
190	24.10.2024	Ditte		2400	København
189	24.10.2024	Caroline Petersen		2450	København sv
188	24.10.2024	Lars rasmussen		2700	Brønshøj
187	24.10.2024	Jacob Bakholt		2450	KBH SV
186	24.10.2024	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	Københavns V
185	24.10.2024	Lars Ulrik Precht	NGO	2450	København
184	24.10.2024	Louise McHenry		2450	København Sv
183	24.10.2024	Johan Hviid Sandvik		2450	KBH SV
182	24.10.2024	Anni Jensen		2450	København SV
181	24.10.2024	Tue Ammundsen		1921	Frederiksberg
180	24.10.2024	Anja Leth		2450	København SV
179	24.10.2024	Jane Engberg		2450	København SV
178	24.10.2024	Thomas beyer		2450	København sv
177	24.10.2024	Sofie Hermansen		2450	KBH sv
176	24.10.2024	Søren Raae Teisen	Bellakvarter A/S	2300	København S

175	24.10.2024	Lone Ørskov		2450	København SV
174	24.10.2024	Marie Louise Borup Louise Borup		2450	København
173	24.10.2024	Joan kæmsgaard		2650	Hvidovre
172	24.10.2024	Birgitte Andersen		2450	København SV
171	24.10.2024	Ulrikke Dalhoff		2450	København SV
170	24.10.2024	Jesper Partoft		2450	København SV
169	24.10.2024	Victor B		2450	København sv
168	24.10.2024	Karina Poulsen		2450	København SV
167	24.10.2024	JULIE HANSEN LEHMANN		2450	København SV
166	24.10.2024	Morten Milthers		2100	København
165	24.10.2024	Julie-Marie Riis		2500	Valby
164	24.10.2024	David Jønch Thielke		2450	København SV
163	24.10.2024	Maja Dantzer		1708	Kbh V
162	24.10.2024	Mette Huuse		2450	København SV
161	24.10.2024	Michael Hansen	Facebooksiden Fiskerhavns Vener	2450	København SV
160	24.10.2024	Jesper Olsen	DSB	2630	Taastrup
159	24.10.2024	Hanne Flensburg		2450	København Sv
158	24.10.2024	Annegerd Lerche Kristiansen		2300	København S
157	24.10.2024	Marianne Andersen		2450	København SV
156	24.10.2024	Karen Holm		2300	København S
155	24.10.2024	Birte Knutsson		2450	København

154	23.10.2024	Morten Strandgaard	Cufadan Ejendomme A/S	2720	Vanløse
153	23.10.2024	Sekita Petersen		2450	København
152	23.10.2024	Gritt		2100	København Ø
151	23.10.2024	Henrik Døssing		2200	København N
150	23.10.2024	Martin Jakobsen	Coop	2620	Albertslund
149	23.10.2024	Ann og Bue Hjort		2300	København S
148	23.10.2024	karen Gottlieb		2450	København SV
148	23.10.2024	Lars Christoffersen		2450	København SV
147	23.10.2024	Madeleine Saunte og Francesco Scarpati		2450	København
146	23.10.2024	Sine Suhr Jensen		2770	Kastrup
145	23.10.2024	Mia Bregendahl		2450	København SV
144	23.10.2024	Asser Poulsen		2450	Kbh SV
143	23.10.2024	Torben Sloth		2300	København S
142	23.10.2024	Tina Dige		2450	København sv
141	23.10.2024	Poul Nielsen	3RKøbenhavn II	2791	Dragør
140	23.10.2024	Vivi Wulff Henriksen		2450	København SV
139	23.10.2024	Susan Sørensen		2450	København SV
138	23.10.2024	Nina Thomsen		2450	København SV
137	23.10.2024	Emil Andersen		1401	København K
136	23.10.2024	Thomas Balle		2450	København SV
135	23.10.2024	Gluay Dam van Deurs		2450	København SV
134	23.10.2024	Peter Andreas Amdrup	Ejendomsselskabet Amdrup	1203	København K

133	23.10.2024	Frederik Dam van Deurs		2450	København SV
132	23.10.2024	Mette og Bjørn Lyngbirk		2450	Kbh Sv
131	23.10.2024	Marianne Melton		2450	København Sv
130	23.10.2024	Jonas Hansen		2450	København SV
129	23.10.2024	Maria Clausen		2450	København
128	23.10.2024	Morten Freil		2450	København SV
127	23.10.2024	John Bergelin		2450	København SV
126	23.10.2024	jens tommerup	pens. lektor	1253	københavn k
125	23.10.2024	Stark Danmark A/S	Stark Danmark A/S	8260	Viby J
124	23.10.2024	Marianne My Ritlov		2450	København SV
123	23.10.2024	Claus Hovmøller Jensen	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	1432	København K
122	23.10.2024	Steen Nielsen		2450	København Sv
121	23.10.2024	Dennis Jørgensen		2770	Kastrup
120	23.10.2024	Pernille Falcon		1719	København V
119	23.10.2024	Kristian Alex Larsen	Suppleant for Alternativet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum	2700	Brønshøj
118	23.10.2024	Claudia Micula		2450	København SV
117	23.10.2024	Brønshøj-Husum Lokaludvalg		2700	Brønshøj
116	23.10.2024	Peter Michael Vestlev	Region Zealand	2450	SV
115	23.10.2024	Margit Velsing Groth		2720	Vanløse
114	23.10.2024	Jeppe Vejlbj Brogård	DSB Ejendomsudvikling	2630	Taastrup

113	23.10.2024	Niels-Bo Jensen		2540	København
112	23.10.2024	Henrik Nielsen		2720	Vanløse
111	23.10.2024	Marianne Wolff		2791	Dragør
110	23.10.2024	Gitte Grønlund-Møller		2770	Kastrup
109	23.10.2024	Anna		2300	København S
108	23.10.2024	Nina Taller		2450	København SV
107	22.10.2024	Rikke Gunderstofte		2770	Kastrup
106	22.10.2024	Foreningen Sydhavnens Venner	ved Vibe Stenholt Andersson	2450	København SV
105	22.10.2024	Energinet Eltransmission A/S	Energinet Eltransmission A/S	7000	Fredericia
104	22.10.2024	Ulla Kaasgaard	Hvidovre Kommune	2450	København
103	22.10.2024	Kjeld Allan Thrane Larsen	Rådet for bæredygtig trafik	1455	København K
102	22.10.2024	Helge Bay og Niels Wellendorf	Letbaner.dk	8660	Skanderborg
101	22.10.2024	Pernille Merkel		2450	København SV
100	22.10.2024	Lars Ramme Nielsen	Dansk Erhverv	1215	København K
99	22.10.2024	Christopher Ketil Dehn Carlsen	Tegnestuen LOKAL	1620	København V
98	22.10.2024	Morten Linnet		2300	København S
97	22.10.2024	Jan Vilhelmsen		2300	København S
96	22.10.2024	Shannet Nielsen		2300	Kbh S
95	22.10.2024	Birgit Bergelin		2450	København SV
94	21.10.2024	naja Dyrn		5750	Ringe
93	21.10.2024	Svend Andersen		2770	Kastrup

92	21.10.2024	Mette Blom		2450	København SV
91	21.10.2024	Valby Lokaludvalg		2500	Valby
90	21.10.2024	Dennis Jensin		2770	Kastrup
89	21.10.2024	Nørrebro Lokaludvalg	Nørrebro Lokaludvalg	2200	København N
88	21.10.2024	Pernille Dahlin		2450	København SV
87	21.10.2024	KBHFF bestyrelse	Københavns Fødevarefællesskab	2500	Valby
86	21.10.2024	Kasper Haagensen	Danske Studenters Roklub / Dansk Forening for Rosport	2100	København ø
85	21.10.2024	Brian Bruun		2791	Dragør
84	21.10.2024	Max Kim Tobiasen	MkWest	2450	København SV
83	21.10.2024	Helle Stigaard Vestlev		2450	København SV
82	21.10.2024	Erik Jørgensen	Rådet for klima, trængsel og sundhed i København	2200	Københavns N.
81	21.10.2024	Janne Jensin		2770	Kastrup
80	21.10.2024	Jorunn Keller		2770	Kastrup
79	21.10.2024	Julie Ziersen		2300	København S
78	21.10.2024	Kathrine S. Viltøft		2770	Kastrup
77	20.10.2024	Line H		2300	København S
76	20.10.2024	Winnie Knudsen		2300	København S
75	20.10.2024	Jens Peter Jensen		2770	Kastrup
74	20.10.2024	Linda Roth		2770	Kastrup
73	20.10.2024	Marcel Biot		2450	København SV
72	20.10.2024	Malene Dissing		2300	København S

71	20.10.2024	Christina Krag		2300	København S
70	20.10.2024	Trine Gjerløv		2300	København S
69	20.10.2024	michelle Güllich		2770	Kastrup
68	20.10.2024	Allan møller		2770	Kastrup
67	20.10.2024	Peter Grønborg		2300	København S
66	20.10.2024	Dan lynge		2770	Kastrup
65	20.10.2024	Lars P. Andersen		2770	Kastrup
64	20.10.2024	Viktor		2300	København S
63	20.10.2024	Jesper Haugaard		2770	KASTRUP
62	20.10.2024	Richard Schalburg		2450	københavn sv
61	20.10.2024	Jens Peter Mortensen	Landsforeningen Mindre Affald	2100	København Ø
60	20.10.2024	Kenneth Hassel Hansen		2770	Kastrup
59	20.10.2024	Sandra Ulrik		2791	Dragør
58	20.10.2024	Morten Hjorth Jahnsen		2300	Kbh. S
57	19.10.2024	K. Støvring		2300	København S.
56	19.10.2024	Marie Reinholdt		2300	KØBENHAVN S
55	19.10.2024	carl-ole holbøll		2300	københavn s
54	19.10.2024	Thea Halse		2300	København S
53	19.10.2024	Kristine Ammitzbøll-Bille		1432	København K
52	19.10.2024	Merete Holst		2770	Kastrup
51	19.10.2024	Louise Petersen		2300	København S
50	19.10.2024	Mette		2300	København S
49	19.10.2024	Claus Holbech		2770	Kastrup
48	19.10.2024	Jytte Kjær		2770	Kastrup

47	19.10.2024	Louise Anker		2770	Kastrup
46	18.10.2024	jens tommerup	NYHAVNSGRUPPEN	1253	københavn k
45	18.10.2024	Damgaards Boligselskab ApS	Damgaards Boligselskab ApS	3300	Frederiksværk
44	18.10.2024	Københavns Ældreråd		1550	København V
43	17.10.2024	Ina Rasmussen	Ørsted	7000	Fredericia
42	17.10.2024	Lars Kjerulf Petersen		1720	København V
41	16.10.2024	John Bøgelund Sørensen	Samvirkende boligselskaber	2450	København SV
40	12.10.2024	Rikke Bjerregaard Orry		2450	København SV
39	11.10.2024	Allan S. Andersen	tårnby kommune	2770	Kastrup
38	11.10.2024	Maja Rudloff		2450	København SV
37	10.10.2024	Maja Rudloff		2450	København SV
36	10.10.2024	Martin Linder	Ejendomsselskabet Godthåbsvej 203 ApS	2700	Brønshøj
35	10.10.2024	Ruth Larsen		1302	København
34	10.10.2024	Helga Mark	Dansk Handicap Forbund (DHF)	2300	København S
33	09.10.2024	Amager Vest Lokaludvalg		2300	København S
32	08.10.2024	Jane Vitu		2300	København S
31	08.10.2024	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
30	08.10.2024	Christianshavn s Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	1550	Kbh V
29	07.10.2024	Ulrich Bolow	AB Den Grimme Ælling	2100	København Ø
28	07.10.2024	Jan Koed		2500	Valby

27	04.10.2024	Kåre Stig Nielsen	Banedanmark	1577	København V
26	04.10.2024	Leif Sørensen		2500	Valby
25	02.10.2024	John Veje	ATP Ejendomme	1611	København V
24	02.10.2024	Julie Espenhain		2300	København S
23	01.10.2024	Lise Blomberg Andersen	Billedkunstner Lise Blomberg	2300	København S
22	01.10.2024	Maria Lykke Mathiesen		2770	Kastrup
21	30.09.2024	Jens Jakob Bierring	Perspektiv v/Jens Jakob Bierring	2300	København S
20	30.09.2024	Lars Eriksen & Peter Eriksen	Nilpeter A/S	4200	Slagelse
19	29.09.2024	Morten Olsen		1256	KØBENHAVN K
18	27.09.2024	Michel Jørgensen		1157	København K
17	26.09.2024	Københavns Ældreråd	Københavns Ældreråd	1550	København V
16	26.09.2024	Jakob Sørensen		2200	København
15	25.09.2024	Marcus		2860	Søborg
14	25.09.2024	Lis Petersen		2100	København Ø
13	24.09.2024	Tom Petersen	Tom Petersen	2700	Brønshøj
12	24.09.2024	Charlotte Ville		2300	København S
11	23.09.2024	Finn Ankerstjerne		2100	København Ø
10	21.09.2024	John Grøndahl		2300	København S
9	20.09.2024	John Grøndahl		2300	København S
8	16.09.2024	René		2200	Kbh n
7	14.09.2024	Carsten Sartori		2100	København Ø
6	10.09.2024	Morten Munkholm	EF Rentemestergården	2400	København NV
5	09.09.2024	John Grøndahl		2300	København S

4	09.09.2024	Anam Ashourzadeh		0	ukendt
3	09.09.2024	Liselotte Cheves		1354	Kbh. K
2	03.09.2024	Claus	Lejernes LO Hovedstaden	1552	København V
1	31.08.2024	Anders Zitawi	DOGM	1432	Kbh. K

Høringsvar vedrørende Forslag til Kommuneplan 2024

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

Svarnummer: 372

INSENDT AF

Plan- og Landdistriktsstyrelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Plan- og Landdistriktsstyrelsen

BY

København

POSTNR.

1577

ADRESSE

Carsten Niebuhrs Gade 43

HØRINGSSVAR

Plan- og Landdistriktsstyrelsen fremsætter hermed indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024, som kommunen har sendt i offentlig høring i perioden 29. august 2024 til 24. oktober 2024, se vedhæftede dokumenter med indsigelse, bilag 1 aftalenotat og bilag 2 notat med statens bemærkninger, referat, kommunens tilbagemelding og opfølgning.

MATERIALE:

indsigelse koebenhavns kommunes forslag kp2024.pdf

bilag 1 aftalenotat koebenhavns kommunes forslag kp2024.pdf

bilag 2 notat med statens bemaerkninger referat kk tilbagemelding opfoelgning .pdf



Plan- og
Landdistriktsstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
www.plst.dk
Telefon 3330 7010
e-mail plst@plst.dk
Sagsnr. 2024-3441
Dato 24. oktober 2024

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen cbu@okf.kk.dk

Att. Merete Andersen p59z@kk.dk

Indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024

Københavns Kommune har sendt forslag til Kommuneplan 2024 i offentlig høring i perioden 29. august 2024 til 24. oktober 2024.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har udarbejdet notat af 27. september 2024 med de statslige myndigheders foreløbige bemærkninger til planforslaget. Notatet blev drøftet på et møde den 1. oktober 2024 mellem Københavns Kommune og Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen/Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse samt Teleområdet for Digitaliseringsministeriet

På baggrund af drøftelserne har København Kommune i perioden 4.-15. oktober 2024 sendt forslag til ændringer og suppleringer af planforslaget.

Banedanmark har fremsendt høringssvar den 18. oktober 2024. Københavns Kommune har den 21. oktober 2024 sendt forslag til ændringer og suppleringer af planforslaget.

Indsigelse

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har pligt til at fremsætte indsigelse efter planlovens¹ § 29, stk. 1², hvis et forslag til kommuneplan ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser.

I høringsperioden har der ikke kunnet opnås enighed på alle punkter mellem Københavns Kommune og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø og mellem kommunen og Banedanmark.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen fremsætter dermed indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, mod Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024 på grund af:

- Naturbeskyttelse og -genopretning – Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø er sektormyndighed.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 om planlægning.

² Ministeren for byer og landdistrikter skal fremsætte indsigelse mod et forslag til kommuneplan og ændringer af en kommuneplan, der ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser. Beføjelsen til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, er henlagt til Plan- og Landdistriktsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 470 af 8. maj 2023 § 2, stk. 1, nr. 6.



- Jernbaneanlæg – Banedanmark er sektormyndighed

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

Begrundelse for indsigelsen

Naturbeskyttelse og -genopretning

Det følger af punkt 2.1 i "*Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023*", at det er en national interesse:

- At den kommunale arealanvendelse er i balance med hensyn til natur og miljø, herunder menneskers levevilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet.
- At sikre natur- eller miljøhensyn, der følger af EU-lovgivning, andre internationale forpligtelser eller af national lovgivning, f.eks. forpligtelser vedrørende bevarelsen af naturen med dens bestande af vilde dyr og planter og deres levesteder.
- At varetage beskyttelseshensyn, der skal sikres på tværs af kommunegrænser, eller som har betydning for en hensigtsmæssig udnyttelse af landets ressourcer på lang sigt.

Det fremgår af punkt 2.1.2, at kommuneplanen skal fastlægge en eller flere retningslinjer for, hvordan kommunen skal vægte hensynet til områderne inden for Grønt Danmarkskort.

Kommuneplanforslaget indeholder retningslinjer, men det fremgår ikke at være entydigt, hvordan hensynet til Grønt Danmarkskort vægtes, hvorfor der er behov for drøftelse og afklaring heraf.

Ligeledes ifølge punkt 2.1.2 skal der i kommuneplanen fastlægges retningslinjer, som sikrer Grønt Danmarkskort mod indgreb i form af byvækst, veje og andre tekniske anlæg mv., der kan forringe naturindholdet samt levesteder og spredningsveje for vilde dyr og planter.

For naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturområder inden for Grønt Danmarkskort mangler en sådan retningslinje.

Ifølge punkt 2.1.3 skal der bl.a. redegøres for, hvordan de digitale naturkort er anvendt ved udpegning af Grønt Danmarkskort, og hvordan de udpegede arealer følger de tre nationale kriterier i prioriteret rækkefølge.

Kommuneplanforslaget ses ikke at indeholde en redegørelse for, hvordan de digitale naturkort og de nationale kriterier er anvendt til udpegningen af Grønt Danmarkskort.

Ifølge pkt. 2.1.4 skal kommuneplanlægningen ske i overensstemmelse med beskyttelseshensyn og bestemmelser for de internationale naturbeskyttelsesområder og internationalt beskyttede arter, herunder varetagelsen af forbuddet mod at beskadige eller ødelægge bilag IV-dyrearters yngle- og rasteområder samt bilag IV-plantearters voksesteder. Vurderingen heraf skal fremgå af planforslagets redegørelse.

Kommuneplanforslagets redegørelse ses ikke at indeholde en vurdering af planens påvirkning på internationalt beskyttede arter. Det er derfor vanskeligt at vurdere, om hensynet er varetaget.



Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har oplyst at være i dialog med Københavns Kommune om de nødvendige ændringer, der kan føre til, at planforslaget bringes i overensstemmelse med nationale interesser vedr. naturbeskyttelse og -genopretning.

Jernbaneanlæg

Det følger af punkt 4.3 i "*Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023*", at det er en national interesse:

- At kommunerne i deres planlægning tager hensyn til de nationale jernbanetrafikplanlægning og tilknyttede arbejdsarealer, da disse er nødvendige for at sikre og fastholde det landsdækkende jernbanenet.
- At kommunerne sikrer, at planlægningen ikke medfører væsentlige merudgifter for staten, f.eks. ved at placere miljøfølsom anvendelse i nærheden af Banedanmarks arbejdsarealer ved jernbanen, og dermed forhindrer en aktuel aktivitet på arealerne i at fortsætte.

Det fremgår af punkt 4.3.1, at hvis kommuner planlægger for ny eller intensiveret miljøfølsom arealanvendelse i en opmærksomhedszone på 500 meter omkring Banedanmarks anlæg og arbejdsarealer, skal kommuner redegøre for, at planlægningen ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark.

Banedanmark finder, at der ikke er taget behørigt hensyn til Banedanmarks jernbaneanlæg og aktiviteter, der er udpeget som værende af national interesse. Banedanmark henviser til, at Københavns Kommune ikke ses at ville sikre Banedanmarks jernbaneanlæg gennem miljøforebyggende zoner, dvs. at der i lokalplanlægningen omkring Banedanmarks jernbaneanlæg udlægges mindre støjfølsomme arealfunktioner, såsom erhverv, så disse erhvervsarealer og deres bebyggelser kan fungere som henholdsvis "bufferareal" og indirekte støjskærme mellem Banedanmarks jernbaneanlæg og nye støjfølsomme boligområder.

Banedanmark ønsker at fortsætte dialogen med Københavns Kommune om de nationale interesser i jernbaneanlæg.

Øvrige forhold

For øvrige forhold finder Plan- og Landdistriktsstyrelsen ikke anledning til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, mod kommuneplanforslaget under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen indarbejder de ændringer og suppleringer i kommuneplanen, som fremgår af Plan- og Landdistriktsstyrelsens vedlagte notat af 23. oktober 2024 om aftalte ændringer og suppleringer.

Bemærkninger

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

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



Plan- og Landdistriktsstyrelsen gør opmærksom på, at planforslaget alene er vurderet i forhold til de nationale interesser. Der er således ikke taget stilling til andre forhold i planforslaget.

Der henvises i øvrigt til de bemærkninger, der fremgår af vedlagte notat af 27. september 2024, og 2., 4., 16. og 23. oktober 2024 med statens bemærkninger, referat, kommunens tilbagemelding og opfølgning.

Med venlig hilsen

Christina Aagesen

Kontorchef

Bilag

Bilag 1: Aftalenotat Københavns Kommunes forslag KP2024

Bilag 2: Notat med statens bemærkninger, referat, kommunens tilbagemelding og opfølgning



**Plan- og
Landdistriktsstyrelsen**

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
www.plst.dk
Telefon 3330 7010
e-mail plst@plst.dk
Sagsnr. 2024-3441
Dato 23.10.24
kjm

Notat

Aftalte ændringer og suppleringer i Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024

Københavns Kommune har sendt forslag til Kommuneplan 2024 i offentlig høring i perioden 29. august 2024 til 24. oktober 2024.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen/Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse og Teleområdet for Digitaliseringsministeriet holdt den 1. oktober 2024 møde med Københavns Kommune på teknikerniveau. Som oplæg til mødet havde Plan- og Landdistriktsstyrelsen udarbejdet notat af 27. september 2024 med de statslige myndigheders foreløbige bemærkninger til planforslaget.

På baggrund af drøftelserne på mødet har Københavns Kommune i perioden 4. oktober 2024 til 15. oktober 2024 fremsendt forslag til nødvendige ændringer og suppleringer af planforslaget.

I det følgende fremgår de mellem Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Teleområdet for Digitaliseringsministeriet og Københavns Kommune aftalte ændringer og suppleringer.

Produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse Rammer

I alle rammer for arealer, hvor der muliggøres ændret anvendelse, og ift. alle produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse, der ligger inden for en afstand af op til 1.500 meter fra sådanne rammer – såvel inden for som uden for kommunegrænsen - indarbejdes en tekst, der oplyser, at *"Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden X."*



Opmærksomhedsafstanden på 1.500 meter gælder for virksomheder med skorsten. For øvrige virksomheder gælder en opmærksomhedsafstand på 500 meter.

Redegørelse

Følgende afsnit tilføjes redegørelsen:

"Plan- og Landdistriktsstyrelsens oversigt over produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse fremgår af Plandata.dk's kortvisning på kort.plandata.dk. Der skal ved lokalplanlægning tages udgangspunkt i en opmærksomhedszone på op til 1.500 meter omkring produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse."

Risikovirksomheder

Retningslinje

Følgende tekst tilføjes retningslinjen:

"Ved planlægning på arealer, som ligger nærmere end 500 meter eller en større passende sikkerhedsafstand fra en risikovirksomhed, skal alle relevante risikomyndigheder høres forud for den offentlige høring, oversigt over høringssvar skal offentliggøres og inddrages i planlægningen, ligesom der skal tages hensyn til høringssvarene ved godkendelsen af ny planlægning. Der henvises til bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirksomheder."

Retningslinjekort

Risikovirksomheder indberettet i DMA (DigitalMiljøAdministration) og tilgængelige via Plandata.dk vises på retningslinjekortet 2.5.4 Energi og miljø: Tekniske og miljøbelastende anlæg. Retningslinjekortet ajourføres således med de viste placeringer af risikovirksomheder og med markering af sikkerhedsafstande/500 meter omkring risikovirksomhederne. Det samme gøres for OTC Syd uanset, at virksomheden ikke fremgår af DMA.

For containerterminalen (CMP Nordhavn) vises udelukkende afgrænsningen af sikkerhedsafstanden som i tilsvarende miljøgodkendelse. (Der kan pt. ikke foretages en markering af containerterminalen på kortet, da virksomheden er under etablering, og den præcise beliggenhed således ikke er kendt endnu.)

Fingerplan 2019 – indre grønne kiler og grønne bykiler

Rammeområdetype Fritidsområder

Under rammeområdetype Institutioner og Fritidsformål (O) tilføjes et nyt afsnit med ordlyden: *"Ved lokalplanlægning i områder med rammetypen Fritidsområder (O og O1), som er omfattet af bestemmelser om grønne bykiler samt indre kiler og kystkiler i landsplandirektiv for Hovedstadsområdet, skal landsplandirektivets bestemmelser herom overholdes."*

Fingerplan 2019 – byvækst / planlægning for vandområder

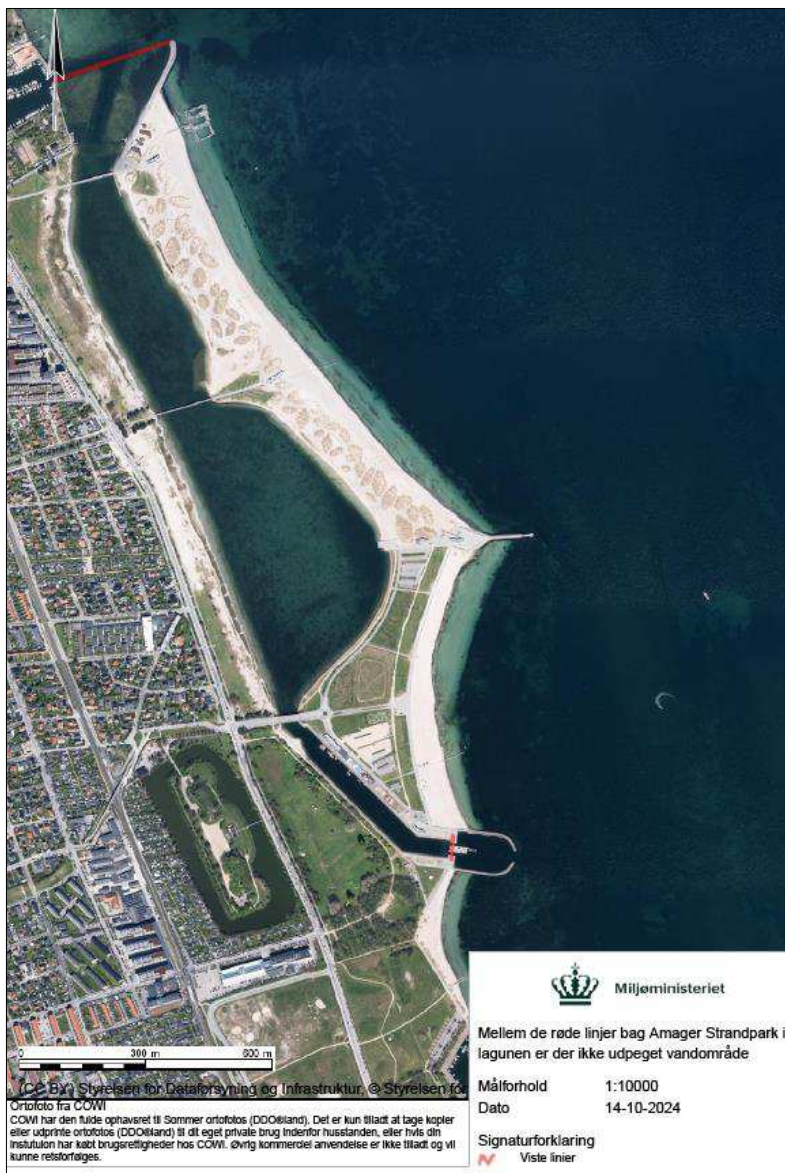
Retningslinje

Retningslinjen Byudvikling i byzone opdateres, så den får følgende ordlyd: *"Byudvikling og byomdannelse skal finde sted i byzone."*

Udpegning af vandområder inden for havnes dækkende værker

(jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 14)

De indre vandarealer (lagunen) ved Amager Strandpark udtages af udpegningen, se kort indsat nedenfor, hvoraf det fremgår, at mellem de to røde linjer bag Amager Strandpark i lagunen er der ikke udpeget vandområde.



Planlægningsforbud i Natura 2000-områder

Retningslinje

Retningslinjen Byudvikling i byzone ændres til: *"Byudvikling og byomdannelse skal finde sted i byzone."* Den resterende del af retningslinjen, som kan give det fejlagtige indtryk, at V-områder kan overføres til byzone, udgår af retningslinjen. Dermed fremgår det, at der ikke overføres arealer, herunder Natura 2000-områder, til byzone.

Oversvømmelse og erosion

Retningslinje

Følgende afsnit erstatter det eksisterende 2. afsnit i retningslinjen Forebyggelse af skader ved oversvømmelse:

"I de udpegede områder med oversvømmelsesrisiko som vist på kortet skal lokalplaner sikre, at der ved byggeri og ændret arealanvendelse med øget sårbarhed etableres de nødvendige afværgeforanstaltninger til de angivne



vandstands niveauer. Der skal tages højde for dynamisk udbredelse af oversvømmelse og i bølgeudsatte områder om fornødent også for et tillæg til sikring imod overskylning."

Kommunikationssystemer

Retningslinje

En ny retningslinje tilføjes under Tekniske og miljøbelastende anlæg:

"Kommunikationssystemer

Anlæg som understøtter mobil- og bredbåndsdækning, herunder bredbåndsinfrastruktur såsom mobilmaster, mobilantenner og bredbåndskabler, skal indtænkes i planlægningen for at varetage landsdækkende kommunikationsbehov."

Forsvarsministeriets støjkonsekvensområde omkring skydebaner

Kalvebod Skydebane (støjzonen): Københavns Kommune bibeholder den særlige bemærkning vedrørende Kalvebod Skydebane til rammeområde med nr. R24.C.4.36 og indfører tilsvarende tekst i den særlige bemærkning til rammeområde R24.C.4.33.

Justering af rammeområder: Københavns Kommune indarbejder oplysninger om de militære anlæg i Plandata.dk, så oplysning om den specifikke anvendelse kan tilgås af offentligheden via kort på Plandata.dk ved at slå op på informationen om de enkelte rammer.

Naturbeskyttelse og -genopretning

Kortgrundlaget for Grønt Danmarkskort konsekvensrettes således, at Københavns Kommune i forbindelse med endelig vedtagelse af Kommuneplan 2024 medtager alle arealer af Natura 2000-områder på land i udpegningen til Grønt Danmarkskort som udpegningstypen "*Naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser*".

Den endelige udformning af arealopgørelsen for Grønt Danmarkskort indskrives i kommuneplanen ved den endelige vedtagelse. Dvs., at kommunen indsætter en samlet omtrentlig arealmæssig opgørelse af udpegningstyperne "*naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser*", "*potentielle naturområder*", "*økologiske forbindelser*" og "*potentielle økologiske forbindelser*" baseret på en analyse af kommuneplanens kortbilag. Arealopgørelsen sammenholdes med udpegninger af samme/sammenlignelige områdetyper i den tidligere kommuneplanlægning (2019), og for hver af de fire områdeudpegninger oplyses om den samlede arealmæssige ændring. Kommunen og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø går i dialog om den endelige udformning inden indsættelse i den endelige kommuneplan.

Grundvandsinteresser

I rammebestemmelsen for ramme R24.E.3.1 indskrives: "*Der kan ikke etableres anvendelser med grundvandstruende aktiviteter inden for rammen*".

Øvrige forhold - perspektivarealer

På kommuneplanens kort med rækkefølgen for byudvikling tilføjes årstal i signaturforklaringen.

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

att. Merete Andersen, Team Planlægning, P59Z@kk.dk



**Plan- og
Landdistriktsstyrelsen**

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
www.plst.dk
Telefon 3330 7010
e-mail plst@plst.dk
Sagsnr. 2024-3441
Dato 27.09.24/
02.10.24/04.10.24/16.10.24/23.10.24

Notat med statens bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024 med referat, kommunens bemærkninger, opsamling, konklusion og aftale

Københavns Kommune har sendt forslag til Kommuneplan 2024 i offentlig høring i perioden 29. august 2024 til 24. oktober 2024. Dette notat indeholder en oversigt over By-, Land- og Kirkeministeriets og andre statslige myndigheders bemærkninger til kommuneplanforslaget.

Der blev den 1. oktober 2024 afholdt teknikermøde med Københavns Kommune. Som oplæg til mødet havde Plan- og Landdistriktsstyrelsen udarbejdet et notat af 27. september 2024 med statens foreløbige bemærkninger til planforslaget.

Deltagere i mødet

Fra Københavns Kommune: Merete Andersen, Luís Cardador-Meinertz
Fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen: Jonathan Stanek, Karin Jensen
Fra Kystdirektoratet: Ilse Gräber Toxvig, Lotte Beck Olsen, Julie Sloth Bjerrum
Fra Miljøstyrelsen/Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø: Asta-Marie Lomholt, Maria Nordtorp, Ryle Nørskov Gejl
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse: Inge Haugaard Nielsen
Fra Teleområdet for Digitaliseringsministeriet: Nanna Milthers, Benjamin Overvad

I notatet er der under hvert enkelt punkt indarbejdet et kort referat af mødet.

Københavns Kommune har den 4. oktober 2024 givet tilbagemelding på notatet, hvilket for *hvert enkelt punkt* er anført under "*Kommunens bemærkninger*".

Kommunen har efterfølgende sendt supplerende redegørelse til de enkelte punkter, hvilket er anført under "*Opfølgning*".

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har herefter angivet en konklusion for de enkelte punkter.

Produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til pkt. 1.1 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse at sikre drifts- og udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder af national interesse, herunder transport- og logistikvirksomheder, samt at sikre at produktionsvirksomheder af national interesse



ikke vil kunne blive stillet over for skærpede miljøkrav som følge af realisering af ny planlægning.

I kommuneplanforslagets punkt 2.3.4 Erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder er fastsat flg. retningslinje for produktionsvirksomheder:
Ved lokalplanlægning, som muliggør mere miljøfølsom anvendelse på arealer i kommuneplanrammer, der omfatter eller er beliggende nær produktionsvirksomheder (virksomheder jf. planloven § 11 a, stk. 12) eller transport- og logistikvirksomheder, skal det sikres, at lokalplanlægningen ikke vil begrænse virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder, herunder sikres at lokalplanlægningen ikke vil være årsag til, at en virksomhed vil kunne blive stillet over for skærpede miljøkrav.

I overensstemmelse hermed skal det af kommuneplanforslagets punkt 2.1.3, retningslinjer for byomdannelsesområder, fremgå, at det er en forudsætning for planlægning for ændret anvendelse, at planlægningen ikke må kunne føre til påvirkning af drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse, dvs., at virksomhederne ikke som følge af planlægningen må kunne blive stillet over for skærpede miljøkrav.

PLST's tilsyn tager udgangspunkt i en opmærksomhedszone på op til 1.500 m. Kommunen skal derfor ved planforslag inden for opmærksomhedszonen kunne redegøre for, at virksomhedens miljøvilkår ikke skærpes som følge af planlægningen.

Med kommuneplanforslaget muliggøres rammeændringer i en række områder, som ligger tæt på virksomheder af national interesse. Det drejer sig bl.a. om følgende:
Østerbro – Svanemøllen St./Helgoland og Ydre Nordhavn
Kongens Enghave - Scandiagade
Valby - Parkstien
Bispebjerg - Ørnevej 55 og Frederiksborgvej
Amager Øst – Byomdannelsesområderne Kløverparken og Siljangade

Tillige indgår følgende nye arealer i 1. del af planperioden:

- Levantkaj Øst, Tunnelkvarteret og Skagerrak-kvarteret i Nordhavn (fremrykket fra 2. del af planperioden).
- Erhvervsarealer ved Vingelodden på Nørrebro (nyt areal).
- En erhvervsejendom på Tegholmens Nordkaj (nyt areal)

Følgende nye arealer udlægges til byudvikling i 2. del af planperioden:

- De tidligere erhvervs- og industriområder på Kløverparken og Refshaleøen (tidligere perspektivområder).
- Værkstedsarealerne ved Strandvænget (Helgoland) og jernbanearealer ved Svanemøllen Station, som kan overdækkes (nye arealer).

I tilknytning til Kløverparken og Siljangade er det i planforslaget anført, at *"Miljøbestemmelserne opdateres ift. produktionsvirksomheder af national interesse."*

Plan- og Landdistriktsstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen sender forslag til præcisering/udddykning af retningslinjer og af generelle og specifikke rammer mhp. at sikre drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse og sikre, at de ikke vil kunne blive stillet over for skærpede miljøkrav som følge af realisering af ny planlægning.



Kommunens bemærkninger

Kommuneplanens retningslinjer skal læses i sammenhæng. Retningslinjen om produktionsvirksomheder gælder således også i byomdannelsesområder. Efter Københavns Kommunes (KK) vurdering er der derfor ikke behov for en tilføjelse til retningslinjen for byomdannelsesområder.

I forlængelse af sidste afsnit i redegørelsen til retningslinjen Erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder indsætter KK følgende tilføjelse:

'Plan- og Landdistriktsstyrelsens oversigt over nationale arealinteresser fremgår af Plandata.dk's kortvisning på kort.plandata.dk. Der skal ved lokalplanlægning tages udgangspunkt i en opmærksomhedszone på op til 1.500 meter omkring nationale arealinteresser.'

Det bemærkes, at Refshaleøen ikke er udlagt til byudvikling i 2. del af planperioden.

Opfølgning

Plan- og Landdistriktsstyrelsens supplerende bemærkninger:

Kommunen skal sikre, at der i alle rammer for arealer, hvor der muliggøres ændret anvendelse, og ift. alle produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse, der ligger inden for en afstand af op til 1.500 meter fra sådanne rammer, indarbejdes en tekst, der oplyser, at *"Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden X."*

Opmærksomhedsafstanden på 1.500 meter gælder for virksomheder med skorsten. For øvrige virksomheder gælder en opmærksomhedsafstand på 500 meter. Kommunen skal således foretage en ajourføring af rammerne, så det for alle de ovenfor omtalte rammer indføres den omtalte forudsætning for lokalplanlægning.

Kommunen tilføjer følgende afsnit til redegørelsen:

"Plan- og Landdistriktsstyrelsens oversigt over produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse fremgår af Plandata.dk's kortvisning på kort.plandata.dk. Der skal ved lokalplanlægning tages udgangspunkt i en opmærksomhedszone på op til 1.500 meter omkring produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse."

Københavns Kommune har med mails af 11. og 15. oktober 2024 sendt følgende supplerende bemærkninger:

KK har manuelt kortlagt virksomheder med skorsten i Københavns Kommune og tæt på kommunegrænsen. En 1.500 bufferzone omkring skorstenene medfører, at ca. 13 ændrede rammeområder er berørt. Flere af rammerne har i forvejen særlige bemærkninger vedr. produktionsvirksomheder af national interesse. KK opdaterer disse rammer med den ønskede særlige bemærkning.

KK bekræfter at rammerne ift. virksomheder uden skorsten – både indenfor kommunegrænser og udenfor kommunegrænsen til nabokommuner – ajourføres jf. samme metode som hidtil aftalt med PLST.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.



Risikovirksomheder

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til pkt. 1.2 Risikovirksomheder i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse at forebygge, at større uheld på risikovirksomheder vil kunne være til fare for mennesker og miljø i områderne omkring risikovirksomhederne, samt at risikoforholdene omkring risikovirksomheder indgår eksplicit i den kommunale planlægning.

Den nationale interesse har ophæng i bek. nr. 371 af 21/04/2016 om planlægning omkring risikovirksomheder, der fastsætter, at planmyndigheden skal inddrage hensynet til risikoen for større uheld i planlægningen forud for fastlæggelse af bestemmelser for arealanvendelsen i en kommune- og lokalplan, som omfatter arealer, der ligger nærmere end 500 meter eller inden for en større passende sikkerhedsafstand fra en risikovirksomhed.

Kommuneplanforslagets afsnit om risikovirksomheder, 2.5.4 Tekniske og miljøbelastende anlæg, indeholder retningslinjekort 2.5.4. Risikovirksomheden OTC Syd på Fyrtårnsvej på Prøvestenen er ikke markeret på retningslinjekortet.

Planforslaget indeholder flg. retningslinjer om risikovirksomheder:

I Københavns Kommune er der virksomheder, som har store oplag af kemikalier og brandbare stoffer. Derfor er der lagt konkrete risikozoner ind på kortet afgrænset på baggrund af virksomhedernes risikorapporter. For Prøvestenen, der indeholder et større antal relevante virksomheder, er der på kortet også fastlagt en planlægningszone på 500 m omkring virksomhederne. Denne planlægningszone udelukker ikke, at konkrete virksomheder kan medføre en risiko, der indebærer visse begrænsninger i en større afstand fra virksomheden end 500 m.

Disse zoner kan medføre begrænsninger i eller særlige vilkår for de omfattede arealers anvendelse. En vurdering af risikoen forbundet med større uheld på virksomhederne skal inddrages i planlægningen af arealanvendelsen indenfor zonerne og om fornødent også i en større afstand jf. ovenstående.

Af Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023, punkt 1.2.1 fremgår, at hvis en kommune planlægger for anvendelse af arealer, der ligger nærmere end 500 m eller en større passende sikkerhedsafstand fra en risikovirksomhed, skal kommunen redegøre fyldestgørende for følgende:

- At alle relevante risikomyndigheder er hørt forud for den offentlige høring.
- At alle hørings svar er inddraget i planlægningen.
- At risikomyndighedernes hørings svar ikke taler imod planlægningen.

Hensynet, der skal varetages, er hensynet til sikkerhedsafstand, jf. bek. 371 § 2, stk. 1.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen foretager afklaring af sikkerhedsafstanden omkring OTC Syd og tilretter retningslinjen, så der refereres til sikkerhedsafstand i overensstemmelse med, at der i bekendtgørelse om planlægning omkring risikovirksomheder refereres til arealer, der ligger nærmere end 500 meter eller inden for en større passende sikkerhedsafstand fra en risikovirksomhed.



Kommunens bemærkninger

Det bemærkes, at KK ikke ændrer anvendelsen af arealer, som ligger nærmere end 500 meter fra en risikovirksomhed i kommuneplanen.

KK foreslår følgende tilføjelse til retningslinjen om risikovirksomheder i kommuneplanen:

'Ved planlægning på arealer som ligger nærmere end 500 meter eller en større passende sikkerhedsafstand fra en risikovirksomhed, skal alle relevante risikomyndigheder høres forud for den offentlige høring, oversigt over høringssvar skal offentliggøres og inddrages i planlægningen, ligesom der skal tages hensyn til høringssvarene ved godkendelsen af ny planlægning. Der henvises til bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirksomheder.'

Opfølgning

Plan- og Landdistriktsstyrelsens supplerende bemærkninger:

Idet der ved planlægning omkring risikovirksomheder skal iagttages en afstand på 500 meter eller en større passende sikkerhedsafstand, skal det afklares, hvad den konkrete sikkerhedsafstand er for de enkelte risikovirksomheder, idet sikkerhedsafstanden vil kunne være større end 500 meter.

Som det fremgår af referatet af teknikermødet den 1. oktober 2024, skal kommunen afklare, hvad sikkerhedsafstanden er omkring OTC Syd. Risikovirksomheden bør i lighed med øvrige risikovirksomheder i kommunen markeres på retningslinjekortet.

Københavns Kommune har med mail af 11. oktober 2024 sendt følgende supplerende bemærkninger:

Den konkret vurderede risikozone omkring OTC Syd er på ca. 500 meter og svarer til den maksimale sikkerhedsafstand (50 mbar kurven) i miljøgodkendelsen til OTC Syd (se herunder). Dvs. sikkerhedsafstand og den konkret vurderede risikozone er her den samme. Sikkerhedsafstanden (50 mbar kurven) for både OTC Syd og OTC Nord ligger desuden indenfor den 500 m-planlægningszone omkring Prøvestenen, fastlagt i henhold til bekendtgørelse om planlægning omkring risikovirksomheder.



Figur 6-11 Afstand til 50 mbar og 20 mbar trykkurver (scenario: gassky efter brud på rørlødnings)

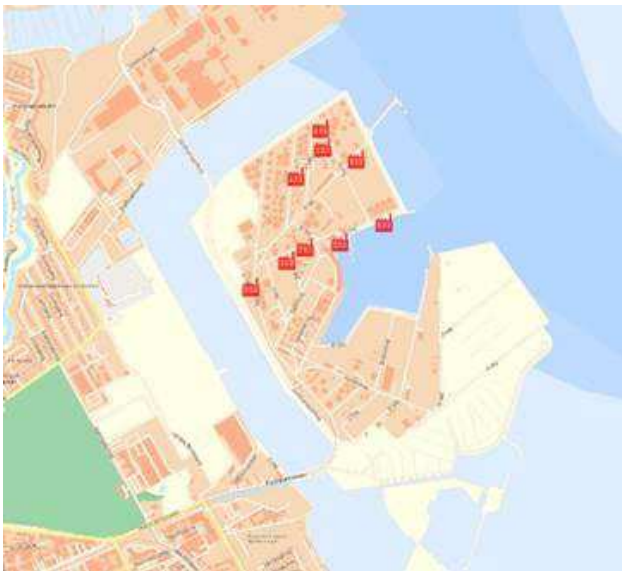
Da 50 mbar kurven er indenfor 500 meter af Prøvestenen, vil der ikke ske nogen udvidelse af 500 meter zonen.

Figur A: Udsnit fra Miljøgodkendelse af Oiltanking Copenhagen, Prøvestenen



KK står uforstående overfor, hvilke andre risikovirksomheder der henvises til, da både OTC Syd og Nord er markeret på kommuneplanens retningskort over tekniske og miljøbelastende anlæg.

PLST henviser i mail af 14. oktober 2024 til, at det af Miljøstyrelsens DMA (Digital MiljøAdministration [Forside - Digital MiljøAdministration \(mst.dk\)](https://mst.dk)) indeholder kort med visning af risikovirksomheder. Risikovirksomheder indmeldt i Københavns Kommune er markeret på kort indsat herunder – dog fremgår OTC Syd ikke af kortet uanset, at virksomheden er en risikovirksomhed. Af DMA fremgår der at være 9 risikovirksomheder (eksklusive OTC Syd) på Prøvestenen I Københavns Kommune. (Hertil kommer CMP på Nordhavn.) En række af risikovirksomhederne i DMA er ikke vist på Københavns 2024-Kommuneplanforslags retningslinjekort 2.5.4 Energi og miljø: Tekniske og miljøbelastende anlæg. Retningslinjekortet i kommuneplanforslaget vurderes dermed at være mangelfuldt.



Københavns Kommune har i mail af 15. oktober 2024 oplyst, at de på DMA-kortet viste risikovirksomheder (tilgængelige via Plandata.dk) vises på retningslinjekortet 2.5.4 Energi og miljø: Tekniske og miljøbelastende anlæg. KK ajourfører således retningslinjekortet med de viste placeringer og med visning af sikkerhedsafstand/500 meter markeret omkring risikovirksomhederne. Det samme gøres for OTC Syd.

For containerterminalen (CMP Nordhavn) vises udelukkende afgrænsningen af sikkerhedsafstanden som i tilsvarende miljøgodkendelse. Der kan pt. ikke foretages en markering af containerterminalen på kortet, da virksomheden er under etablering, og den præcise beliggenhed således ikke er kendt endnu.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Fingerplan 2019 – Virksomheder med særlige beliggenhedskrav (VSB)

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til afsnit 5.1 Fingerplanen punkterne 5.1.12-5.1.14 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse, at de områder, der i Fingerplanen er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (VSB) og



transport- og logistikvirksomheder eller en blanding af disse to, forbeholdes denne anvendelse, og at den kommunale planlægning bidrager til at sikre de eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder inden for disse områder.

Punkt 5.1.14 i Oversigten fastsætter, at hovedstadskommunerne ikke må udlægge arealer til miljøfølsom anvendelse i nærheden af områder udlagt til VSB og transport- og logistikvirksomheder, såfremt det påvirker udnyttelsen af områderne til disse formål.

Fingerplan 2019 fastsætter i § 6, stk. 1, nr. 5, at Prøvestenen skal forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og logistikvirksomheder (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Der gives under visse forudsætninger mulighed for zonerings af Prøvestenen: *"Den kommunale planlægning kan anvende zonerings af området [Prøvestenen] i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder."*

I kommuneplanforslaget er oplyst, at behovet for nyt bolig- og erhvervsbyggeri overstiger byggerummeligheden i de eksisterende byudviklingsområder, og at der udlægges 4 nye byudviklingsområder og foretages justering af afgrænsningen af 2 andre byudviklingsområder.

Følgende nye arealer indgår i 1. del af planperioden:

- Levantkaj Øst, Tunnelkvarteret og Skagerrak-kvarteret i Nordhavn (fremrykket fra 2. del af planperioden).
- Erhvervsarealer ved Vingelodden på Nørrebro (nyt areal).
- En erhvervsejendom på Tegholmens Nordkaj (nyt areal)

Følgende nye arealer udlægges til byudvikling i 2. del af planperioden:

- De tidligere erhvervs- og industriområder på Kløverparken og Refshaleøen (tidligere perspektivområder).
- Værkstedsarealerne ved Strandvænget (Helgoland) og jernbanearealer ved Svanemøllen Station, som kan overdækkes (nyt areal).

Nye byudviklingsområder i Kommuneplan 2024

Kløverparken: Udlagt til byudvikling i 2. del af planperioden. Dog kan der igangsættes en første etape af byudviklingen med vedtagelse af en lokalplan, hvis der er truffet beslutning om, at en ny metrolinje til området og en østlig ringvej åbner i 2035. Planlægningen er desuden oplyst at forudsætte, at der sker en afklaring af miljø- og risikoforhold, idet planlægningen ikke må indskrænke eksisterende produktionsvirksomheders drifts- og udviklingsmuligheder.

Svanemøllen Station: DSB planlægger at rømme værkstedsarealerne ved Strandvænget (Helgoland) i 2030 og ønsker samtidig at overdække en del af jernbanearealerne ved Svanemøllen Station. Udviklingen af området kan bl.a. være med til at skabe bedre sammenhæng mellem Østerbro og havnen.

Vingelodden: Udviklingen af de tidligere erhvervsarealer mellem Røvsingsgade, Tagensvej, Lersø Park Allé og jernbanen skal være med til at opgradere og forny boligforsyningen og øge de bymæssige kvaliteter i området.

Tegholmens Vestkaj / MAN Energy Solutions forventer at flytte virksomheden til Roskilde Kommune i 2. halvdel af 2020'erne. Ejendommen inddrages i første del af planperioden ved at justere afgrænsningen af byudviklingsområdet på Tegholmens.



Nordhavn: By & Havn har opdateret strukturplanen for Nordhavn, bl.a. på baggrund af beslutning om den fremtidige metrolinjeføring i området. Derfor justeres afgrænsningen af rækkefølgen for byudviklingen af arealerne i Nordhavn.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen ønsker i tilknytning til ny byudvikling, der med kommuneplanforslaget muliggøres i områder, som ligger tæt på virksomheder med særlige beliggenhedskrav (jf. notatets punkter Produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse og Risikovirksomheder), at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Området "Kløverparken" (med rammerne R24.J.9.3 og R24.H.9.2 på side 512) udlægges til byomdannelse, herunder boliger. Området er i dag udlagt til industriformål. Kløverparken ligger tæt på erhvervshavneområdet Prøvestenen, som er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, typisk miljø- og støjbelastende virksomheder. Der er begrænsede muligheder for placering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og derfor er Prøvestenen et område af særlig planlægningsmæssig interesse.

Trafikstyrelsen har noteret sig, at kommunen i rammebestemmelserne for Kløverparken skriver følgende: "Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse". Trafikstyrelsen forstår formuleringen således, at kommunen vil sikre, at aktiviteterne på Prøvestenen kan fortsætte, på trods af byomdannelsen af Kløverparken til mere miljøfølsom anvendelse."

Referat

Kommunen supplerer retningslinjer/redegørelse/rammer vedrørende sikring af VSB-områderne (jf. punkterne om produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse og om risikovirksomheder).

Kommunen er enig i Trafikstyrelsens forståelse af rammebestemmelserne for Kløverparken.

Kommunens bemærkninger

Se KKs bemærkninger til afsnittene om produktionsvirksomheder af national interesse og risikovirksomheder.

KK bekræfter Trafikstyrelsens forståelse af, at kommende kommune- og lokalplanlægning for Kløverparken skal respektere de fortsatte drifts- og udviklingsmuligheder for virksomheder på Prøvestenen.

Opfølgning

Der henvises til Plan- og Landdistriktsstyrelsens og Københavns Kommunes bemærkninger og opfølgning til afsnittene Produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse og Risikovirksomheder.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.



Oversvømmelse og erosion

Kystdirektoratets bemærkninger

I henhold til afsnit 2.4 Oversvømmelse og erosion "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse, at nedbringe risiko ifm. oversvømmelser fra regn, grundvand, vandløb, søer, havet, fjorde og andre dele af søterritoriet for hvert vanddistrikt samt at nedbringe risiko ifm. erosion fra havet, fjorde og andre dele af søterritoriet for hvert vanddistrikt.

Der føres iht. punkt 2.4.2 i Oversigt over nationale interesser tilsyn med, at forslag til kommuneplaner indeholder retningslinjer for etablering af afværgeforanstaltninger til sikring mod oversvømmelse og/eller erosion, når der planlægges for byudvikling, særlige tekniske anlæg, ændret arealanvendelse mv. i områder, hvor der er fare for oversvømmelse og/eller erosion.

Kystdirektoratet skal ift. til punkt 2.4.2 i Oversigten tilkendegive følgende vedr. ændring af planforslaget.

Af Københavns Kommunes forslag til kommuneplan fremgår det af retningslinje "Forebyggelse af skader ved oversvømmelse", 2. afsnit:

"I de udpegede områder med oversvømmelsesrisiko som vist på kortet skal lokalplaner sikre, at byggeri med afværgeforanstaltninger som udgangspunkt sikres til de angivne vandstands niveauer. Der skal tages højde for dynamisk udbredelse af oversvømmelse og i bølgeudsatte områder om fornødent også for et tillæg til sikring imod overskylning."

KDI foreslår det ændret til (ændring markeret med kursiv):

"I de udpegede områder med oversvømmelsesrisiko som vist på kortet skal lokalplaner sikre, at der ved byggeri og ændret arealanvendelse etableres afværgeforanstaltninger til de angivne vandstands niveauer. Der skal tages højde for dynamisk udbredelse af oversvømmelse og i bølgeudsatte områder om fornødent også for et tillæg til sikring imod overskylning."

KDI's begrundelse for ændringen er, at retningslinjen giver indtryk at, at der kan være byggeri med og uden afværgeforanstaltninger. Dette vil være i strid med den nationale interesse, når området er oversvømmelsestruet. Endvidere kan en ændret arealanvendelse føre til en større sårbarhed i et område, og dermed en større oversvømmelsesrisiko.

Kystdirektoratet ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen foretager en præcisering af retningslinjen.

Kommunens bemærkninger

KK foreslår, at følgende afsnit erstatter det eksisterende 2. afsnit i retningslinjen Forebyggelse af skader ved oversvømmelse:

'I de udpegede områder med oversvømmelsesrisiko som vist på kortet skal lokalplaner sikre, at der ved byggeri og ændret arealanvendelse med øget sårbarhed etableres de nødvendige afværgeforanstaltninger til de angivne vandstands niveauer. Der skal tages højde for dynamisk udbredelse af oversvømmelse og i bølgeudsatte områder om fornødent også for et tillæg til sikring imod overskylning.'



Konklusion

Ift. den nationale interesse "Oversvømmelse og erosion" har Københavns Kommune udarbejdet et forslag til en ny retningslinje, som Kystdirektoratet vurderer er dækkende. Dette forhold er løst.

Ikke yderligere bemærkninger.

Fingerplan 2019 – byvækst / planlægning for vandområder

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til punkt 5.1 Fingerplanen i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse, at der i hovedstadsområdet sikres en regional balance, og at den kommunale planlægning i hovedstadsområdet er i overensstemmelse med de overordnede hensyn i Fingerplanen, dvs. fastholdelse af fingerbystrukturen.

Kommuneplanforslaget indeholder i afsnit 2.1.1 Rækkefølgen for byudvikling følgende retningslinje for byudvikling i byzone:

"Byudvikling og byomdannelse skal finde sted i byzone. En række områder på søterritoriet kan overføres til byzone i lokalplanlægningen. Områderne fremgår af rammer for lokalplanlægningen. Herudover kan nogle tidligere indvundne arealer samt mindre arealer på søterritoriet, der konkret vurderes nødvendige som led i byudviklingen, overføres til byzone i lokalplanlægningen."

Kystdirektoratet har ift. anvendelse af vandområder følgende bemærkninger:

Generelt skal Kystdirektoratet gøre opmærksom på, at det er en betingelse for anvendelse af planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 14, at der er tale om 1) et havneområde og 2) at der er dækkende værker.

Administrationen af vandområdet i København er opdelt. Umiddelbart er det kun vandområdet omkring Amager Strandpark og området omkring Holmen, som Kystdirektoratet administrerer efter kystbeskyttelsesloven. Resten er en del af Københavns Havns søområde, som Trafikstyrelsen/By & Havn administrerer. Umiddelbart vurderer Kystdirektoratet ikke, at området ved Amager Strandpark er et havneområde. Derfor er vi i tvivl om det udpegede vandområde i planforslaget.

Yderligere gør Kystdirektoratet opmærksom på, at når Københavns Kommune agter at planlægge for vandområder inden for området, som Kystdirektoratet administrerer, så vil etablering af anlæg stadig kræve en tilladelse efter kystbeskyttelsesloven. Det fremgår umiddelbart ikke af planforslaget, om kommunen er opmærksom på det.

Plan-og Landdistriktsstyrelsen og Kystdirektoratet ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen genbesøger teksten i afsnittet ift. forudsætning for anvendelse af planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 14.

Kommunen præciserer retningslinje og rammer, herunder ift. sikring af at planlægningen er i overensstemmelse med de overordnede hensyn i Fingerplan 2019.

Kommunens bemærkninger

Retningslinjen Byudvikling i byzone er ikke tilstrækkeligt præcis, da den kan give indtryk af, at V-områder kan overføres til byzone. Det er ikke hensigten. Retningslinjen



Byudvikling i byzone opdateres på den baggrund, så den får følgende ordlyd: 'Byudvikling og byomdannelse skal finde sted i byzone.'

Efter planlovens § 11b, stk. 1, nr. 14 fastsættes i kommuneplanen rammer for indholdet af lokalplaner for de enkelte dele af kommunen med hensyn til anvendelsen af vandområder og udformning af anlæg på vandområder inden for en havns dækkende værker, i et byomdannelsesområde dog også i tilknytning til en havns dækkende værker.

Efter havneloven forstås dækkende værker som de af havnene anlagte ydermoler, der kan beskytte havnenes indsejling, kajer og bassiner mod udefra kommende bølger. Som udgangspunkt er området indenfor de dækkende værker det område, som afgrænses af en linje mellem havnenes ydermoler. Med udgangspunkt i denne definition har KK afgrænset dækkende værker i relation til Københavns vandområder. Ved afgrænsningen har KK taget udgangspunkt i reelle havnearealer (herunder lystbådehavne) og trukket lige linjer mellem moler og havnebygværker/-arealer. Vandområder indenfor denne afgrænsning af de dækkende værker er fastlagt som V-rammer i kommuneplanen.

Det er ikke afgørende for afgrænsningen af vandområderne bag dækkende værker om disse indgår i Københavns Havns søområde eller administreres efter kystbeskyttelsesloven. KK fastholder således den nuværende afgrænsning af vandområder indenfor havnenes dækkende værker.

Det bemærkes i øvrigt, at Amager Strandpark inkl. dele af søterritoriet er fredet med de deraf følgende begrænsninger og myndighedsforhold. Strandparken indgår endvidere i Fingerplan 2019's grønne bykiler.

Kystdirektoratet er myndighed for vandområder udenfor Københavns Havns søområde og etablering af anlæg på disse vandområder forudsætter tilladelse fra Kystdirektoratet. Generelt kan det være nødvendigt med tilladelse fra forskellige andre myndigheder i forhold til mange emner som indgår i kommuneplanen. Sædvanligvis fremgår det ikke af kommuneplanen, når det er tilfældet.

Opfølgning

Kystdirektoratet har haft en korrespondance med Københavns Kommune om udpegningen af vandområder ved Amager Strandpark. Kystdirektoratets oplæg var, at vandområdet mellem Prøvestensbroen og til bassinet øst for matr. nr. 4527 Sundbyøster, København, skulle udtages, da der ikke er dækkende havneværker. Undtaget er dog vandområdet inden for lystbådehavnen (Sundby Sejlforening). Det kan fortsat være udpeget som vandområde i kommuneplanen, da der er dækkende værker hørende til en lystbådehavn.

Københavns Kommune var ikke enige i oplægget og fastholder, sine tidligere bemærkninger og sin udpegning af vandområder indenfor havnenes dækkende værker, dog er Københavns Kommune indstillet på at udtage de indre vandarealer (lagunen) ved Amager Strandpark. Dvs. udpegningen nord for Amager Strandpark mod Prøvestenen fastholdes (fra nordmolen i strandparken til og med Sundby Sejlforenings Havn), ligesom udpegningen af anløbshavnen mod syd fastholdes. Kommunen oplyser, at anløbshavnen mod syd har havnebygværker og moler. Vandområdet nord for strandparken har ligeledes havnebygværker og moler, som beskytter indsejling og danner en funktionel afgrænsning af vandområdet. Københavns Kommune anser begge områder for omfattet af definitionen af dækkende værker i planlovens § 11b, stk. 1, nr. 14. Det bemærkes i øvrigt, at vandområdet mod nord delvist indgår i Københavns



Havns søterritorie, hvor Trafikstyrelsen er myndighed. Endvidere bemærkes af kommunen, at det er Planklagenævnet, som i sidste ende afgør, om kommunens udpegning af vandområder inden for havnenes dækkende værker i kommuneplanen er i overensstemmelse med planlovens § 11b, stk. 1, nr. 14.

Konklusion

Kystdirektoratet gør ikke indsigelse. Begrundelsen er, at anlæg og aktiviteter, som ønskes etableret på søterritoriet fortsat forudsætter Kystdirektoratets tilladelse. Dette kan kommuneplanen ikke tilsidesætte. Kystdirektoratet er fortsat ikke enige i kommunens definition af dækkende værker, men det ændrer ikke på konklusionen ift. ikke at gøre indsigelse. Kortet over vandområdet, der er udtaget, er indsat nedenfor.





Fingerplan 2019 – stationsnærhedsprincippet

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til punkt 5.1 Fingerplanen i Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning 2023 er det en national interesse, at hovedstadskommuner følger stationsnærhedsprincippet og placerer arbejdsplads- og besøgsintensive funktioner stationsnært, så brugen af den kollektive transport fremmes, og biltrafikens negative konsekvenser i form af trængsel og luftforurening mindskes.

Af punkt 5.1.5 i Oversigt over nationale interesser 2023 fremgår, at inden for det indre storbyområde skal byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre, der har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder.

Af punkt 5.1.8 i Oversigt 2023 fremgår, at kommunernes afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder i det indre storbyområde skal følge Fingerplanens § 6, stk. 2.

På retningslinjekort 2.3.2 er der foretaget en afgrænsning af "Stationsnære områder". Der er dog ikke foretaget en særskilt afgrænsning af stationsnære kerneområder og af stationsnære områder uden for kerneområderne, således som det er fastsat i punkt 5.1.8 i Oversigt over nationale interesser.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen sender uddybende redegørelse.

Kommunens bemærkninger

Det fremgår af retningslinjen Stationsnær erhvervslokalisering, at de stationsnære områder afgrænses principielt af en afstand på højst 1.000 m fra en station, mens de stationsnære kerneområder afgrænses af en gangafstand på 600 m fra en station.

Det fremgår af Fingerplanens § 6, stk. 2, at afgrænsningen af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning.

Efter KKs vurdering opfylder beskrivelsen i den nævnte retningslinje Fingerplanens krav til afgrænsning af de stationsnære områder og stationsnære kerneområder, uanset at kerneområderne ikke er vist på retningslinjekortet.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Fingerplan 2019 - Transportkorridor

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til punkt 5.1 Fingerplanen i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse, at transportkorridorerne fastholdes til strækingsanlæg til brug for hovedstadens trafikbetjening og energiforsyning samt tekniske anlæg, der har en direkte tilknytning til disse infrastrukturanlæg.

Af retningslinje 2.4.7 Transportkorridor fremgår: *Inden for den af staten udpegede transportkorridor som vist på kortet skal den langsigtede reservation til fremtidig*



trafik infrastruktur og tekniske anlæg opretholdes. Korridoren skal derfor som udgangspunkt friholdes for ny bebyggelse og anlæg.

Den på retningslinjekortet viste reservation til transportkorridor er ikke i overensstemmelse med kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer i Fingerplan 2019, hvilket fremgår af kort indsat herunder.



Plan- og Landdistriktsstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Plan- og Landdistriktsstyrelsen anviser, at der i retningslinje 2.4.7 henvises til kortbilag N i Fingerplan 2019, og at der i tilknytning til retningslinjen eventuelt indsættes et redegørelseskort over transportkorridorens udstrækning i det konkrete område.

Kommunens bemærkninger

Den del af transportkorridoren, som ligger på land indenfor Københavns Kommunes kommunegrænse, er medtaget i kommuneplanen. Kommunegrænser er ikke defineret på vand. KK ønsker ikke med en kortvisning at kunne tages til indtægt for en udstrækning af sin plankompetence på søterritoriet udenfor dækkende værker.

Københavns Kommuneplan 2024 omhandler alene forhold indenfor kommunegrænsen. KK ønsker ikke at vise transportkorridorens udstrækning udenfor kommunen i kommuneplanen, da det vil bryde med denne generelle systematik. Det er ikke ønskeligt at skabe indtryk af, at kommunen kan regulere forhold udenfor dens udstrækning. Fingerplanen er selvstændigt gyldig, og for arealer udenfor kommunen er det andre myndigheders opgave at sikre dens overholdelse.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Fingerplan 2019 – indre grønne kiler/kystkiler og grønne bykiler

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til punkt 5.1 Fingerplanen i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023", er det en national interesse, at den kommunale planlægning er i overensstemmelse med de overordnede hensyn i Fingerplanen, dvs. fastholdelse af fingerbystrukturen.



Det er en national interesse:

- At de sammenhængende grønne kiler med ydre grønne kiler, indre grønne kiler og kystkiler i hovedstadsområdet opretholdes for at sikre nærhed og let tilgængelighed til grønne områder med adgang for alle.
- At de grønne kiler forbeholdes almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse.

Afgrænsning af de indre grønne kiler og kystkiler fremgår af Fingerplan 2019, kortbilag B, jf. Fingerplanens § 17.

Af Oversigtens punkt 5.1.9 fremgår, at hovedstadsområdets grønne kiler skal fastholdes og forbeholdes anvendelse til alment tilgængeligt friluftsliv af ikke-bymæssig karakter, og af Oversigtens punkt 5.1.10 fremgår, at arealerne i de grønne kiler ikke må overføres til byzone.

Af kommuneplanforslagets retningslinje 2.6.6 Grønne kiler og landskab fremgår: *"I planlægningen for de udpegede grønne kiler (indre kiler og kystkiler) og for de grønne bykiler som vist på kortet skal det sikres, at bestemmelserne for områderne i landsplandirektiv for Hovedstadsområdet overholdes."*

Det fremgår af redegørelsen for Grønne kiler og landskab, at *Det statslige landsplandirektiv for Hovedstadsområdet fastlægger grønne kiler og såkaldte bykiler og stiller krav om, at de sikres i kommuneplanlægningen samt at De statslige udpegninger er bindende for den kommunale planlægning.*

Ud over, at det i retningslinjen og redegørelsen oplyses, at områderne skal sikres i kommuneplanlægningen, fremgår det ikke af kommuneplanforslaget, hvilke bestemmelser, der efter Fingerplanen gælder for områderne.

I kommuneplanforslaget er de grønne kiler/kystkiler og grønne bykiler rammelagt som O1-områder Fritidsformål.

O-områder omfatter områder til institutioner og andre almene formål samt fritidsområder. *"Områderne anvendes til offentlige formål samt private institutioner, faciliteter og funktioner m.v. af almen karakter, som kan indpasses i det pågældende område. Områderne O1 anvendes til sports- og fritidsanlæg, parker, herunder forlystelsesparker, legepladser, kirkegårde, naturområder, kolonihaver samt de til områderne hørende drifts- og servicefunktioner. Faciliteter og service for publikum, herunder serviceerhverv der understøtter publikumsbenyttelsen, skal indpasses under hensyn til helheden, se hertil også bestemmelser om detailhandel i de generelle bestemmelser."*

Plan-og Landdistriktsstyrelsen ønsker på teknikermødet den 1. oktober 2024 at drøfte anvendelsesmuligheder i O1-områder i forhold til Fingerplanens bestemmelser for indre grønne kiler/kystkiler og for grønne bykiler, jf. Fingerplan 2019 § 18, stk. 1, og § 6, stk. 1, nr. 6.

Tillige ønsker Plan-og Landdistriktsstyrelsen at drøfte det forhold, at der i den grønne bykile Amager Strandpark er rammelagt for vandarealer inden for dækkende værker (V-områder).

Referat

Kommunen tilretter retningslinjer og rammebestemmelser for indre grønne kiler/kystkiler og grønne bykiler, så anvendelsesmulighederne bringes i overensstemmelse med bestemmelserne i Fingerplan 2019.



Ift. rammelægning af vandarealer i den grønne bykile Amager Strandpark foretager kommunen en afklaring ift. mulighederne efter planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 14, jf. notatets punkt Fingerplan 2019 – byvækst/planlægning for vandområder.

Kommunens bemærkninger

KK indsætter følgende tilføjelse under områdetype Institutioner og fritidsformål (O) som nyt 3. afsnit:

'Ved lokalplanlægning i områder med rammetypen Fritidsområder (O og O1), som er omfattet af Fingerplanens bestemmelser om grønne bykiler samt indre kiler og kystkiler, skal der tages hensyn til Fingerplanens bestemmelser herom.'

I forhold til Amager Strandpark bemærkes det, at de indre vandarealer i strandparken (lagunen) ikke indgår i Fingerplanens grønne bykile. Se i øvrigt KKS bemærkninger under afsnittet om Fingerplan 2019 – byvækst/planlægning for vandområder.

Opfølgning

Plan- og Landdistriktsstyrelsen skal ift. kommunens forslag om at tilføje følgende afsnit 'Ved lokalplanlægning i områder med rammetypen Fritidsområder (O og O1), som er omfattet af Fingerplanens bestemmelser om grønne bykiler samt indre kiler og kystkiler, skal der tages hensyn til Fingerplanens bestemmelser herom.' anføre, at der skal sikres overensstemmelse med Fingerplanens bestemmelser og ikke blot tages hensyn til bestemmelserne. Dette skal fremgå – i overensstemmelse med kommuneplanforslaget retningslinje 2.6.6 Grønne kiler og landskab: "I planlægningen for de udpegede grønne kiler (indre kiler og kystkiler) og for de grønne bykiler som vist på kortet skal det sikres, at bestemmelserne for områderne i landsplandirektiv for Hovedstadsområdet overholdes." Kommunen anmodes om at sende forslag til konkret tekst til tilføjelse.

Kommunen har oplyst, at der under områdetype Institutioner og Fritidsformål (O) tilføjes et nyt afsnit med ordlyden:

'Ved lokalplanlægning i områder med rammetypen Fritidsområder (O og O1), som er omfattet af bestemmelser om grønne bykiler samt indre kiler og kystkiler i landsplandirektiv for Hovedstadsområdet, skal landsplandirektivets bestemmelser herom overholdes.'

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Naturbeskyttelse og -genopretning

Miljøstyrelsens bemærkninger

Af punkterne 2.1.1-2.1.4 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" fremgår, at Miljøstyrelsen fører tilsyn med, at kommuneplaner indeholder kort over og redegørelse for udpegninger til Grønt Danmarkskort, retningslinjer for varetagelse af naturbeskyttelsesinteresser og redegørelse ift. internationale naturbeskyttelsesområder og internationalt beskyttede arter.

Punkt 2.1.1

Ifølge punkt 2.1.1 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning" skal eksisterende Natura 2000-områder på land indgå i Grønt Danmarkskort som udpegningstypen 'Naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser'. Miljøstyrelsen har i forslaget til kommuneplanen konstateret, at mindre dele af Natura 2000-område nr. 143 ikke er medtaget i udpegningen til naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser under Grønt Danmarkskort.



Punkt 2.1.2

Det fremgår af punkt 2.1.2 i Oversigten, at kommuneplanen skal fastlægge en eller flere retningslinjer for, hvordan kommunen skal vægte hensynet til områderne inden for Grønt Danmarkskort. Miljøstyrelsen har under gennemgangen af kommuneplanforslaget fundet retningslinjer på s. 244 i pdf-udgaven af forslaget. Det har ved gennemgangen af disse ikke været entydigt for Miljøstyrelsen, hvordan hensynet til Grønt Danmarkskort vægtes, hvorfor vi anmoder om en drøftelse heraf.

Ifølge punkt 2.1.2 i Oversigten skal der i kommuneplanen også fastlægges retningslinjer, som sikrer Grønt Danmarkskort mod indgreb i form af byvækst, veje og andre tekniske anlæg mv., der kan forringe naturindholdet samt levesteder og spredningsveje for vilde dyr og planter.

Miljøstyrelsen finder, at der for naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturområder inden for Grønt Danmarkskort mangler en sådan retningslinje.

Punkt 2.1.3

Ifølge punkt 2.1.3 i Oversigten skal der bl.a. redegøres for: Hvordan de digitale naturkort er anvendt ved udpegning af Grønt Danmarkskort, samt hvordan de udpegede arealer følger de tre nationale kriterier i prioriteret rækkefølge.

Miljøstyrelsen har under gennemgangen af kommuneplanforslaget ikke kunnet finde, at der er redegjort for, hvordan de digitale naturkort og de nationale kriterier er anvendt til udpegnen af Grønt Danmarkskort.

Punkt 2.1.3 indeholder et krav om, at der i forbindelse med planlægningen for Grønt Danmarkskort redegøres for "... i hvilket omfang planlægningen for udvikling af naturområder inden for Grønt Danmarkskort er realiseret". Dette er som følge af lovændringen til planloven fra den 1. april 2020.

Denne redegørelse skal blandt andet indeholde en samlet omtrentlig arealmæssig opgørelse af "naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser", "potentielle naturområder", "økologiske forbindelser" og "potentielle økologiske forbindelser" baseret på en analyse af kommuneplanens kortbilag. Arealopgørelsen skal sammenholdes med udpegninger af samme områdetyper i den tidligere kommuneplanlægning, og der skal for hver af de fire områdeudpegninger oplyses om den samlede arealmæssige ændring.

Miljøstyrelsen har under gennemgangen af kommuneplanforslaget ikke kunnet finde en arealopgørelse for hver af de fire udpegnings typer under Grønt Danmarkskort i den gældende kommuneplan samt kommuneplanforslag 2024.

Punkt 2.1.4

Ifølge pkt. 2.1.4 i Oversigten skal kommuneplanlægningen ske i overensstemmelse med beskyttelseshensyn og bestemmelser for de internationale naturbeskyttelsesområder og internationalt beskyttede arter, herunder varetagelsen af forbuddet mod at beskadige eller ødelægge bilag IV-dyrearters yngle- og rasteområder samt bilag IV-plantarters voksesteder. Vurderingen heraf skal fremgå af planforslagets redegørelse.

Miljøstyrelsen har i kommuneplanens redegørelse ikke kunnet finde en vurdering af planens påvirkning på internationalt beskyttede arter. Styrelsen har derfor vanskeligt ved at vurdere, om hensynet er varetaget.



Miljøstyrelsens bemærkninger kan imødekommes, hvis kommunen:

- Tilpasser udpegningerne af Grønt Danmarkskort således, at alle Natura 2000-områder på land er udpeget som naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser.
- Fastlægger eller tydeliggør retningslinjer for vægtning af hensynet til områderne inden for Grønt Danmarkskort.
- Fastlægger retningslinjer, som sikrer Grønt Danmarkskort mod indgreb i form af byvækst, veje, og andre tekniske anlæg mv., der kan forringe naturindholdet og levesteder og spredningsveje for vilde planter og dyr, for udpegningstyperne naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturområder.
- Redegør for, *hvordan* de digitale naturkort er anvendt.
- Redegør for, *hvordan* de tre nationale kriterier er anvendt.
- Angiver en arealopgørelse for hver udpegningstype under Grønt Danmarkskort i den gældende kommuneplan samt kommuneplanforslag 2024.
- Redegør for, om der ved en gennemførelse af planen vil kunne ske en påvirkning af internationalt beskyttede arter.

Miljøstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen og Miljøstyrelsen indgår i yderligere drøftelser om de nødvendige ændringer af planforslaget.

Kommunens bemærkninger

KK har i forslag til Kommuneplan 2024 opdateret retningslinjer og redegørelse om Grønt Danmarkskort fra Kommuneplan 2019. I den forbindelse er der tekst fra Kommuneplan 2019, som er udgået. KK kan genindsætte redegørelsen i dens fulde længde fra Kommuneplan 2019, hvis Miljøstyrelsen ønsker det. Der er ingen udpegnings- eller indholdsmæssige ændringer siden Kommuneplan 2019.

KK opdaterer udpegningen af naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser, så hele Natura 2000-område nr. 143 på land indgår (dvs. jernbaneareal, vejudfletning samt andre mindre arealer) og angiver en arealopgørelse i kvm² for hver udpegningstype under Grønt Danmarkskort i Kommuneplan 2019 og 2024 (sidstnævnte vil afspejle de ovenfor nævnte mindre tilpasninger).

Endvidere indsætter KK en redegørelse for planens påvirkning på internationalt beskyttede arter.

Opfølgning

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (tidl. Miljøstyrelsen) har med mail af 16. oktober 2024 oplyst, at der pt. kun er indgået aftale om 2 af de i alt 7 punkter, hvorfor der skal fremsættes indsigelse mod forslaget.

Vedrørende de 2 punkter, se nedenstående:

Med hensyn til – *at tilpasse udpegningerne af Grønt Danmarkskort således, at alle Natura 2000-områder på land er udpeget som naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser.*

Københavns Kommune og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (tidl. Miljøstyrelsen) har indgået aftale om, at kortgrundlaget for Grønt Danmarkskort konsekvensrettes således, at Københavns Kommune i forbindelse med endelig vedtagelse af Kommuneplan 2024 vil medtage alle arealer af Natura 2000-områder på



land i udpegningen til Grønt Danmarkskort som udpegningsstypen "Naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser.

Med hensyn til – *at angive en arealoppgørelse for hver udpegningsstype under Grønt Danmarkskort i den gældende kommuneplan samt kommuneplanforslag 2024.*

Københavns Kommune og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (tidl. Miljøstyrelsen) har indgået aftale om, at den endelige udformning af arealoppgørelsen for Grønt Danmarkskort indskrives i kommuneplanen ved den endelige vedtagelse. Dvs. at kommunen indsætter en samlet omtrentlig arealmæssig opgørelse af udpegningsstyperne "naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser", "potentielle naturområder", "økologiske forbindelser" og "potentielle økologiske forbindelser" baseret på en analyse af kommuneplanens kortbilag. Arealoppgørelsen sammenholdes med udpegninger af samme/sammenlignelige områdetyper i den tidligere kommuneplanlægning (2019), og for hver af de fire områdeudpegninger oplyses om den samlede arealmæssige ændring.

Kommunen og styrelsen går i dialog om den endelige udformning inden indsættelse i den endelige kommuneplan.

Konklusion

Der fremsættes indsigelse ift. dette punkt.

Planlægningsforbud i Natura 2000-områder

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I henhold til punkt 2.1.5 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" fører Plan- og Landdistriktsstyrelsen tilsyn med, at planlægningen er i overensstemmelse med planhabitatbekendtgørelsens forbud mod bl.a. planlægning for udlæg af nye arealer til byzone i Natura 2000-områder.

I Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024 er der fastsat rammer for vandområder inden for dækkende værker. Det fremgår, at arealerne planlægges overført til byzone, jf. notatets punkt Fingerplan 2019 – byvækst / planlægning for vandområder.

Rammerne for vandområder omfatter bl.a. Natura 2000-området N143 Vestamager og havet syd for, der omfatter habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111. Planhabitatbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 1383 af 26. november 2016, fastsætter et forbud mod, at der i områderne udlægges nye arealer til byzone, jf. § 2, stk. 2. Iht. planhabitatbekendtgørelsens § 2, stk. 5, kan ministeren dog i særlige tilfælde tillade fravigelse af planlægningsforbuddet i § 2, stk. 5. Københavns Kommune har dog ikke forud for offentlig høring af kommuneplanforslaget anmodet om tilladelse til at fravige planlægningsforbuddet.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen overfører ikke arealer i Natura 2000-området til byzone.

Kommunens bemærkninger

Det er ikke hensigten at overføre arealer i Natura 2000-området til byzone. Der henvises til kommunens bemærkninger til afsnittet Fingerplan 2019 - byvækst/ planlægning for vandarealer.



Afgrænsningen af Natura 2000-områder bliver ajourført.

Opfølgning

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har over for kommunen oplyst, at formuleringen "Det er ikke hensigten at overføre arealer i Natura 2000-området til byzone." er upræcis, og at det entydigt skal fremgå, at der ikke overføres arealer i Natura 2000-området til byzone. Kommunen anmodes om at sende forslag til konkret tekst.

Kommunen har oplyst, at retningslinjen Byudvikling i byzone ændres til: '*Byudvikling og byomdannelse skal finde sted i byzone.*' Den resterende del af retningslinjen, som kan give det fejlagtige indtryk, at V-områder kan overføres til byzone, udgår af retningslinjen. Det skulle herefter være tydeligt, at der ikke overføres arealer, herunder Natura 2000 områder, til byzone.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Grundvandsinteresser

Miljøstyrelsens bemærkninger

Af punkt 2.3 Grundvand i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" fremgår, at det er en national interesse at sikre rent og rigeligt drikkevand, at den danske drikkevandsforsyning i dag og fremover er baseret på rent grundvand, der som udgangspunkt alene kræver en simpel vandbehandling, samt at forebygge faren for forurening af grundvandet i boringsnære beskyttelsesområder til almene vandforsyninger, områder med særlige drikkevandsinteresser og i indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse områder.

Miljøstyrelsen vurderer, at der i forhold til de nationale grundvandsinteresser kan være konflikt med 3 kommuneplanrammer, der er beliggende inden for områder med nationale grundvandsinteresser.

R24.S.3.6 som ligger inden for et indvindingsopland.

Ramme R24.S.3.6 består af R19.S.3.6 og udvides med areal fra R19.B.3.34. Rammen udvides med et areal fra en naboramme, som er et boligområde. Udvidelsen medfører, at der kan etableres erhverv på et areal, hvor det ikke tidligere har været muligt. Det er ikke specificeret, hvilke typer erhverv, der tillades. Det kan derfor ikke udelukkes, at der kan etableres virksomhedstyper og anlæg, der kan medføre en væsentlig fare for forurening af grundvandet.

R24.E.3.1 som ligger inden for et indvindingsopland.

Rammen består af R19.E.3.1 og udvides med et areal fra R19.B.3.30.

Rammen udvides med et areal fra en naboramme, som er et boligområde. Udvidelsen medfører, at der kan etableres erhverv på et areal, hvor det ikke tidligere har været muligt.

Det er ikke specificeret, hvilke typer erhverv, der tillades. Det kan derfor ikke udelukkes, at der kan etableres virksomhedstyper og anlæg, der kan medføre en væsentlig fare for forurening af grundvandet.

R24.C.7.5 som ligger inden for et indvindingsopland.

Rammen reduceres og anvendelsen ændres fra boliger til blandet bolig og erhverv.

Ændringen medfører, at der kan etableres erhverv på et areal, hvor det ikke tidligere har været muligt.



Det er ikke specificeret, hvilke typer erhverv, der tillades. Det kan derfor ikke udelukkes, at der kan etableres virksomhedstyper og anlæg, der kan medføre en væsentlig fare for forurening af grundvandet.

Miljøstyrelsen vurderer derfor, at rammerne R24.S.3.6, R24.E.3.1 og R24.C.7.5 kan være i strid med placeringsforbuddet i § 2, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1697 af 21. december 2016 om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse. Ændringen medfører, at der er krav om udarbejdelse af en supplerende grundvandsredegørelse, jf. § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1697 af 21. december 2016 om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse. En sådan fremgår ikke af planforslaget, og der er dermed grundlag for en indsigelse.

Miljøstyrelsens bemærkninger kan imødekommes, hvis kommunen udarbejder en supplerende grundvandsredegørelse for rammerne R24.S.3.6, R24.E.3.1 og R24.C.7.5 eller udtager rammerne R24.S.3.6, R24.E.3.1 og R24.C.7.5 af planforslaget.

Miljøstyrelsen ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen sender uddybende redegørelse til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har den 1.10.24 sendt en mail med følgende ordlyd: Et forslag kan være at skrive en forbudsbestemmelse i rammebestemmelserne om, at der ikke kan ske grundvandstruende aktiviteter inden for rammen.

Kommunens bemærkninger

Rammeområde R24.S.3.6:

Der er tale om en tilpasning til eksisterende matrikulære forhold, hvor den hidtidige afgrænsning af rammen går gennem en eksisterende erhvervsejendom. Det har hele tiden været muligt at etablere serviceerhverv også i boligrammen. Det fremgår af beskrivelsen af rammetype S i kommuneplanen, hvilke typer erhverv der kan etableres indenfor rammen.

Rammeområde R24.C.7.5:

Som ovenfor har det også her hidtil været muligt at etablere serviceerhverv i boligrammen. Der er således ikke tale om, at der fremover kan etableres erhverv på et areal, hvor det ikke tidligere har været muligt.

Rammeområde R24.E.3.1:

Rammeændringen fra boligområde til erhvervsområde muliggør etablering af lettere industri mv. som ikke hidtil har været muligt. KK tilføjer derfor følgende særlige bemærkning til rammen: 'Der kan ikke etableres anvendelser med grundvandstruende aktiviteter indenfor rammen.'

Efter KKs vurdering er der ikke krav om en supplerende grundvandsredegørelse for de nævnte tre rammer, da rammeændringerne ligger i indvindingsoplande (og ikke i BNBO) og ikke indebærer fare for forurening af grundvandet.

Opfølgning

Københavns Kommune og Miljøstyrelsen har for rammeområde R24.E.3.1 indgået aftale om, at KK indskrives følgende i rammebestemmelsen: "Der kan ikke etableres anvendelser med grundvandstruende aktiviteter inden for rammen".



For de 2 øvrige rammer R For de 2 øvrige rammer R24.S.3.6 og R24.C.7.5 har kommunen oplyst, at anvendelsen inden for rammerne allerede er gældende. Miljøstyrelsen har derfor ingen yderligere bemærkninger til de nævnte rammer.

Konklusion

Ved vedtagelse af planforslaget, indskrives KK følgende i rammebestemmelsen for ramme R24.E.3.1: "Der kan ikke etableres anvendelser med grundvandstruende aktiviteter inden for rammen".

Ikke yderligere bemærkninger.

Kommunikationssystemer

Bemærkninger fra Teleområdet under Digitaliseringsministeriet

I henhold til punkt 4.4 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse, at den kommunale planlægning understøtter mobil- og bredbåndsdækning, herunder bredbåndsinfrastruktur såsom mobilmaster, mobilantennener og bredbåndskabler, da disse er nødvendige for at varetage landsdækkende kommunikationsbehov.

Teleområdet under Digitaliseringsministeriet fører tilsyn med, at kommuneplaner indeholder retningslinjer eller redegørelse, der understøtter udbygningen af mobilmaster, mobilantennener og bredbåndsinfrastruktur til mobil- og bredbåndsnettet.

Ved gennemsyn af forslaget til kommuneplanen fremgår der umiddelbart ikke at være redegørelse eller retningslinjer, der understøtter udbygningen af digital infrastruktur. Teleområdet under Digitaliseringsministeriet finder således ikke, at *pkt. 4.4 Kommunikationssystemer* i *Oversigt over nationale interesser* er opfyldt i Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024. Københavns Kommune skriver i kommuneplanen, at "De nationale interesser, der er af relevans for Københavns Kommune, er varetaget i Kommuneplan 2024." Det kan derfor udledes, at Københavns Kommune aktivt har valgt ikke at inddrage området for mobil- og bredbåndsdækning i den nye kommuneplan, hvilket er i strid med de nationale interesser.

Københavns Kommune bør derfor indføre en formulering i kommuneplanen, hvor der står, at kommunens planlægning skal understøtte god mobil- og bredbåndsdækning, herunder etablering af bredbåndsinfrastruktur såsom mobilmaster, mobilantennener og bredbåndskabler, da disse er nødvendige for at varetage landsdækkende kommunikationsbehov.

Teleområdet under Digitaliseringsministeriet ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.

Referat

Kommunen oplyste, at der ikke er tale om et aktivt fravalg. Kommunen sender et forslag til formulering af retningslinje.

Kommunens bemærkninger

KK tilføjer en ny retningslinje under Tekniske og miljøbelastende anlæg: 'Kommunikationssystemer

Anlæg som understøtter mobil- og bredbåndsdækning, herunder bredbåndsinfrastruktur såsom mobilmaster, mobilantennener og bredbåndskabler, skal indtænkes i planlægningen for at varetage landsdækkende kommunikationsbehov.'



Opfølgning

Teleområdet bemærker, at det er positivt, at Københavns Kommune har formuleret retningslinjer, der understøtter mobil- og bredbåndsdækningen, der således skal indtænkes i planlægningen i kommunen for at varetage landsdækkende kommunikationsbehov.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Forsvaret, Hjemmeværnet og Beredskabsstyrelsen

Bemærkninger fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

Af punkt 4.6.1 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" fremgår, at Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse fører tilsyn med, at kommuner ikke planlægger for ny eller intensiveret støjfølsom arealanvendelse inden for støjkonsekvensområderne omkring Forsvarsministeriets skydebaner, øvelsespladser og skyde- og øvelsesterræner eller inden for støjkonsekvensområderne omkring militære flyvestationer, flyvepladser og helikopterlandingspladser.

Inden for Forsvarsministeriets støjkonsekvensområde omkring skydebaner må der ikke planlægges for ny eller intensiveret støjfølsom arealanvendelse, jf. punkt 4.6.1 i Oversigten. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse finder ikke, at kommuneplanforslaget i tilstrækkelig grad tager hensyn til Forsvarsministeriets interesser vedr. støjkonsekvensområdet for Kalvebod Skydebaner, idet dele af rammeområderne R24.C.4.33 og R24.C.4.36, der er udlagt til boliger og serviceerhverv, er beliggende inden for Forsvarsministeriets støjkonsekvensområde for Kalvebod Skydebaner.

Ejendomsstyrelsen finder, at det skal fremgå af rammeområderne, at der ikke kan planlægges for støjfølsom anvendelse inden for støjkonsekvensområdet. Det er uklart hvorvidt kommuneplanforslaget indeholder den korrekte støjkonsekvenszone for Kalvebod Skydebaner, hvorfor denne er vedlagt som kortbilag med tilhørende shape-filer, se kort over Kalvebod Skydebane.

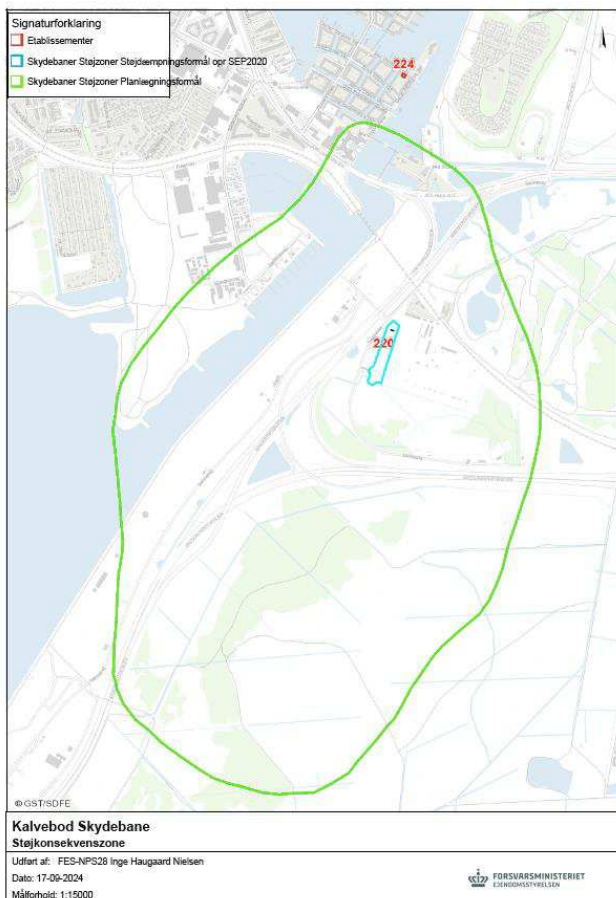
Justering af rammeområder

Rammeområderne R24.O.1.55 og R24.O.1.56 er omfattet af rammetype 0 og O1 (Områder til institutioner og fritidsområder). Området er militært område (Kastellet), hvilket bedes anført under "særlige bemærkninger" for rammens beskrivelse.

Rammeområde R24.O.1.63 er omfattet af rammetype O2 (Områder til institutioner og fritidsområder). Området er militært område (Holmen), hvilket bedes anført under "særlige bemærkninger" for rammens beskrivelse.

Rammeområde R24.O.1.42 er omfattet af rammetype 2 (Områder til institutioner og fritidsområder). Området er militært område (Livgardens Kaserne), hvilket bedes anført under "særlige bemærkninger" for rammens beskrivelse.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse ønsker at drøfte ovenstående på teknikermødet den 1. oktober 2024.



Referat

Kommunen sender en uddybende redegørelse.

Kommunens bemærkninger

Det fremgår af særlig bemærkning til rammeområde R24.C.4.36, at 'Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en støjfølsom anvendelse inden for støjkonsekvensområdet omkring Forsvarets skydebane, der kan have konsekvenser for Forsvarets fortsatte anvendelse af Kalvebod Skydebane, skydebane nr. 0. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær forsvarrets skydebane, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, jf. planlovens § 15 a, så planlægningen ikke vil kunne medføre en skærpelse af miljøkravene ved kommende miljøgodkendelse af Forsvarets brug af Kalvebod Skydebane, skydebane nr. 0, beliggende på matr.nr. 389 Eksercerpladsen, København". Denne særlige bemærkning blev tilføjet rammeområdet i forlængelse af tidligere dialog med Forsvarets Ejendomsstyrelse og Planstyrelsen ved vedtagelsen af Københavns Kommuneplan 2019.

KK bibeholder den særlige bemærkning til rammeområde med nr. R24.C.4.36 og indfører tilsvarende tekst i den særlige bemærkning til rammeområde R24.C.4.33.

Kommuneplanens O-rammeområder - Områder til institutioner (med betegnelsen O, O2) og fritidsområder (med betegnelsen O, O1) - svarer til to generelle anvendelseskategorier i Planlovens forstand hhv. Områder til offentlige formål (71) og Rekreative områder (51). Forsvarets funktioner i København er i dag beliggende på



kommuneplanens Fritidsområder (herunder rammeområdet med plannr. R24.O.1.56) og Områder til institutioner (herunder rammeområderne med plannr. R24.O.1.55, R24.O.1.42 og R24.O.1.63). Militære funktioner kan dog iflg. kommuneplanens generelle rammebestemmelser også rummes indenfor andre rammetyper. Københavns Kommune er derfor forbeholden over for at tilføje en særlige bemærkning på både de specifikke rammer og den generelle rammetype O, da det kan skabe uklarhed om muligheden for placering af militære funktioner i andre rammetyper og rammeområder. Dette er bl.a. af hensyn til Forsvarets fremtidige muligheder, som evt. kan opfattes som indsnævret. Københavns Kommune bemærker, at anvendelse af de ovenfor nævnte rammer til militære aktiviteter kan registreres på de enkelte rammer med den specifikke anvendelse 'Militære anlæg'. Det gøres ved indberetning af kommuneplanen i Plan- og Landdistriktsstyrelsens kortvisning. Oplysningerne om disse specifikke anvendelser kan dermed tilgås af offentligheden via kort På Plandata.dk ved at slå op på informationen om de enkelte rammer. I den forbindelse vil Københavns Kommune indarbejde disse oplysninger i Plandata.

Opfølgning

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har med mail af 9. oktober 2024 til Plan- og Landdistriktsstyrelsen oplyst følgende:

Det kan oplyses, at Ejendomsstyrelsen kan acceptere Kommunens forslag til følgende suppleringer og ændringer af kommuneplanforslaget:

- Kalvebod Skydebane (støjzonen): Københavns Kommune bibeholder den særlige bemærkning vedrørende Kalvebod Skydebane til rammeområde med nr. R24.C.4.36 og indfører tilsvarende tekst i den særlige bemærkning til rammeområde R24.C.4.33.
- Justering af rammeområder: Københavns Kommune indarbejder oplysninger om de militære anlæg i Plandata.dk, så oplysning om den specifikke anvendelse kan tilgås af offentligheden via kort på Plandata.dk, ved at slå op på informationen om de enkelte rammer.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Jernbaneanlæg

Bemærkninger fra Banedanmark

I henhold til punkt 4.3 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023" er det en national interesse, dels at kommunerne i deres planlægning tager hensyn til de nationale jernbanetrafikkanlæg og tilknyttede arbejdsarealer, da disse er nødvendige for at sikre og fastholde det landsdækkende jernbanenet, dels at kommunerne sikrer, at planlægningen ikke medfører væsentlige merudgifter for staten, f.eks. ved at placere miljøfølsom anvendelse i nærheden af Banedanmarks arbejdsarealer ved jernbanen og dermed forhindre en aktuel aktivitet på arealerne i at fortsætte.

Banedanmark fører efter punkt 4.3.1 tilsyn med følgende:

Hvis en kommune planlægger for ny eller intensiveret miljøfølsom arealanvendelse i en opmærksomhedszone på 500 meter omkring Banedanmarks anlæg og arbejdsarealer, skal kommunen redegøre for, at planlægningen ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark.



Banedanmark finder, at der i Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024 ikke er taget behørigt hensyn til Banedanmarks jernbaneanlæg og aktiviteter, der er udpeget som værende af national interesse, og anmoder derfor Københavns Kommune om følgende:

- At Banedanmark skal indskrives i kommuneplanens redegørelsen med særlige beliggenhedskrav (punkt 2.3.5).
- At der i rammeplanerne skal planlægges for zoner ud mod Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed af national interesse for imødegåelse af skærpede miljøkrav. Der bør aldrig udlægges støjfølsomme arealfunktionskategorier, såsom boliger og blandet bolig og erhverv ud imod Banedanmarks arbejdspladsarealer. Såfremt dette ikke kompromitterer Banedanmarks drift, kan der evt. ske opførelse af erhvervs- og detailhandelsbyggeri.
- At der under punkt 6.3.4 og punkt 7.2.3 redegøres eksplicit for, hvordan Banedanmark ikke begrænses i driften, såfremt det bliver nødvendigt at udvide de samfundskritiske virksomhedsaktiviteter på arbejdspladsarealerne af national interesse. Københavns Kommune anmodes indskrives i kommuneplanen, at der inden for en 500 meters afstand (bufferzone) til Banedanmarks arbejdspladsarealer ikke skal ske planlægning, der vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmarks arbejdsplads-arealer og virksomhed af national interesse.

Det fremgår af udkastet til kommuneplan, at Københavns Kommune planlægger at udarbejde nye lokalplaner for en række specifikke områder. Visse af disse lokalplaner vil kunne have en negativ påvirkning af Banedanmarks anlæg, arbejdspladsarealer og øvrige virksomhed. Banedanmark anmoder derfor om, at der indskrives miljøforebyggende planhensyn i rammeplanerne, således der ikke kommer skærpede miljøkrav for Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed, der er udpeget som værende af national interesse. De specifikke plan- og miljøhensyn er indskrevet på vedlagte særskilte sider for hhv. Vingelodden, Beauvais II, Palads-grunden, Svanemøllen Station og nyt byudviklingsprojekt for Vigerslev Allé og Retortvej.



Indsigelse mod Københavns Kommunes rammeplan for Vingelodden (Område 4)

Kommuneplan udlægges som afgrænsningsområde Rovsingsgade, Tagensvej, jernbanen og Lersø Park Alle som en afgrænsning til ny lokalplan. Banedanmarks og DSB's tekniske anlæg, arbejdspladsarealer og virksomhed er den del af det kommende lokalplansområde, angivet på nedenstående kortudsnit.

Banedanmark anmoder om, at det i kommuneplanen indføres, at

Københavns Kommune skal

- medtage en opmærksomhedszone på 500 meter til Banedanmarks og DSB's tekniske anlæg, arbejdspladsarealer og virksomhed i området af national interesse for at undgå, at Banedanmark pålægges skærpede miljøkrav.
- indarbejde miljøforebyggende zoner hvor Erhvervsbyggeri placeres op mod skel til Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed af national interesse, samt
- indarbejde at Banedanmarks arbejdspladsarealer får kategori af særligt beliggenhedskrav, Miljøklasse 6/7.



Kilde: Kortudsnit fra BaneGis



Indsigelse mod Københavns Kommunes rammeplan for Beauvais II Lokalplan 522

Der arbejdes på en ny lokalplan som afløsning for nuværende lokalplan nr. 522. Beauvaisgrunden ligger langs med Rovsingsgade og op til Lyngbyvej, der omhandler Banedanmarks arealer, jævnfør nedenstående kortudsnit

Banedanmark anmoder om, at det i kommuneplanen indføres, at

Københavns Kommune skal

- medtage en opmærksomhedszone på 500 meter til Banedanmarks tekniske anlæg, arbejdspladsarealer og virksomhed i området af national interesse for at undgå, at Banedanmark pålægges skærpede miljøkrav.
- indarbejde miljøforebyggende zoner, hvor erhvervsbyggeri placeres op mod skel til Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed af national interesse, samt
- indarbejde at Banedanmarks arbejdspladsarealer får kategori af særligt beliggenhedskrav, Miljøklasse 6/7.



Kilde: Kortudsnit fra BaneGis

Indsigelse mod Københavns Kommunes rammeplan for nyt byudviklingsområde ved Vigerslev Allé og Retortvej

Ved byudviklingsområdet for Vigerslev Allé og Retortvej henligger en ubenyttet grusplads (3237). Området skal udvikles med en blanding af familie og ungdomsboliger, plejecenter, supermarked og yderligere detailhandel. Skal ses i sammenhæng med Kulbanekvarter, jævnfør nedenstående kortudsnit.

Banedanmark anmoder om, at det i kommuneplanen indføres, at

Københavns Kommune skal

- medtage en opmærksomhedszone på 500 meter til Banedanmarks tekniske anlæg, arbejdspladsarealer og virksomhed i området af national interesse for at undgå, at Banedanmark pålægges skærpede miljøkrav.
- indarbejde miljøforebyggende zoner hvor Erhvervsbyggeri placeres op imod skel til Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed af national interesse, samt
- indarbejde at Banedanmarks arbejdspladsarealer får kategori af særligt beliggenhedskrav, Miljøklasse 6/7.



Kilde: Kortudsnit fra BaneGis



Indsigelse mod Københavns Kommunes rammeplan for Palads-grunden (Hammerichsgade 8)

Der er ønske om at Palads-grunden ved Vesterport Station skal ombygges til en moderne biograf, kontorlokaler og mulighed for kultur. Der skal ske udvikling ved Vesterport Station

Banedanmark anmoder om at nedenstående indføres i rammeplanen, at

Københavns Kommune skal

- i dialog med tredjemand tage hensyn til vibrationer fra jernbanen, kørestrøm, ventilation/udluftning grundet dieseltog, magnetfelt og fritrumsprofil

Kilde: Kortudsnit fra BaneGis

Indsigelse mod Københavns Kommunes rammeplan for nyt byudviklingsområde ved Svanemøllen Station i Kommuneplanen

Ved Svanemøllen Station udlægges DSB's værkstedsareal (Helgoland) som et nyt byudviklingsområde. DSB's areal er det skraverede område, som forventes i 2030 at blive rømmet. Det er et stort potentielt byudviklingsområde.

Banedanmark anmoder om at nedenstående indføres i rammeplanen, at

Københavns Kommune skal

- medtage en opmærksomhedszone på 500 meter til Banedanmarks tekniske anlæg, arbejdspladsarealer og virksomhed i området af national interesse for at undgå, at Banedanmark pålægges skærpede miljøkrav.
- indarbejde miljøforebyggende zoner hvor Erhvervsbyggeri placeres mod skel til Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed af national interesse, samt
- indarbejde, at Banedanmarks arbejdspladsarealer får kategori af særligt beliggenhedskrav, Miljøklasse 6/7.
- Ved overdækning af jernbanespor skal der i dialog med tredjemand tages hensyn til vibrationer fra jernbanen, kørestrøm, ventilation/udluftning, magnetfelt og fritrumsprofil

Kilde: Kortudsnit fra BaneGis



Kommunens bemærkninger

Banedanmark har den 18. oktober 2024 indsendt bemærkninger til forslag til Københavns Kommuneplan 2024, hvori Banedanmark anmoder om følgende:

1. At Banedanmark skal indskrives i kommuneplanens redegørelsen med særlige beliggenhedskrav (punkt 2.3.5)
2. At der i rammeplanerne skal planlægges for zoner ud mod Banedanmarks arbejdspladsarealer og virksomhed af national interesse for imødegåelse af skærpede miljøkrav. Der bør aldrig udlægges støjfølsomme arealfunktionskategorier, såsom boliger og blandet bolig og erhverv ud imod Banedanmarks arbejdspladsarealer. Såfremt dette ikke kompromitterer Banedanmarks drift, kan der evt. ske opførelse af erhvervs- og detailhandelsbyggeri.
3. At der under punkt 6.3.4 og punkt 7.2.3 redegøres eksplicit for, hvordan Banedanmark ikke begrænses i driften, såfremt det bliver nødvendigt at udvide de samfundskritiske virksomhedsaktiviteter på arbejdspladsarealerne af national interesse. Københavns Kommune anmodes indskrive i kommuneplanen, at der inden for en 500 meters afstand (bufferzone) til Banedanmarks arbejdspladsarealer ikke skal ske planlægning, der vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmarks arbejdsplads-arealer og virksomhed af national interesse.

Banedanmark anmoder endvidere om, at der indskrives miljøforbyggende planhensyn i kommuneplanrammer, så der ikke kommer skærpende miljøkrav for Banedanmarks arbejdsarealer og virksomhed, der er udpeget som værende af national interesse. Det drejer sig konkret om kommuneplanrammer for Vingelodden, Beauvais II, Palads, Svanemøllen Station og Vigerslev Allé/Retortvej.

Ad 1:

Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav er udpeget i Fingerplanen 2019 og ikke af Københavns Kommune. I Københavns Kommune drejer det sig om områder på Refshaleøen, Kraftværkshalvøen og Prøvestenen. Banedanmarks interesseområder af national interesse udpeget af Plan- og Landdistriktsstyrelsen ligger udenfor disse områder og hører derfor ikke hjemme i redegørelsen om virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Ad 2 og 3:

Efter planlovens § 11a, stk. 1, nr. 7 og 8 skal kommuneplanen indeholde retningslinjer for sikring af, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener, og af, at arealer, der er belastet af lugt, støv og anden luftforurening, ikke udlægges til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål mv.

Efter planlovens § 15a må en lokalplan kun udlægge støjbelastende arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv., jf. § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener. Efter § 15b må en lokalplan kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv og anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål mv., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening.

Det betyder, at der kan udlægges støjfølsom anvendelse, herunder boliger omkring Banedanmarks virksomhed og arbejdsarealer af national interesse, forudsat at



Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser kan overholdes, så planlægningen ikke medfører skærpede miljøkrav for Banedanmark.

Det vil således bero på en konkret vurdering, hvorvidt det er muligt at planlægge for støjfølsom anvendelse omkring Banedanmarks virksomhed og arbejdsarealer. Ved planlægning inddrages Banedanmarks konkrete drifts- og udviklingsmuligheder. Ved drift- og udviklingsmuligheder forstås som udgangspunkt virksomhedens gældende miljøgodkendelse, hvis der foreligger en sådan. Hvis der ikke foreligger en miljøgodkendelse, foretages der en konkret vurdering med udgangspunkt i den eksisterende og tilladte miljøpåvirkning. I tæt bebyggede områder vil eksisterende virksomheder, herunder Banedanmark ofte allerede være begrænset af eksisterende planlægning. Københavns Kommune skal i forbindelse med konkret planlægning redegøre for, at den ændrede planlægning ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark.

Københavns Kommune foreslår tilføjelse af en ny retningslinje under Tekniske og miljøbelastende anlæg i kommuneplanen med følgende tekst:

”+ Jernbaneanlæg af national interesse

Det er en forudsætning for lokalplanlægning for støjfølsom anvendelse omkring nationale jernbanetrafikanlæg og tilknyttede arbejdsarealer, herunder Banedanmarks interesseområder, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj kan overholdes.”

Bemærkninger til konkrete kommuneplanrammer

Vingelodden

Erhvervsarealer ved Vingelodden kan udvikles i 1. del af planperioden (2024-2029). Kommuneplanrammerne for området er uændret udlagt til tekniske anlæg (T) og blandet erhverv (E). Der er udpeget nationale interesseområder for Banedanmark i form af opstillingsspor og bygge- og omlæsseplads i området.

Beauvais II

Forslag til Kommuneplan 2024 indeholder ingen ændringer af kommuneplanrammen for Beauvaisgrunden.

Palads

Forslag til Kommuneplan 2024 indeholder ingen ændringer af kommuneplanrammen for Palads.

Svanemøllen station

Et område ved Svanemøllen station kan udvikles i 2. del af planperioden (2030-2035). Kommuneplanrammen for området er uændret udlagt til tekniske anlæg (T). Der er ikke udpeget nationale interesseområder for Banedanmark i området ved Svanemøllen station.

Vigerslev Allé/Retortvej

Forslag til Kommuneplan 2024 indeholder ingen ændringer af kommuneplanrammen for Vigerslev Allé/Retortvej. Borgerrepræsentationen har den 10. oktober 2024 godkendt lokalplan for Vigerslev Stationstorv med tilhørende kommuneplantillæg.

I forbindelse med vedtagelsen af Københavns Kommuneplan 2019 tilføjede Københavns Kommune i dialog med Plan- og Landdistriktsstyrelsen særlige bemærkninger om produktionsvirksomheder af national interesse til konkrete kommuneplanrammer. Tilføjelserne begrænsede sig til kommuneplanrammer som blev ændret med kommuneplanen.



Ud fra samme systematik foreslår Københavns Kommune, at de særlige bemærkninger til de konkrete kommuneplanrammer for Vingelodden tilføjes en tekst om, at lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for Banedanmarks interesseområder af national interesse. Københavns Kommune vil gå i dialog med Plan- og Landdistriktsstyrelsen om den konkrete formulering af de særlige bemærkninger.

Der tilføjes ikke særlige bemærkninger til de øvrige nævnte kommuneplanrammer, som ikke ændres med Kommuneplan 2024. Ved kommende udarbejdelse af kommuneplantillæg for disse kommuneplanrammer kan der tilføjes lignende særlige bemærkninger til rammerne.

Opfølgning

Banedanmark har den 23. oktober 2024 tilkendegivet, at kommunens forslag til suppleringer og ændringer af planforslaget ikke vurderes at ville sikre Banedanmarks jernbaneanlæg gennem miljøforebyggende zoner, dvs. at der i lokalplanlægningen omkring Banedanmarks jernbaneanlæg udlægges mindre støjfølsomme arealfunktioner, såsom erhverv, så disse erhvervsarealer og deres bebyggelser kan fungere som henholdsvis "bufferareal" og indirekte støjskærme mellem Banedanmarks jernbaneanlæg og nye støjfølsomme boligområder.

Banedanmark har derfor anmodet Plan- og Landdistriktsstyrelsen om at fremsætte indsigelse mod planforslaget.

Konklusion

Der fremsættes indsigelse ift. dette punkt.

Øvrige forhold - perspektivarealer

Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Kommuneplanforslagets afsnit 2.1.1 indeholder en retningslinje for rækkefølge for byudvikling, der fastlægger områder til byudvikling i hhv. 1. del af planperioden (2024-2029), 2. del af planperioden (2030-2035) og perspektivperioden (efter år 2036). Områder, som tidligst kan udvikles i perspektivperioden, er oplyst at være det tidligere erhvervs- og industriområde på Refshaleøen, øvrige havnearealer i Ydre Nordhavn og industriområdet mellem Vermlandsgade og Prags Boulevard på Amager.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen skal ift. retningslinjen for rækkefølge for byudvikling bemærke, at perspektivområder ikke skal figurere i retningslinjer eller på retningslinjekort, idet perspektivområder ikke indgår i den 12-årige planperiode, som en kommuneplan omfatter, og dermed ikke kan være omfattet af kommuneplanens retningslinjer.

Referat

Kommunen sender en uddybende redegørelse.

Kommunens bemærkninger

Efter KKs opfattelse er oplysningerne om perspektivområder væsentlige oplysninger for offentligheden. Oplysningerne viser kommunens intention i forhold til den langsigtede byudvikling. KK har beskrevet rækkefølgen for byudvikling i kommuneplanen på denne måde siden indarbejdelse af rækkefølgebestemmelser i Kommuneplan 2005. En ændring vil efter KKs opfattelse skabe unødigt forvirring både blandt politikere og i offentligheden. Det er efter KKs opfattelse tydeligt, at der ikke er tale om et arealudlæg, og at perspektivområder ikke indgår i den 12-årige planperiode,



jf. det fremgår af retningslinjen Rækkefølgen for byudviklingen, at 'Områderne fastlægges til byudvikling i henholdsvis 1. del af planperioden (2024 - 2029), 2. del af planperioden (2030 - 2035) eller i perspektivperioden (efter år 2036).'

På kommuneplanens kort med rækkefølgen for byudvikling vil KK tilføje årstal i signaturforklaringen.

Konklusion

Ikke yderligere bemærkninger.

Formelle forhold

Plan- og Landdistriktsstyrelsen gør opmærksom på, at planforslaget alene er vurderet i forhold til de nationale interesser. Der er således ikke taget stilling til andre forhold i planforslaget.

Høringsvar vedrørende Forslag til Kommuneplan 2024

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

Svarnummer 371

INDSENDT AF

Energinet Gastransmission

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Energinet Gastransmission

BY

Tappernøje

POSTNR.

4733

ADRESSE

Rønnedevej 12B

HØRINGSSVAR

Høringsvar vedr. Københavns Kommuneplan 2024.

MATERIALE:

energinet gastransmission hoeringsvar til koebenhavns kommuneplan 2024.pdf



Energinet
Tonne Kjærsvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 39 31 50 84

Dato:
25. oktober 2024

Forfatter:
JHU/SIBMO

KOMMENTARER TIL KOMMUNEPLAN 2024 - KØBENHAVNS KOMMUNE

Energinet ejer og driver den overordnede infrastruktur - transmissionssystemerne - for el og naturgas i Danmark. Dette høringssvar fra Energinet relaterer sig udelukkende til Energinets infrastruktur til naturgastransmission, der er enten idriftsat, under anlæg eller i planlægningsfasen. Høringssvaret gives som led i Energinets rolle overfor Arbejdstilsynet og Energistyrelsen at varetage og opretholde gældende sikkerhedsbestemmelser omkring naturgastransmission.

For spørgsmål og evt. høringssvar vedrørende Energinets el-infrastruktur henviser vi til Energinet Eltransmissions sekretariat, der varetager relationer til 3. parter, disse kan kontaktes på: 3.parter@energinet.dk

Konkret i Københavns kommune har Energinet Gastransmission ét ledningsanlæg til naturgas-transmission i drift. Dette er ledningen "Vestamager-Enghave Brygge" som løber langs Amager Motorvejen mod nord gennem Kalvebod Fælled og Amager Fælled og ender på Sjælland ved Enghave Brygge.

1. Generelle bestemmelser omkring gastransmissionsledningerne

1.1 Tinglyste rettigheder

Omkring alle gastransmissionsledninger for naturgas er der tinglyst servitut med fuld tilstedeværelsesret. Af servitutten fremgår blandt andet, at der i et 40 meter bredt bælte centreret omkring ledningsmidten, ikke må opføres bygninger beregnet til ophold for mennesker – det være sig beboelse, erhverv m.m. Opførelse af øvrige bygninger kræver ledningsejerens accept.

1.2 Restriktioner i forhold til fysisk planlægning

Omkring alle transmissionsledninger for naturgas, er der i henhold til Planstyrelsens cirkulære nr. 183 af 26.11.1984, fastlagt en observationszone (class-location zone) i et 400 meter bredt bælte centreret omkring ledningsmidten. Cirkulæret regulerer fysisk planlægning for ændrede



anvendelser af arealer og bygninger i gastransmissionsledningernes nærhed. Cirkulæret henviser til sikkerhedsbestemmelser omkring naturgasanlæg, der i sin seneste form består af Bekendtgørelse nr. 1988 af 09.12.2020, med Arbejdstilsynets tillægsbestemmelser F.0.1 fra 2001.

De enkelte kommuner skal i denne observationszone sikre, at udviklingen reguleres, så der tages hensyn til eksisterende gastransmissionsledninger og at gældende sikkerhedsbestemmelser overholdes.

Transmissionsledningerne er dimensioneret og projekteret i forhold til bl.a. befolkningstæthed og den fremtidige arealanvendelse, der var kendt på tidspunktet for ledningens anlæggelse. Ændring af disse forudsætninger gennem fysisk planlægning kan medføre eventuelle konstruktionsmæssige ændringer på ledningerne og dermed have væsentlige økonomiske konsekvenser for opretholdelse af gastransmissionsnettet. En faktor der tages i betragtning ved dimensioneringen af transmissionsledningen er begrebet class-location.

1.2.1 Class-location

Gastransmissionsnettet for naturgas i Danmark er dimensioneret efter den amerikanske norm ASME-Guide (i dag GPTC-guiden) med Arbejdstilsynets danske tillægsbestemmelser. Denne norm stiller krav til gasledningens designfaktor (godstykkelse og trykprøvning) i forhold til skiftende befolkningskoncentration og personophold i ledningens nærhed. Arealerne omkring gasledningen bliver således opdelt i forskellige klasser (class-locations).

Nedenfor er kort redegjort for opdelingen af befolkningstætheden i de berørte class-locations. En class-location enhed er et areal på 400x1600m placeret i længderetningen omkring transmissionsledningens midte.

- Class-location 1 er enhver class-location enhed, der har mindre end 10 bygninger/lejligheder til ophold for mennesker og hvor der i en afstand af min. 91,5m fra gasledningen, ikke er velindrettede områder eller bygninger med plads til mere end 20 personer.
- Class-location 2 er enhver class-location enhed der har mellem 10 og 46 bygninger/lejligheder til ophold for mennesker og hvor der i en afstand af min. 91,5m fra gasledningen, ikke er velindrettede områder eller bygninger med plads til mere end 20 personer.
- Class-location 3 er enhver class-location enhed som har flere end 46 bygninger til ophold for mennesker eller:
 - Et areal, hvor transmissionsledningen ligger inden for en afstand af 91,5m fra en af følgende:
 - Bygninger, som benyttes af 20 personer eller derover ved normalt brug
 - Et mindre velindrettet udendørs område, som ved normalt brug benyttes af 20 eller flere personer – f.eks. legeplads, idrætsanlæg, udendørs teater eller andet offentligt samlingssted.

- Class-location 4 er et område, hvor bygninger med 4 eller flere etager er almindeligt forekommende.

Class location enhederne afgrænses som følger:

- En Class location 4 slutter 200 m fra den nærmeste bygning med 4 eller flere etager over jorden.
- Når en klynge af bygninger beregnet til ophold for mennesker kræver en Class location 2 eller 3, slutter denne Class location 200 m fra den nærmeste bygning i klyngen.

1.2.2 Kommuneplanrammer

Størstedelen af de idriftsatte gastransmissionsledninger er planlagt for og dimensioneret i ca. 1980, hvor man i planlægningsfasen har taget højde for de udviklingsplaner mht. byudvikling m.m., der på daværende tidspunkt var gældende. I planlægningen for den nye transmissionsledning "Baltic Pipe" i 2018-2020 er der ligeledes taget hensyn til de på tidspunktet eksisterende kommuneplanrammer og i høj grad også perspektivplaner i samarbejde med de respektive kommuner. Ændring af disse forudsætninger kan have væsentlige økonomiske konsekvenser for opretholdelse af et gastransmissionsnet, der lever op til gældende retningslinjer og sikkerhedsbestemmelser for naturgas.

Ved udlægning af nye kommuneplanrammer skal planmyndigheden være opmærksom på, at man som kommune ikke forpligter sig til at arbejde hen mod en udvikling, som kan vise sig vanskelig/umulig grundet tilstedeværelsen af et gastransmissionsanlæg, der ikke er dimensioneret til den foreslåede udbygning. Energinet foreslår derfor, at man benytter sig af de WMS/WFS services som Energinet udstiller, og som viser de interesseområder, der er omkring gastransmissionsledninger i drifts-, anlægs-, eller planlægningsfasen og i øvrigt søger råd og vejledning hos Energinet omkring konsekvenserne af udlæg af nye kommuneplanrammer inden for class-location zonen.

Sidst i denne skrivelse er der anvist stier til WMS/WFS services til brug i kommunens digitale kortviser.

1.2.3 Lokalplaner

I henhold til cirkulære nr. 183 skal kommunerne i høringsperioden underrette Energinet om lokalplansforslag, der åbner mulighed for ny bebyggelse eller ændret anvendelse af bygninger og arealer inden for class-location zonen for gastransmission. Energistyrelsen har derefter mulighed for at gøre en indsigelse på statens vegne overfor lokalplaner, der er i strid med sikkerhedsbestemmelserne. På den baggrund opfordrer Energinet til, at vi bliver inddraget i modningsfasen for lokalplanerne, således vi kan sikre, at der ikke offentliggøres lokalplansforslag, som resulterer i en statslig indsigelse grundet transmissionsledningernes tilstedeværelse.

1.2.4 Risikovurdering af planer

Lokalplaner til industri, erhverv, institutioner, boliger m.m. inden for class-location zonen, kræver separat vurdering og kvantitativ risikovurdering på baggrund af aktuelt og forventet

personophold. Energinet gennemfører kvantitative risikovurderinger på planer efter risiko-håndbogens og risikobekendtgørelsens retningslinjer for at sikre, at de acceptable risikoforhold ikke overskrides i transmissionsledningernes nærhed.

1.3 Mindsteafstand til ny bebyggelse

Afstanden til bygninger til ophold for mennesker skal være størst mulig og som minimum overholde bestemmelserne i A.T. Vejledning F.0.1 af juli 2001 som tilføjelse til GPTC guidens §192.5. Mindsteafstand mellem transmissionsledningen og bygninger beregnet til ophold for mennesker bestemmes ud fra bl.a. ledningens diameter, tryk og sikkerhedsklasse på det konkrete sted. Bemærk at Class location bestemmelserne ovenfor som regulerer antallet af bygninger til ophold for mennesker altid skal tages i betragtning ud til 200 meters afstand fra ledningsmidten.

For Baltic Pipe ledningsanlægget under etablering gennem Kerteminde Kommune er mindsteafstanden på størstedelen af ledningen 79 meter mellem ledningsmidte og bygninger beregnet til ophold for mennesker. Mindsteafstandskravet kan variere og lokalt være lavere end beskrevet som resultat af ledningens faktiske udførelse. For den eksisterende gastransmissionsledning gennem kommunen er mindsteafstanden 66 meter, og kan variere lokalt med lavere mindsteafstandskrav.

1.4 Udvikling i landzone

I henhold til cirkulære nr. 183 skal kommunerne tage de samfundsøkonomiske konsekvenser i betragtning og sikre, at der ikke tillades udbygning og ændret arealanvendelse i strid med drifts- og sikkerhedsbestemmelserne for transmissionsledningerne. Det økonomiske ansvar for eventuelle konstruktionsmæssige ændringer på ledningerne ligger herefter implicit hos kommunerne.

Energinet vil derfor klart anbefale, at kommunen kontakter Energinet vedrørende alle forhold i observationszonen omkring gastransmissionsledningerne, der kræver tilladelse efter særlovgivning – f.eks. byggetilladelse, landzonetilladelse, miljøgodkendelse m.v. Eksempelvis kan byggetilladelser jf. lempelserne i planlovens §36 og §37 m.v. medføre, at der kan komme betragtelige økonomiske konsekvenser som følge af en udstedt tilladelse i strid med sikkerhedsbestemmelserne omkring transmissionsledningerne.

1.5 Øvrige publikationer

Vi henviser i øvrigt til Plan- og Landdistriktsstyrelsens publikation: "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning" fra 2023 og særligt afsnit 4.5 omkring energiforsyning.

https://planinfo.dk/Media/638242362665345866/Nationaleinteresser_06072023.pdf

Bemærk at der i publikationen henstilles til at kommuneplanerne skal indeholde retningslinjer omkring beliggenheden af el- og gastransmissionsanlæg og at kommuneplaner "*skal indeholde retningslinjer, der sikrer hensynet til gas- og eltransmissionsanlæg...*", samt at der i pkt 4.5.3 står: "*...Kommuner skal undgå udlæg af bebyggelse og anlæg inden for 200 meters radius*

af gastransmissionsrørledninger, på begge sider af ledningerne, så et acceptabelt risikoniveau ikke overskrides, jf. cirkulære 183/1984."

Opsummering

Det er Energinets opfattelse, at cirkulære nr. 183 binder kommunerne til at sikre, at der ikke arealudvikles og gives tilladelser til ændret anvendelse af arealer og bygningsmasse, der kan være i strid med tilstedeværelsen af gastransmissionsledningerne. Som cirkulæret anfører, kan det være forbundet med meget store samfundsøkonomiske omkostninger at skulle udføre konstruktionsmæssige ændringer af gastransmissionsledningen, så de gældende sikkerhedsbestemmelser kan opretholdes grundet den ændrede anvendelse af bygninger og arealer inden for class-location zonen/observationszonen. Disse omkostninger kan i sidste ende blive pålagt kommunerne, hvis der udbygges i strid med sikkerhedsbestemmelserne omkring driften af naturgasanlæggene.

Energinet står altid klar med råd og vejledning af kommunen omkring mulighederne for og konsekvenserne af udbygning og udvikling inden for class-location zonen og ved eventuel afklaring af de økonomiske konsekvenser ved konstruktionsmæssige ændringer af transmissionsledningerne.

2. Potentielle konfliktområder i Københavns Kommuneplan 2024

Arealdispositioner, der konflikter med observationszonen (Class-Location zonen på 2x200m) eller sikkerhedszonen (2x20 m) samt den tinglyste servitutbelagte zone for gastransmissionsledningen er kort beskrevet nedenfor.

2.1 Kommuneplanramme - Boligområde

Kommuneplanrammerne R24.B.10.61, R24.B.10.62 og R24.B.4.18 gennemskæres af Energinets gastransmissionsledning og er således omfattet af hhv. sikkerheds- og class-location zone omkring transmissionsledningen, hvorefter Energinet skal høres i forbindelse med udvikling af rammeområdet.

2.2 Kommuneplanramme - Blandet bolig og erhverv

Kommuneplanrammerne R24.C.4.25, R24.C.4.24 og R24.C.4.20.T1 gennemskæres af Energinets gastransmissionsledning og er således omfattet af hhv. sikkerheds- og class-location zone omkring transmissionsledningen, hvorefter Energinet skal høres i forbindelse med udvikling af rammeområdet.

2.3 Kommuneplanramme - Rekreativt område

Kommuneplanrammerne R24.O.10.26, R24.O.10.27, R24.O.10.28, R24.O.10.29, R24.O.10.30, R24.O.10.31, R24.O.10.32, R24.O.10.33 og R24.O.4.14 gennemskæres af Energinets gastransmissionsledning og er således omfattet af hhv. sikkerheds- og class-location zone omkring



transmissionsledningen, hvorefter Energinet skal høres i forbindelse med udvikling af rammeområdet.

2.4 Kommuneplanramme - Erhvervsområde

Kommuneplanrammerne R24.E.4.2 og R24.S.4.9 gennemskæres af Energinets gastransmissionsledning og er således omfattet af hhv. sikkerheds- og class-location zone omkring transmissionsledningen, hvorefter Energinet skal høres i forbindelse med udvikling af rammeområdet.

2.5 Kommuneplanramme - Tekniske anlæg

Kommuneplanrammerne R24.T0.10.8, R24T.10.4, R24.T0.10.7, R24.T0.10.2, R24.T.4.7 og R19.T.0.1.T3 gennemskæres af Energinets gastransmissionsledning og er således omfattet af hhv. sikkerheds- og class-location zone omkring transmissionsledningen, hvorefter Energinet skal høres i forbindelse med udvikling af rammeområdet.

2.6 Kommuneplanramme - Andet

Kommuneplanrammen R24.V.0.3 gennemskæres af Energinets gastransmissionsledning og er således omfattet af hhv. sikkerheds- og class-location zone omkring transmissionsledningen, hvorefter Energinet skal høres i forbindelse med udvikling af rammeområdet.

Sti til WMS og WFS services – for interesseområder omkring naturgastransmissionsnettet

WMS:

https://agis.energinet.dk/server/services/INSPIRE/XP_gas_Inspire/MapServer/WMSServer?SERVICE=WMS&VERSION=1.3.0&REQUEST=GetCapabilities

https://agis.energinet.dk/server/services/INSPIRE/XP_gas_Inspire/MapServer/WMSServer

WFS:

https://agis.energinet.dk/server/services/INSPIRE/XP_gas_Inspire/MapServer/WFSServer?SERVICE=WFS&VERSION=1.1.0&REQUEST=GetCapabilities

https://agis.energinet.dk/server/services/INSPIRE/XP_gas_Inspire/MapServer/WFSServer

Med venlig hilsen

Jakob Uhre

jhu@energinet.dk

Energinet Gastransmission

Høringsvar til Forslag til Kommuneplan 2024

Svarnummer 370

APPLICATION DATE

25. oktober 2024

INDSENDT AF

Pårørenderådet for Bostedet Nordlys

BY

Sundbyvang

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sundbyvang

HØRINGSSVAR

Til Københavns kommune,

Hermed fremsendes vedhæftet et høringssvar til kommunens plan for Vest Amager - især vedrørende Sundbyvang, Radisevej og mulige skæve boliger.

MATERIALE:

hoeringssvar til kk om radisevej paa vestamager fra paaroerenderaadet for bostedet nordlys
sundbyvang.pdf

Pårørenderådet, Bostedet Nordlys, Sundbyvang, København, den 24.10.24

v. forperson Lars Winther Larsen

Freundsgade 18, 1775 Kbh. V

Tlf. 22401607, email larswl@mail.dk

Høringssvar til kommuneplanen for Amager Vest.

BEMÆRKNING TIL KOMMUNENS PLAN FOR VESTAMAGER

Om Skæve Boliger på Radisevej

Vi er bekymrede for, om den gode balance mellem vore handicappede borgere og det omgivende bymiljø, opbygget siden starten i 1960'erne, kan blive forrykket, hvis der kommer skæve boliger med en ny gruppering med særlig social karakter.

Vores pårørenderåd har drøftet mulige scenarier, hvis skæve boliger bygges.

Der er risiko for sammenstød mellem vore pårørende og hjemløse. – Vore pårørende på gåtur med eller uden pædagoger er nysgerrige, ofte uden hæmninger og kan være hurtige til at træde ind over grænser for have, bolig og mennesker. Dette er en risiko for dårlige oplevelser.

Enkelte borgere hos os kan gå alene til Amagerbrogade og handle. De får ofte hjælp af andre i disse situationer. En mor udtaler: Min datter kan meget let lokkes med slik, sodavand eller øl. En anden beboer, der handler selv – og kan købe øl og vin – er let at overtale til at dele ud af goderne.

Der er måske i fremtiden ikke mulighed for gåture med grupper eller for disse selvstændige handleture. Og der er besparelser på handicapområdet, som næppe tillader flere pædagogtimer på bostederne

Pårørenderådet er således mest bekymret for udsigten til en ny og lidt uforudsigelig nabogruppe. Vi er også bekymrede for at et grønt område nedlægges. Vi ønsker, at hjemløse får skæve boliger, men kommunen måtte gerne købe sig frem til en optimal placering – og ikke absolut spare sig frem og presse Radisevej.

Høringsvar vedrørende Forslag til Kommuneplan 2024

APPLICATION DATE

25. oktober 2024

Svarnummer: 369

INDSENDT AF

Kgs.Enghave Lokaludvalg

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende KP24.

MATERIALE:

hoeringsvar fra kongens-enghave lokaludvalg kp24.pdf

linje
Sekretariatet for Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg KP24

Indledningsvis bemærker Kgs. Enghave Lokaludvalg, at vi er glade for processen om høring af Kommuneplan 2024 og inddragelsen af lokaludvalget.

Lokaludvalget ser frem til at planlægningsprocessen tages alvorligt, så byudvikling ikke sker lidt tilfældigt, som en del af fx budgetforliget. Dette betød, at Stejlepladsen – et fredet område – pludselig skulle affredes og bebygges, uden nogen forudgående analyse, proces eller inddragelse af lokalområdet.

Kgs. Enghave Lokaludvalg har arbejdet med emnerne i Kommuneplan 2024 ud fra emner i bydelsplanen for Kgs. Enghave. Desuden arbejder lokaludvalget intensivt med lokalplan Bådehavngade Syd. Dette høringssvar tager udgangspunkt i dette arbejde samt input fra borgermøde med ca. 70 deltagere d. 9. oktober og input via sociale medier.

Byudvikling – Bådehavngade Syd

Kgs. Enghave Lokaludvalg finder det helt overordnet problematisk, at ønsket om bebyggelsesprocenter på 150 eller 185 i byudviklingsområder altid overgår andre hensyn. Der har været og er stadig en del byudvikling, som foregår i Sydhavnen, der er vokset meget. Lokaludvalget har støttet de høje bebyggelsesprocenter i forhold til store dele af denne udvikling – også at bebyggelsesprocenten er blevet øget på flere placeringer.

Men for området Bådehavngade Syd (kommende rammer i KP) finder vi, at en bebyggelsesprocent på 150 er alt for høj. Det vil presse Sydhavnstippen og Fiskerhavnen – og det passer ikke ind i områdets karakter med kolonihaver og det lave byggeri, som er i det gamle Sydhavnen. Og med det antal boligkvadratmeter, der planlægges med på både Stejlepladsen og i byudviklingen af Bådehavngadeområdet, er det særligt vigtigt, at Sydhavnstippen bevares som det rekreative naturområde, det er i dag.

25. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0362938

Dokumentnr.
2024-0362938-1

Sagsbehandler
Anne Christine Brøndum

Sekretariatet for Kgs. Enghave
Lokaludvalg

Wagnersvej 19
2450 København SV

EAN nummer
5798009800503

www.kk.dk/lokaludvalg

Derudover presser byggerierne trafikafviklingen – og der ønskes at lave vejudlæg på Fragtvej, så der er mulighed for at anlægge en vej langs jernbanen og videre ud til Folehaven. Dette vil forstyrre roen på Tippen samt give dårligere adgang til Tippen – ligesom det vil være en kraftig belastning af vejene og boligkvartererne i ”Det gamle Sydhavnen”. Lokaludvalget finder en sådan vej uacceptabel.

Derfor ønsker lokaludvalget, at bebyggelsesprocenten højest kan være 110 i det område, som byudvikles i Bådehavngade Syd – og at bygningshøjden ikke overstiger 3-4 etager. Dette er i øvrigt et ønske vi også har fremsat ved tidligere KP-høringer og i forbindelse med lokalplanprocessen for området.

Det betyder endvidere, at vi mener der ikke er plads til 5.000 boliger i Bådehavngade (side 21).

Kgs. Enghave Lokaludvalg undrer sig i øvrigt over København Kommunes fremskrivning af indbyggerantallet. KK vælger at bruge egne fremskrivninger i stedet for Dansk Statistiks, som angives ikke at tage hensyn til den særlige situation i årene med Corona. Til gengæld, har der jo været en del ukrainske flygtninge der er tilflyttet kommunen de seneste år, dette bør der også tages højde for – og det ser ikke ud til at være sket (side 17).

Grønne områder og biodiversitet

Lokaludvalget er meget enig i den beskrivelse på side 9 omkring:

”Sikre adgang til flere grønne og blå områder til københavnernes med mulighed for biodiversitet, natur og rekreativ aktiv anvendelse og plads til stille fordybelse.”

Vi syntes dog denne sætning desværre ikke følges af kommunen selv idet der som nævnt ovenfor ligger et forslag om at udlægge et areal der i fremtiden giver mulighed for at bygge en vej til at afhjælpe trafikken fra Bådehavngade syd langs det grønne område Sydhavnstippen og dermed gøre muligheden for at københavnernes kan få nem adgang til grønne områder langt vanskeligere samt helt sikkert gøre mulighed for stille fordybelse ganske udfordrende. Desuden er noget af den strækning man påtænker en vej gennem et fredet grønt område.

Lokaludvalget er videre helt enige i sætningen på side 12 omkring

”Dette skal følges op med investeringer, der fremmer bæredygtig mobilitet og flere nye grønne områder og parker, som bidrager til københavnernes sundhed og fritid. København skal være en grøn by og arbejde for at højne biodiversiteten i byen til glæde for københavnernes.”

Igen mener vi ikke en ny vej med øget trafik gennem både et grønt og fredet område opfylder disse ambitioner.

På side 24 i KP24 står der at

”Der bliver etableret en marin havpark. Det vil skabe nye levesteder for dyr og planter under havets overflade og styrke biodiversiteten.” Dette kan lokaludvalget kun støtte op om, det er dog ikke muligt at forbedre biodiversiteten så længe der udledes spillevand/ næringsstoffer i havet, det bør derfor fremgå at KK skal arbejde på at udledning fra spildevand skal reduceres til 0.

På Side 90 står der

At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger”
Lokaludvalget bakker op om dette men mener også der bør stå at man skal beskytte de grønne områder der allerede findes. Den natur der allerede er etableret i et område har en langt større værdi end den der først skal opstartes, dvs. det giver bedre mening at starte med at beskytte de grønne områder der findes. Dette kunne ske ved at man freder flere af de eksisterende grønne områder f.eks. den nordlige del af Sydhavnstippen.

På side 96 står der

”Grønne forbindelser med fx træer, bede og grønne facader kan medvirke til at skabe et grønt netværk mellem byens grønne og blå områder til gavn for mennesker, dyr, planter og klimatilpasning.”

Igen er vi helt enige i ordlyden, men vi oplever ikke at dette bliver indtænkt: Hvis man ved en udvidelse af togsporene ved Kalvebod (Sund og Bælt projekt, KK er høringspart) etablerer spunsvægge i stedet for de nuværende grønne afskærmninger ikke indtænker en overdækning; samt anlægger en vej der skærer igennem en grøn kile (Karens Minde akse).

Derudover mener vi, at stibroer og andre passager over større veje (som vi har mange af i Kongens Enghave) bør udformes, så de også er faunapassager. En grøn sammenhæng fra Sydhavnstippen til henholdsvis Vester Kirkegård og Den Grønne Kile på Teglholmen ville være med til at skabe bedre biodiversitet.

Side 116 – Kongens Enghave

Vi mener, at en fredning af Sydhavnstippen bør indgå som en del af kommuneplanen under Kongens Enghave, dette er en af de områder hvor frivillige aktivt forsøger at højne biodiversiteten vha. forskellige græsser (geder, alpakaer og får) samt ved aktiv naturpleje.

Mobilitet/Trafik (s. 28)

Lokaludvalget er enig i, at potentialet for kollektiv trafik i forbindelsen med udviklingen af nye byområder også her i Sydhavnen er stort. Vi er glade for at en forbindelse over Sydhavnsgade/Sjællandsbroen er fremhævet på S. 51.

Det er også nævnt på side 116, at der udlagt areal til en stibro over Sydhavnsgade til Sluseholmen metrostation på metrolinje M4.

Dette bifalder lokaludvalget i høj grad da det længe har været et ønske for at binde bydelen sammen og give mulighed for adgang til grønne områder for beboerne på Holmene. Så vi håber, at der kan findes finansiering til dette i nær fremtid. Etablering af en stibro til cykler og gående på dette sted, kunne også medvirke til at biltrafikken kan afvikles bedre i krydset Bådehavnsgade – Sydhavnsgade/Sjællandsbroen.

Kultur og Byudvikling (s. 98 og s. 116)

Mødesteder med plads til kulturel udfoldelse er vigtige for sammenhængskraften i byen.

I forbindelse med afsnit om nyere byområder i Nordhavn og Østhavnen på side 98 i hovedstrukturen ønsker Kongens Enghave Lokaludvalg at pege på, at der er flere nye byudviklingsområder i København, f.eks. i Bådehavnsgade i Sydhavnen.

Lokaludvalget ønsker desuden at sætte fokus på manglende faciliteter til kultur- og fritidsliv på Holmene, Sluseholmen og Tegholmen. I planlægningen af disse byområder er der ikke fra starten indtænkt disse faciliteter. Desuden kan der i eksisterende nyere byområder under omdannelse og udvikling ses en mangel på faciliteter til kultur- og fritidsaktiviteter, f.eks. på Holmene i Sydhavnen. Nogle aktiviteter kan afholdes på skolerne i området, men mange aktiviteter savner stadig udfoldelsesmuligheder.

Et sted man kunne råde bod på dette er MAN Energy grunden, Plannr.: R24.E.4, hvor der kan skabes nye faciliteter i forbindelse med MANs flytning. Det er stort område med gode muligheder for at kombinere klubfaciliteter for en juniorklub/ungdomsklub, der også savnes i området, sammen med kulturfaciliteter. Det er vigtigt, at der afsættes midler til begge dele. Tidligere forsøg på at sikre kvadratmeter til kultur er endt i, at Pladehallerne indeholder et kommercielt tilbud, da ingen foreningsaktiviteter har råd til at betale huslejen i nye, privatopførte kvadratmeter.

I forbindelse med arbejdet med Bådehavngade har der været tale om en svømmehal. Vi kan nu se, at denne ønskes placeret et andet sted i byen. Kgs. Enghave Lokaludvalg vil understrege, at borgerne i de nye byområder i høj grad efterspørger kulturelle og andre fritidsaktiviteter i deres nærområde, herunder Bådehavngade. Vi understreger derfor vigtigheden af at skabe plads til dette i alle nye områder samt ønsker et øget fokus på at sikre dette i områder, der til dels er færdigudbyggede.

Blandet By KP24 s. 68:

Det fremgår af kapitlet om blandet by, at det er et mål for boligudviklingen i København, at byen rummer et balanceret boligudbud med forskellige boligformer, der hver især bidrager til en blandet og mangfoldig by.

Sydhavnen er mere en sammensat bydel end en blandet bydel. Der er en socioøkonomisk opdeling mellem Bavnehøj og det gamle Sydhavnen på den ene side, og de nye byudviklingsområder på Holmene på den anden side. Det samlede billede forplumres også af, at Kgs. Enghave i statistisk sammenhæng og også flere steder i forslaget til KP24 stadig slås sammen med Vesterbro.

Lokaludvalget ønsker, at der sker en adskillelse fra Vesterbro snarest muligt, og senest i forbindelse med den næste kommuneplan, da Kgs. Enghave og Vesterbro på mange områder er forskellige.

Mangel på læger i Sydhavnen KP24 s. 60:

Forskelligheden kommer bl.a. til udtryk i antallet af læger pr. indbygger. I den datapakke, der blev udarbejdet lokaludvalgene i 2022 fremgår det, at der i Sydhavnen er 0,25 læger pr. 1000 indbyggere, eller i alt 11 læger. Det er den laveste andel i hele Københavns Kommune. På Vesterbro er der mere end 0,8 læger pr. 1000 indbyggere, hvilket er væsentligt over gennemsnittet for København på 0,57 læger pr. 1000 indbyggere. Kgs. Enghave Lokaludvalg har været i dialog med Region Hovedstaden om at få tildelt flere ydernumre til Sydhavnen, men Regionen henviser til, at vi ses som en enhed sammenlagt med Vesterbro, og at regionen derfor ikke mener at der er behov for flere ydernumre i Sydhavnen.

Kgs. Enghave Lokaludvalg ser kritisk på lægemanglen i Sydhavnen, da vi samtidig iflg. ovennævnte datapakke har de næst korteste middellevetider i København for både mænd og kvinder. Det er positivt, at middellevetiden er stigende i Sydhavnen, men det skyldes sandsynligvis, at tilflytterne på Holmene trækker i den rigtige retning. Vi er bekymrede for, at vores mest udsatte borger, der især bor i Bavnehøj og det gamle Sydhavnen, har for svært ved at komme til læge, når det er næsten umuligt at få tildelt en praktiserende læge i Sydhavnen. Når man hverken har økonomisk eller mentalt overskud, kan det være en forhindring at skulle på en længere tur med offentlig transport for at komme til lægen.

Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsker derfor, at der ved byudviklingen af Bådehavnsgade Syd indtænkes mulighed for at oprette et sundhedshus eller en mulighed for at flere læger kan gå sammen i en fælles lægepraksis. Det kan f.eks. være ved opførelsen af de plejeboliger, der er planer om i Bådehavnsgade.

Nye botilbud for særligt udsatte borgere KP24 s. 117-118 samt blandet by s. 68

Socialforvaltningen har orienteret lokaludvalget om planerne om at bygge et nyt botilbud på Ellebjergvej 39 for psykisk syge med langvarigt og vedvarende stofmisbrug. Desuden er der planer om, at E-huset, et botilbud for personer med et langvarigt og vedvarende alkoholmisbrug, skal flytte fra Nørrebro til et areal ved Sjælør Station, der ligger på grænsen mellem Valby og Sydhavnen. Der er også planer om et botilbud, hvor brugergruppen endnu ikke er kendt, i Jernbanebyen (Vesterbro), men på grænsen til Sydhavnen ved den indgang til Jernbanebyen, der kommer til at ligge lige ved Sydhavn Station. Endelig fremgår det af Startredegerørelsen for Bådehavnsgade Syd, at der er planer om både skæve boliger og et botilbud mere i dette byudviklingsområde, ligesom der allerede er bevilget midler til et botilbud for personer med erhvervet hjerneskade på Sluseholmen ved Sluseholmens metrostation.

Hvis Kgs. Enghave skal leve op til idealerne om en blandet by, skal disse tiltag gentænkes. Ellers bliver der lagt et stort pres på især det gamle Sydhavnen og Bavnehøj i form af nye botilbud i et område, hvor der i forvejen er mange socialt udsatte. Af KP24 s. 51 fremgår det, at Bavnehøj og det gamle Sydhavnen betragtes som udsatte byområder. Vi er bekymret for, hvad det ekstra pres vil betyde for de to områder i Sydhavnen, men vi er positivt indstillet overfor både botilbud og skæve boliger i Bådehavnsgade Syd.

Vi ønsker, at placeringen af et botilbud i Jernbanebyen lige ved Sydhavn Station overvejes igen, da der særligt i området i nærheden af stationen allerede er en del udfordringer i form af væresteder til socialt udsatte, den relativt nye plads - Den Grønne Plads - ved Hørdumsgade samt hjemløse, der især om sommeren har ophold ved stationen. Det indgår også i vores ønske, at placeringen af et botilbud så tæt op ad jernbanen og trafikstøjen fra Enghavevej og Sydhavnsgade ikke virker velovervejet, men mere som en hovsa-løsning, hvor socialt udsatte borgere først i sidste øjeblik tænkes ind i byudviklingen, hvor kun de mindst attraktive grunde er til rådighed. Det samme kan i øvrigt siges om placeringen af E-huset nærmest ovenpå skinnerne ved Sjælør Station.

Almene Ungdomsboliger:

Det fremgår af KP24, side 54, figur 3.3, at opførelsen af almene ungdomsboliger halter langt efter planerne i KP19, mens der opføres langt flere private ungdomsboliger end planlagt. Kgs. Enghave Lokaludvalg ser gerne, at der i forbindelse med lokalplanen for Bådehavngade Syd indtænkes opførelse af almene ungdomsboliger. Vi vil gerne medvirke til at opfylde måltallene for almene ungdomsboliger i KP19.

Ny skole i Borgmester Christiansens Gade- mulighed for Ungeværk:

Sydhavnen er en bydel med stor befolkningstilvækst. I 2005 boede der ca. 15.000 borgere i Kgs. Enghave, i 2024 er antallet af borgere på over 33.000 og når Stejlepladsen og Bådehavngade samt nogle mindre områder på Teglnholmen og Sluseholmen er færdigudviklede, siger prognoserne, at der vil være over 40.000 borgere i Sydhavnen. Der er derfor planer om at opføre en ny skole i Borgmester Christiansens Gade, desværre på en mindre grund end først planlagt.

Lokaludvalget ønsker, at der skal være plads til et Ungeværk for de store børn og unge i forbindelse med den nye skole, som skal være udskolingsskole for Ellebjerg Skole. Ungeværket vil kunne binde de unge fra Holmene, Bådehavngade, Bavnehøj og det Gamle Sydhavnen sammen. Samtidig vil Rubinen kunne indrettes som klub for de yngre børn fra Ellebjerg Skole. Vi har interviewet de unge i udskolingerne på Ellebjerg Skole, Bavnehøj Skole og Skolen i Sydhavnen om deres holdning til et muligt Ungeværk på den nye skole. Udfaldet var ikke entydigt, men de unge peger på spændende aktiviteter samt at kunne gå på Ungeværk med sine kammerater som væsentlige faktorer for at ville benytte et Ungeværk på den nye skole. Vi synes også på baggrund af vores undersøgelse, at der bør være et Ungeværk på den nye skole, og vi anbefaler, at der indtænkes et samarbejde med Ungdomsskolen i Københavns Kommune om at få et udbud af fag på Ungeværket, som vil appellere til de unge.

Venlig hilsen

Joan Røge

Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

Høringsvar vedrørende Kommuneplan 2024

Svarnummer: 368

APPLICATION DATE

25. oktober 2024

INDSENDT AF

Amager Øst Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Jemtelandsgade 3, 4. sal

MATERIALE:

hoeringsvar vedr. kommuneplan 2024 - amager oest lokaludvalg.pdf

Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringsvar vedr. Kommuneplan 2024

Lokaludvalget har holdt et borgermøde med ca. 45 deltagere, hvor der var livlig debat med de tilstedeværende politikere. Borgernes kommentarer vedlægges som bilag til høringssvaret.

Vi ønsker

- En grøn by med mere plads til bynatur og grønne åndehuller og klimatilpasning
- En by med bæredygtige transportformer
- En by som snarest bliver CO2-neutral
- En by hvor der er plads til alle

Usikkerhed om befolkningsprognoser

Vi konstaterer, at der ikke er overensstemmelse mellem Københavns Kommunes prognoser for befolkningstilvæksten i København og tallene fra Danmarks Statistik. Vi finder at der er en betænkelig stor forskel og er uforstående over for, hvordan Københavns Kommune kommer frem til sine fremskrivninger. Tallenes validitet har jo ganske stor betydning for, hvor stort behovet er for boligbyggeri i kommunen.

Men selv om man lægger kommunens egne tal til grund, kan vi konstatere, at det angivne behov for boliger er dækket ind af de projekter man allerede arbejder med, af det resterende byggeri i ældre eksisterende projekter såsom Ørestad, Nordhavn mv.

Boliger

Vi ønsker blandet boligbyggeri, hvor der både bygges ejer-, andels- og lejeboliger og hvor der er almene boliger sammen med ejerboliger. Desuden er det et problem, at der ikke bliver bygget nok af den almene boligkvote.

De høje priser på boliger i København er et problem. Kommunen bør gå i dialog med Regeringen vedr. lovgivning, der vil gøre det mere

24. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0349675

Dokumentnr.
2024-0349675-2

Sagsbehandler
Frida Jans



Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800459

www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

attraktivt at bygge ejer- eller andelsboliger i stedet for private lejeboliger i nye byområder.

Blandet boligbyggeri skal også indbefatte både familieboliger, singleboliger og boliger til socialt udsatte og der bør bygges med fællesfaciliteter, både af klimamæssige hensyn men også for at fremme fællesskaber. Vi ønsker forskellige former for bofællesskaber, hvorfor der bør bygges boliger, der er egnet hertil.

Det er ønskeligt, at alle kommunerne i regionen står sammen på tværs af kommunegrænser om at løse udfordringerne med at bygge de nødvendige boliger og erhvervslokaler i hele Københavnsområdet.

Mobilitet og infrastruktur

Det er nødvendigt, at alle kommunerne i regionen står sammen om at sikre en udvikling af infrastrukturen, som kan tilfredsstille de forskellige grupper af trafikanter.

Hovedvægten må lægges på en bedre cykelinfrastruktur og mere effektiv kollektiv transport, inkl. mere metro, som alternativ til den stigende privatbilisme. Vi anbefaler at infrastrukturen, herunder især trafikplanlægningen, udarbejdes i samarbejde med de omkringliggende kommuner.

Vi ønsker parkér og rejs anlæg ved ydre stationer, både egne men også i nabokommunerne.

Flertallet i lokaludvalget (10) synes, at antallet af bilture bør nedbringes til 20% som Kommuneplanen tilsiger. Et mindretal (9) mener målsætningen for bilture skal bibeholdes på 25 %

Parkering

Der skal være mere parkering på byggeriets matrikel, i P-huse og under jorden. Der er i lokaludvalget forskellige holdninger til parkeringsnormen. Flertallet i lokaludvalget (12) mener, at parkeringsnormen bør sættes op, svarende til den parkeringsnorm som var gældende frem til vedtagelsen af KP19. Et mindretal i lokaludvalget (7) ønsker at bevare den nuværende parkeringsnorm.

Vi mener desuden det er vigtigt, at der disponeres parkeringspladser til besøgende ved plejeboliger.

Vi ønsker at fastholde kravet om cykelparkering på 4 pladser pr. 100 m². Ved etablering af nye metrostationer mener vi, at der bør stilles øgede krav til etablering af cykelparkering.

Erhvervsudvikling

Vi er enige i kommuneplanens intentioner om en blandet by med plads til erhvervsvirksomheder, såsom små håndværksvirksomheder, kreative erhverv, produktionsvirksomheder og lokale handelsvirksomheder.

Gode vilkår for erhvervslivet, herunder plads til håndværkerparkering, god trafikal infrastruktur, og med nem adgang til kommunale bygge- og ibrugtagningstilladelser.

Vi har ingen erhvervsuddannelser på Amager, i forhold til vores størrelse og det faktum at unge der vælger en erhvervsuddannelse, er lavere end i andre dele af byen – ønsker vi at der skal ses på det i forhold til erhvervs-/jobudviklingen.

Vi bifalder, at man i kommuneplanen vægter udviklingen af erhvervslivet, og vi har på den baggrund på tværs af de to Lokaludvalg på Amager besluttet at oprette et erhvervspanel, for at give virksomheder i bydelene en stemme i forhold til høringer og andet.

Turisme

I fællesskab med erhvervslivet ønsker vi at tiltrække bæredygtig lokal men også udenlandsk turisme til Amager, da bydelen har en del at byde på, både traditionelle som mindre traditionelle oplevelser. Vi ønsker at kunne tilbyde vores eget sammenhængende "Visit Amager" eller "Turen går til Amager", hvor vi via digitale løsninger vil foreslå turister (og lokale) unikke oplevelser som byvandring, kunstvandring, arkitektur/byudviklingsvandring, særlige naturoplevelser osv.

Turismen skal bidrage til økonomisk vækst, og skal samtidig bidrage positivt til det omkringliggende samfund, dog skal det være med fokus på miljø og bæredygtige løsninger.

I takt med øget turisme skal infrastrukturen med fokus på metro, bus, gode cykelstier samt parkering følge med.

Kultur og Idræt

Vi mener at kultur- og idrætsfaciliteter bør indtænkes ved alt nybyggeri, og at det er vigtigt ved byudvikling, at der disponeres plads og penge til nye faciliteter og opgradering af eksisterende. Idrætsfaciliteter er vigtige som mødesteder. De bidrager til øget sundhed og livskvalitet.

Vi bifalder målsætningen om, at kommunen skal indgå i dialog om muligheden for kunst og kultur i det offentlige rum.

Skolebyggeri

Normen for udearealer ved skoler bør sættes op og trappearealer, cykelområder mv skal ikke regnes med. Børn skal kunne bevæge sig i frikvartererne og erfaringer fra Nordøstamager Skole har gjort det klart, at det er et vigtigt krav.

Grøn by

Vi foreslår, at der indføres begrønningsprocent for alle rammeområdetyper i KP24. Fastlæggelsen af den konkrete begrønningsprocent skal ske i samarbejde med faglige aktører som DN eller lignende og med henblik på at skabe højere bykvalitet, mere bynatur og muligheder for klimatilpasning, herunder indtænkning af varme-ø-effekt.

Byens kulturarv

Vi synes det er positivt, at der er udpeget nye kulturmiljøer. Vi ser gerne, at der udpeges flere kulturmiljøer i København. Udover kulturmiljøerne ser vi gerne, at der udarbejdes bevarende lokalplaner for særligt bevaringsværdige villakvarterer, herunder områder med byggefor- eningshuse m.v. I villakvarterer bør der stilles skærpede krav til nedriv- ning og nybyggeri ved bygninger med en SAVE værdi på 4 og derover. Ved lokalplanlægning bør man stille skærpede krav til de arkitektoniske værdier. Nybyggeri skal tilpasses det eksisterende kulturmiljø.

Byudvikling i Amager Øst

Ved udviklingen af Kløverparken ønsker vi, at der udvikles en helheds- plan for at sikre de nødvendige arealer til skole, daginstitutioner/pleje- boliger, idræts- og kulturfaciliteter, mindre erhverv, iværksætter- og lo- kaler til kunstnere mv.

Vi ser gerne, at udviklingen af Kløverparken skal samtænkes med den nødvendige udvikling af Kløvermarkens idrætsanlæg, så området som helhed kan udvikles til en idrætscampus for bydelen og for hele Køben- havn.

Vi ønsker Kløverparken udviklet i forståelse for områdets beliggenhed til vandet og til Prøvestenen. Vi ønsker, at der sker en samtænkning mel- lem Kløverparken-området og det rekreative område på Prøvestenen, så der sker en udvikling, der fremmer de eksisterende vandidrætters mu- lighed for at bruge området og for fritidsfolkets aktiviteter og rekreative behov. Vi ønsker i den forbindelse at området udvikles så grønt og bio- diverst som muligt.

Som en konsekvens af Lynetteholmens anlæggelse, ønsker vi at der ska- bes en maritim forbindelse mellem Amager Øst bydel og Inderhavnen. Vi ser dette projekt som i forlængelse af vores ønsker om at skabe til- gængelighed til hele kystområdet. Begge disse projekter, som vi kalder for henholdsvis "Den blå sti" og "Prøvestien", har vi allerede udviklet på og formuleret i diverse bydelsplaner.

Desuden ønsker vi, at Amager Strandvej videreføres til Forlandet, såle- des at Raffinaderivej fredeliggøres.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

Svar til: Høring 64914 af: Martin Seier Pedersen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

367

INDSENDT AF

Martin Seier Pedersen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thomas Koppels Alle 16B

HØRINGSSVAR

Jeg gør indsigelse mod forslag til lokalplansændring for kvarteret ved Bådehavnsgade - som i kommunens startredegyrelse går under betegnelsen Bådehavnsgade II/Bådehavnsgade Syd.

Min indsigelse går primært på byggeriets højde og omfang og kommunens ønsker om arealreservation til trafikale udvidelser.

Med forståelse for ønsket om at skabe nye boliger mm. i tidligere industriområder mener jeg, der sammen med nuværende byggeri på Stejlepladsen og planerne for Bådehavnsgade Syd lægges op til byggeri i en skala, der er for tæt og ikke mindst for høj. Kvadratmeter er i høj kurs i Kbh, men det er de nuværende og kommende beboeres trivsel og adgang til rekreative arealer i den grad også. Der vil blive et meget stort tryk på Tippen og Valbyparken med de nuværende planer. Jeg vil foreslå at I nedskalere højden og tætheden på byggeriet i erhvervsområdet ved Bådehavnsgade Syd med minimum én etage ift. nuværende planer - altså max 3 etager mod Tippen og Bådehavnsgade og højst 4 etager på øvrige områder.

Jeg er kraftig modstander af planerne om at Fragtvej udlægges, så der på sigt kan etableres en ekstra vejforbindelse langs jernbanen op mod Tudsemindevej og Hammelstrupvej til Folehaven. Det er nok den billigste løsning for kommunen og bygherre, men vil ødelægge de rekreative arealer i Valbyparken og på Tippen, dels grundet lyd- og lugtgener fra trafikken og dels visuelt ved at skære adgangen til de rekreative arealer over med en vej, som forventeligt bliver meget befærdet. Jeg vil i stedet foreslå kommunen at vælge den dyrere, men i min optik klart bedre løsning, at lave en ekstra trafikåre/indfaldsvej til området med en tunnel under Kalvebodløbet til motorvejen på Amager Fælled eller Selinevej.

Med venlig hilsen

Martin Seier

Svar til: Høring 64914 af: Katja Rudloff

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

366

INDSENDT AF

Katja Rudloff

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade 6B, 4. tv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at gøre indsigelse mod den foreslåede kommunalplan, da de overordnede overskrifter stemmer meget dårligt overens med den udvikling, vi i realiteten har oplevet og fortsat oplever i bl.a. Sydhavnen og Kongens Enghave gennem mindst de sidste 20 år, hvor jeg selv har boet midt i byudviklingsområdet Teglholmen. Hvorfor det bekymrer mig, om vi blot får mere af det samme med højtflyvende ord uden reel borgerinddragelse eller hold i virkeligheden.

Den overordnede oplevelse er, at:

- Private grundejeres interesser altid vægter højere end lokalområdet beboere og interesser. Jeg har endnu aldrig oplevet, at en lokalplan for vores område på bl.a. Teglholmen og Sluseholmen er blevet overholdt, idet grundejere/bygherre altid og uden undtagelse får dispensation fra lokalplanen til at overskride den ellers vedtagne bebyggelsesprocent samt etagehøjde. Uanset hvor mange høringssvar, der modtages, anbefaler og vedtager Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) altid i sidste ende at give dispensation til grundejerne - hvis eneste interesse naturligvis er at skabe mest mulig profit af deres byggeri - i modstrid med lokale interesser. Grundejerne dikterer reelt byens udvikling under massiv, ukritisk støtte af TMF.

- Ovenstående gør sig nu også i grotesk omfang gældende med den foreslåede voldsomme udbygning af boliger i Bådehavnsvej samt anlægning af en gennemkørselsvej gennem fredede Valbyparken med helt urimeligt store konsekvenser for lokalmiljø og fredet natur til følge. Dette stemmer utroligt dårligt overens med de fine ord om "Udvikling med respekt for byens sjæl" samt "En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid". Endvidere strider det stik imod Københavns Kommunes agenda om at få bilerne ud af byen - hvis man endelig ønsker at bygge boliger i Bådehavnsvej, må man som privat grundejer naturligvis acceptere, at området bliver grønt og hovedsageligt bilfrit - i stil med planerne for Jernbanebyen. Der er netop åbnet metro i umiddelbar nærhed (en metro som har haft store konsekvenser for lokalmiljøet og det ellers fredede område Stejlepladsen), og hvordan man i TMF kan finde på ukritisk at ligge under for fremmede grundejernes ønsker om en vej gennem Valbyparken (igen mhp. at øge fremkommeligheden og dermed profitten af deres byggeri) er for de fleste borgere i området helt uforståeligt. Og samtidig overrasker det ikke. (Der er en årsag til, at der er lavet bussluse og lukket af for biler ved Scandiagade / Borgmester Chr. Gade, netop for at hindre at område bliver en gennemkørselsvej for pendlere fra Ellebjergvej mod

Sjællandsbroen/motorvejen).

- Der er intet hold i forudsætningerne om manglen på boliger i København, problemer er derimod, at netop private investeringsselskaber og grundejere bygger alt for dyrt i jagten på profit, hvorfor der står en stor mængde ledige boliger ledige, som meget få har råd til at bo i (og dem, som har, oplever i stor stil problemer med byggesjusk).

- Kultur og fritid: Hvorhenne? Vi er en kæmpe ny bydel, men vi har ikke vore eget kulturhus, vores egne boldbaner, offentlig legeplads (uden for skoler og institutioner) eller svømmehal. Gang på gang kan vi se, at eksempelvis forslag om en svømmehal på først Teglnholmen og senest i Bådehavns-gade ubegrundet afvises af TMF til fordel for privat boligbyggeri til trods for, at vi i Københavns Kommune - og især i vores område - har landets dårligste adgang til en svømmehal langt under de nationale målsætninger. Hvorfor kræver man ikke, at hvis man giver grundejerne i Bådehavns-gade tilladelse til et begrænset byggeri (i overensstemmelse med og respekt for natur og lokalmiljø), så skal der samtidig bygges en svømmehal og tilsvarende kultur- og fritidstilbud? Det vil samtidig fjerne behovet for løsninger omk. voldsomt øget biltrafik til området.

- Vi oplever, at Københavns Kommune for sent projekterer og reserverer grunde til nødvendige projekter som skoler og daginstitutioner. I stedet bygger man nu næsten udelukkende i lag-på-lag løsninger af mangel på plads, hvilket betyder, at børn og unge for en meget stor del af deres hverdag udelukkende præsenteres for legepladser og udeområder på terrasser med faldunderlag og meget begrænset natur. På trods af at alle undersøgelser viser, at større ophold i naturen øger trivslen. Dette er tilfældet med Skolen i Sydhavnen - inkl. den seneste tilbygning, Den nye skole på Sluseholmen, og nu har man oveni besluttet at nedlægge en yderst velfungerende daginstitution i Scandiagade med den dejligste legeplads med mange gamle store træer til fordel for en udbygning af udskoling for Ellebjerg Skole/Bådehavns-gade skole. Dette helt uden borgerhøring eller inddragelse, trods de store konsekvenser for hele området, men igen havde Københavns Kommune ikke sikret sig en byggegrund i tide, hvorfor man må tage til takke med nogle yderst dårlige og u hensigtsmæssige løsninger i stedet. Hvorfor ikke købe noget grund i Bådehavns-gade og bygge der i stedet?

Mvh.

Katja Rudloff

Svar til: Høring 64914 af: Birgit Rehder

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

365

INDSENDT AF

Birgit Rehder

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Kastelsvej 26

HØRINGSSVAR

Hermed ændringsforslag og kommentarer til den kommende kommuneplan 'Fremtidens klimavenlige hovedstad'

Tekst med rød skrift er tilføjelser/ændring.

Tekst med blå skrift er kommentarer, henvisninger.

Indledende vedr.CO2-udledning

Jeg savner en oplysende tekst og figur over de forskellige typer udledere i stil med nedenstående figur fra rettelsesblad 2022 til 'Revideret tillæg til Roadmap 2021-2025. En del af KBH 2025 Klimaplanen'. Her ses, at emissionerne fra vejtrafik ligger på samme niveau som i 2010. Er der tal for vejtrafik om morgenen til/fra København? Hvad er tallene for varetransport og persontransport? Hvorfor ser vi ikke konkrete tal for ikke-vejgående arbejdsmaskiner i Kommuneplanen? Her er der et meget lille fald. Fjernvarmeforbruget er faldet markant.

•

Jeg henviser til følgende:

A) Teknologisk Institut, Projekt - Fremtidens Grønne Byggeplads,

<https://www.teknologisk.dk/projekter/projekt-fremtidens-groenne-byggeplads/42904>

B) Danmarks Statistik:

1) 14.651 elbiler i Kbh/husholdning i aug 2024.

2) 8696 elbiler i aug 2023:

3) 99.006 benzinbiler i Kbh/husholdning i aug 2024 og i aug 2023: 100.196 benzinbiler

4) Mindre end 30% af Kbh's familier har bil i 2023.

1) Side 9, sp.2
nederst:

"Få tænkt de kommunale anlægsbehov til velfærd ind fra start i en helhedsorienteret, tværfaglig planlægning af nye bykvarterer med fokus på fællesskab, livskvalitet og identitetsskabende arkitektur."

2) Side 9, sp.3 øverst:	<p>“Bevaring af byens kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og sjæl med blik for, at byens udvikling fortsat kan transformere og udvikle Københavns egenart og identitet vægt på, at transformation og udvikling tager udgangspunkt i egenarten, og at den nye bygnings- og landskabsarkitektur klinger sammen med de lokale historiske identitetsbærende kvaliteter.”</p> <p>Jf. KP24, Retningslinjer, ‘Mål for kulturarv’, https://kp24.kk.dk/sites/default/files/2024-05/1.%20M%C3%A5l%20for%20kulturarv.pdf</p>
3) Side 11, afsnit 1.	<p>“Det skal være en by, hvor bæredygtig byudvikling, livskvalitet, kunst og kultur, sundhed, trivsel og tryghed fortsat gør byen til en af verdens bedste byer at bo og leve i og besøge. Udviklingen af byen skal baseres på universelt design, så byen indrettes for alle - også mennesker med handicap.”</p> <p>Jf. Københavns Doughtnut</p>
4) Side 11, afsnit 3:	<p>“Byens erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv er vigtige for hovedstadsregionen og Danmark. De skal sikre udviklingen af den alsidige og balancerede udvikling af nye arbejdspladser og kompetencer for byens borgere.”</p>
5) Side 14, spalte 1, afsnit 3:	<p>“At der i projekter nær Københavns Kommunes kommunegrænser sikres sammenhæng og koordinering med nabokommunen, fx i forhold til skybruds- og stormflodssikring, forsyning, grøn mobilitet og trafik, byrum og grønne arealer.”</p>
6) Side 14, spalte 1, nyt afsnit:	<p>“At Københavns Kommune samarbejder med Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen om at regulere og nedbringe den samlede emission fra krydstogtskibe med 50% frem mod 2030. Desuden at der følges op på, om loven pr. 1. juli 2025 vedr. udledning af såkaldt scrubbervand fra skibe ud til 22 km fra de danske kyster overholdes.”</p> <p>Jf. 1) Airborne Monitoring of Sulphur Emissions from Ships in Danish Waters 2022 Campaign Results Environ: https://mst.dk/media/ijikngnb/airborne_monitoring_of_sulphur_emissions_from_ships_in_danish_waters_2022.pdf 2) Miljøstyrelsen: https://mst.dk/erhverv/rent-miljoe-og-sikker-forsyning/luft/luftforurening-fra-skibe 3) Det økologiske råd, 2017: https://rgo.dk/wp-content/uploads/Publikationer/PDF_Luftforurening_med_partikler_fra_krydstogtskibe.pdf 4) Regulering af luftemissioner fra krydstogtskibe og færger i havn, 2011: https://ref-lab.dk/wp-content/uploads/2015/08/110329132410rapport_58.pd</p>
7) Side 16, spalte 1, afsnit 3:	<p>“Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag og mindre emissionstung luftfart er vigtig afgørende, hvis vi fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister og samtidig overholde grænseværdierne for ultrafine partikler og støj.”</p> <p>Jf. ‘Store mængder ultrafine partikler fra Københavns Lufthavn d. 22.april 2024 (DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi): https://dce.au.dk/aktuelt/nyheder/nyhed/artikel/store-maengder-ultrafine-partikler-fra-koebenhavns-lufthavn</p>
8) Side 16, spalte 2, afsnit 1:	<p>“København var i årtier en kommune med et faldende befolkningstal, som især børnefamilier flyttede fra. Den udvikling er vendt, og mange ønsker at bo-skabe sig et hjem i København, som flere gange er blevet kåret som verdens bedste by at bo og leve i”</p>
9) Side 26, spalte 3:	<p>“I forbindelse med den konkrete planlægning for tætte byområder vil der blive lagt særlig vægt på at skabe bymæssige kvaliteter, som gør områderne til attraktive arbejdspladser og boligområder og arbejdspladser, bl.a. gennem gode rammer for et sundt og varieret byliv, bebyggelsens identitetsskabende arkitektur, byrum/friarealer, og med fokus på København som en 15-minutters by.”</p>
10) Side 32, spalte 2, afsnit 1 nederst:	<p>“Automationen af det regionale S-togssystem, som indgår i den statslige aftale om infrastruktur i 2035, vil sikre højere frekvens og mere rettidig kollektiv trafik, som kan skabe et mere velfungerende bolig- og arbejdsmarkedsområde i hovedstaden såvel som i hovedstadsregionen.”</p>
11) Side 32, spalte 2, afsnit 2 + spalte 3, afsnit 2	<p>Kræver et genbesøg mht. forståelighed Formulering spalte 3, afsnit 2, kræver et genbesøg mht. forståelighed: “København ønsker (...) som følge af...”</p>
12) Side 40, spalte 2, afsnit 3:	<p>“Den gældende norm på 1 pr. 500 m2 rummer dog mulighed for en stigning på 30%, og det foreslås derfor at den gældende norm bibeholdes. For at sikre en fortsat høj andel af cyklister i de tætte bykvarterer i Indre Bydel og brokvarterer vurderes cykelparkering inkl.ladcykler, handicapcykler ved nybyggeri konkret i det enkelte byggeri. Normen kan derfor hæves til fx 1:400 eller derover, således at de private lege- og friarealer og den offentlige del af fortove friholdes for cykelparkering.</p>

13) En by for alle, side 47, spalte 1, afsnit 1:	"(...). Derfor fastholdes (...) i byudviklingsområderne. For at sikre en høj grad af sammenhængskraft planlægges fleksible fælleslokaler til understøttelse af beboerdrevne aktiviteter fx. møder, byttecentral, interessefællesskaber m.v.
14) Side 48, spalte 2, afsnit 2:	"(...). Hverdagens naturlige møder i den lokale folkeskole, supermarkedet, bageren og på den lokale café mellem mennesker med forskellige baggrunde, er med til at styrke integrationen og sammenhængskraft. "
15) Side 48, spalte 3, afsnit 1:	"velser eller og grønne områder , der fremmer fysisk og mental sundhed og giver plads til ro og fordybelse alene eller sammen.
16) Side 48, spalte 2, nederst	"Det kan bl.a. være anvendelse af støjdæmpende asfalt i udsatte byområder, nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km/t, det såkaldte Tempo 30-koncept, der er udbredt i flere europæiske lande , etablering af byrum, hvor indretning motiverer til øget fysisk udfoldelse og op-"
17) side 68, spalte 3, sidste afsnit:	"I forbindelse med udviklingen vil der blive lagt vægt på, at der gennem bebyggelsesplan, boligdisponering og lysindfald m.m. sikres velfungerende og attraktive boliger med de faciliteter, der hører til en moderne bolig. "
18) Side 72, Erhvervsudvikling. Spalte 1, afsnit 2:	"At sikre gode lokaliseringsmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen, så den blandede by og grøn mobilitet understøttes samtidig med udviklingen af Greater Copenhagen. "
19) Side 72, Erhvervsudvikling. Spalte 1, afsnit 7:	" At fremme en bæredygtig og afbalanceret turisme, der skal fordele sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion, og som tager hensyn til understøtter lokalmiljøets historiske identitetsbærende kvaliteter og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion. "
20) Side 72, spalte 3, afsnit 3:	"Erhvervsudviklingen skal understøtte københavnernes hverdagsliv ved at sikre den lokale forsyning med varer, serviceydelser og jobs til københavnernes", hvad enten de er ufaglærte, faglærte eller har en videregående uddannelse. Turismen skal understøtte byens varierede udbud af butikker (...)."
21) Side 74, spalte 2, afsnit 1:	"Det er derfor vigtigt at udviklingen i turismen respekterer og også tager hensyn til understøtter københavnernes hverdagsliv, sammenhængskraft og de lokale bymiljøers identitetsbærende kvaliteter bundet i bygnings- og landskabsarkitekturen og lokalhistorien. "
22) Side 74, spalte 2, afsnit 2:	"Københavns kommune arbejder allerede sammen med andre aktører om en række indsatser, som skal sikre miljømæssig og socialt bæredygtig udvikling, herunder lokal forankring , bl.a. gennem markedsføring af destinationer i regionen og brug af cykler og kollektiv trafik. Der er løbende behov for bl.a. sammen med lokalområderne at vurdere, om kommunens og andre aktørers indsatser er tilstrækkelige, hvad angår udviklingens miljømæssige og socialt bæredygtige perspektiver, således at udviklingen løbende kan justeres. Kommentar: Der foreslås en note med en definition af social bæredygtighed. - Social bæredygtighed kan forstås på flere måder. I Lasse Kjeldsens PhD 'Social bæredygtighed i udsatte områder', opdeles begrebet i tre komponenter: 1) Lighed og social inklusion 2) Fællesskab og social sammenhængskraft 3) Deltagelse (side 13) https://cfbu.dk/wp-content/uploads/2023/07/socialt-baeredygtig-byudvikling-i-udsatte-boligomraader.pdf
23) Side. 76, Spalte 2, afsnit 1:	Kommentar: Vedr. Konvertering af kontorlokaler til boliger i Indre By: I Boligredøgørelsen 2022 fremgår det i følge 'Vi lejere', at 17.000 boliger stod tomme. Kommunen undersøgte 4000, som havde stået tomme i over 7 år. Ingen bopælspligt for ca. 3000 lejligheder i KK. Jf. 1) https://www.vi-lejere.dk/artikler/posts/det-er-altsa-ikke-rigtigt-line-barfoed/ 2) https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/2700-koebenhavnske-lejligheder-har-staaet-tomme-i-aarevis
24) Innovation district Copenhagen. Side 84, spalte 1, sidst i afsnit 1:	" Samtidig kan indsatsen sætte fokus på sundhed og bevægelse i området. sammenhængen mellem bebyggelsesplan, boligdisponering, bygnings- og landskabsarkitekturens udformning og (øget) fysisk og mental sundhed i arkitektur og bevægelse i området"
25) Side 87, spalte 3, afsnit 4:	"I forbindelse med planlægningen for de nye byudviklingsområder vil der blive taget stilling til, hvordan der skabes bykvarterer med en god lokal forsyning af dagligvarer og et udbud af udvalgsvarer butikker som understøtter variation i af det lokale byliv."

26) Klima og energiløsninger Side 90, spalte 1, afsnit 3:	"At effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader afværges og muligheder for at bruge klimatilpasningsanlæg til rekreation, sundhed og bæredygtige oplevelser udnyttes.
27) Side 91, spalte 3, sidste afsnit ' "Rum for nye transportløsninger -	"Transport af varer, udstyr, byggematerialer, sorteret affald i mange fraktioner m.m. er nødvendig trafik, der fylder stadig mere i byen. Af hensyn til energiforbruget og til miljøet i byrummene og københavnernes sundhed er det hensigtsmæssigt at kunne bruge de mindst klimabelastende og miljøforurendende transportmidler og undgå omveje og unødige kørsel. Københavns Kommune vil derfor indgå samarbejdsaftaler med firmaer og aktører, der løser opgaver for og i kommunen således, at transport foregår på den mest bæredygtige og på den bedst logistiske måde."
28) Grønne områder Side 93, spalte 2, afsnit 1:	"En måde at understøtte dette på er ved at der i friarealerne for byggeriet i byen lægges vægt på, at de bidrager til grønne tiltag, såsom plantning af træer, begrænsning af byrum m.m. Dette vil særligt kunne bringes i spil i de nye byudviklingsområder, hvor dele af friarealerne kan samles som på Grønttorvet, hvor offentligheden får adgang til mere grønt og rekreative muligheder i deres lokalområde ligesom også børns legearealer i tilknytning til boligerne prioriteres, således at sundhed, trivsel og tryghed i børnenes hverdag understøttes og sikres bedst muligt. Det er derfor vigtigt, at lokale beboere i de tidlige planmæssige faser og i et lærende forløb er medskabere i udformningen af løsningerne."
29) Side 106, Kulturarv, spalte 1, afsnit 1:	"At den eksisterende by udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så byens lokale arkitektoniske og landskabelige identitet sbærende kvaliteter og egenart fastholdes og styrkes."
30) Side 106, Kulturarv, spalte 3, afsnit 2:	"Når der bygges nyt i områder med kulturhistoriske værdier, skal der være opmærksomhed på, hvordan den nye bebyggelse arkitektur tilpasses og klinger sammen med områdets bevaringsværdier lokale bevaringsværdige og identitetsbærende kvaliteter." Jf. 1) Realdania: "Kulturarv og historiske rammer betyder meget for den enkelte. I Realdanias Kulturarvsundersøgelse mener flertallet af de adspurgte danskere, at historiske steder og bygninger giver dem en bedre forståelse af deres egen identitet i relation til fortiden og nutiden. Omkring hver tredje mener, at historiske steder har betydning for deres livskvalitet og fællesskab." (D.28/8-24, Debatindlæg af Nina Kovsted Helk, filantropidirektør Realdania: 'Viden skal inspirere til nye hjem i gamle bygninger') 2) "Kulturarv en værdifuld ressource for kommunernes udvikling. En analyse af danskernes holdninger til kulturarv"

•



Svar til: Høring 64914 af: Sanne Berg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

364

INDSENDT AF

Sanne Berg

BY

SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Rubinsteinsvej 27, st.tv.

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune - høringssvar vedrørende plan om botilbud på Ellebjergvej 39

Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod at etablere et botilbud for psykisk syge udadreagerende personer med stofmisbrug på denne adresse.

Jeg mener som udgangspunkt, at hele lokalområdet forlængst burde have fået information om dette projekt, da det har omfattende negative konsekvenser for vores tryghed og trivsel.

Vi bor i et område, der dels rummer mange børnefamilier og dels mange sårbare borgere. Derudover er der i området problemer med narkohandel og alkoholrelaterede hændelser, fx Mozarts Plads, Pioparken, Anker Jørgens Plads, Rubinsteinsvej, Glinkasvej, Stubmøllevej ved 365. Det skaber lejlighedsvis en utryg stemning, og vi har set, hvordan tilstedeværelsen af stoffer tiltrækker personer, der begår kriminalitet og øger utrygheden i området. Vi ønsker et trygt lokalområde, hvor vores børn kan færdes uden frygt, og vi er stærkt bekymrede for, at etableringen af dette botilbud vil medføre en forværring af sådanne situationer. Det er vigtigt for os, at de lokale daginstitutioner forbliver sikre steder for vores børn og andre familier, uden at de skal være bekymrede for at møde narkohandel og udadreagerende personer i nærheden. Samtidig mener vi at Kgs. Enghave allerede har en fair del af sociale tilbud i forhold til vores størrelse, ligesom området i kommunens egen Kommuneplan bliver betegnet som udsat område. Et område I altså nu planlægger at placere endnu et socialt tilbud i. Dertil kommer de helt åbenlyse uoverenstemmelser med lokalplanen, den manglende inddragelse af lokalområdet og manglende information fra kommunen om de reelle planer med Ellebjergvej 39.

Reduktion af grønne områder og nærområdets udvikling

Projektet vil reducere de grønne områder og fjerne træbeplantningen i området, hvilket kræver dispensation fra lokalplanens § 11. Grønne områder er afgørende for både miljøet og trivsel i bymiljøet, og denne reduktion vil skade områdets karakter og gøre det mindre attraktivt for os som beboere. Denne del af Sydhavn er netop løftet og bliver nu fremhævet som en attraktiv bydel med både metro og Karens Minde Aksen. Handelslivet, der har lidt under områdets nedlukning i forbindelse med metrobyggeriet, er i færd med at blive udviklet med mange innovative tiltag. Etablering af et sådant botilbud vil være i direkte modstrid med denne positive udvikling. Beboere på det omtalte botilbud vil have det nye Karens Minde Aksen, med masser af bænke og dertil en stor legeplads, der flittigt benyttes af børn og familier, som nærmeste rekreative område, hvilket jeg finder dybt problematisk for den ro og tryghed, som i dag præger området. Det opleves som en

reetablering af situationen på Mozarts Plads før metrobyggeriet lukkede pladsen, og senere Anker Jørgens Plads, hvor 30-40 daglige brugere af pladsen gjorde det umuligt for andre at færdes pga. voldsom uro. Uroen blev flyttet til Hørdumsgade, hvilket heller ikke er uden problemer. Der er yderligere planer om at botilbud for 48 ældre beboere med alkoholmisbrug flyttes fra E-Huset på Nørrebro til Sjælør Station. Det ligger formelt i Valby, men reelt er det nærmeste rekreative og butiksnære område Karens Minde Aksen og nærliggende gader/butikker i det gamle Sydhavn. Dvs at dette område bliver tilført omkring 85 beboere med tungt misbrug. I et område, som allerede i høj grad tager sin fair del af det sociale ansvar.

Social belastning og placering tæt på skoler

Kgs. Enghave bærer allerede en stor del af det sociale ansvar med mange eksisterende institutioner for udsatte grupper. At tilføje et botilbud for stofmisbrugere og udadreagerende personer til området vil yderligere forværre denne situation og belaste den sociale balance i nabolaget. Det er vigtigt at bemærke, at botilbuddet vil ligge kun 10 meter fra Hay Skolen samt tæt på flere daginstitutioner. Dette skaber en bekymring for vores børn og deres daglige sikkerhed.

Inden for en radius af 250 meter til det planlagte botilbud ligger følgende institutioner:

Haykolen (nærmeste nabo, 10 meter væk)

Al-Hikmaskolen

Vuggestuen Grønrisvej

Børnehuset Sydstjernen

Benediktegaardens børnehave

Børnehaven Stubmøllen

Red Barnets Vuggestue

Det er også værd at bemærke at følgende botilbud, dagtilbud og psykiatriske tilbud allerede er placeret i Kgs. Enghave:

Mozart Plads/Bostedet Møllehuset, Mozart Plads 2 (botilbud for udviklingshæmmede i alderen 18-74 år)

Engholmen, Mozarts Plads 2, botilbud for udviklingshæmmede i alderen 34-78 år

Det særlige dagtilbud Regnbuen, Rubinsteinsvej 53

Villa Frederik, Glücksvej 2, botilbud for 6-14 årige, socialpsykiatrien,

Strandparkskolen, Thomas Koppels Allé, elever med psykiske og fysiske funktionsnedsættelser

Thomas Koppels Allé 13, botilbud til psykisk sårbare borgere fra 18-25 år

De skæve boliger ved Spontinisvej/Hammelstrupvej inden Valbyparken, boliger til hjemløse og udsatte grupper

De skæve boliger på Ellebjergvej 84

Incitaskolen (16-25 årige med autisme, ADHD, psykiske udfordringer m.m.)

Og indtil for nylig: Vinklen på Stubmøllevej 13, som husede botilbud for borgere med nedsat kognitiv funktionsevne og autismspektrum forstyrrelser. Her vil måske også blive kommunalt tilbud i fremtiden

Kgs. Enghave tager således allerede en stor del af sit sociale ansvar i forhold til sociale institutioner. Hvor stor en belastning mener I et beboelsesområde med rimelighed kan bære?

Det er også værd at bemærke at Københavns Kommune selv har udnævnt Kgs. Enghave som udsat boligområde. Det ses i forslag til Kommuneplan 2024 på side 50-51 <https://kp24.kk.dk/> ligesom man i samme kommuneplan på side 57 kan se at Kgs. Enghave er et lavindkomstområde. Altså et område man vil placere endnu et boligtilbud for udsatte borgere i. Kgs. Enghave Lokaludvalg har også udtrykt bekymring for, at børn dagligt skal konfronteres med stofmisbrug og psykisk sygdom, hvilket kan påvirke trykningen for både børn og voksne i nærområdet.

At placere et botilbud for stofmisbrugere og udadreagerende personer i et område, der allerede er

socialt belastet, vil ikke kun påvirke områdets beboere negativt, men også gå imod intentionerne i lokalplanen og Kommuneplan 2024. Projektet kræver en grundigere vurdering, og jeg opfordrer kommunen til at finde andre løsninger på placeringen af botilbuddet.

Jeg håber, at I vil tage disse indsigelser i betragtning og overveje de langsigtede konsekvenser for både lokalområdet og dets beboere.

Med venlig hilsen

Sanne Berg

Svar til: Høring 64914 af: Nickie Frederiksen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

363

INDSENDT AF

Nickie Frederiksen

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

P. Knudsens Gade 25/2

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker hermed at udtrykke min modstand mod den planlagte udbygning mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Projektet truer med at ødelægge både kulturelle og naturlige værdier i området. Kommuneplan 2024 bør tage større hensyn til byens sjæl, sikre bedre borgerinddragelse og øge fokus på grønne områder. Som borgere i København føler vi et stærkt behov for at gøre opmærksom på vores bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere vigtige forhold bliver genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige planlægning. Hovedstadsområdet og omegnskommunernes udvikling hænger ikke sammen på en tilfredsstillende måde. For at kunne imødekomme de udfordringer, der følger med væksten i både København og de omkringliggende kommuner, mangler der en klar og sammenhængende strategi, som omfatter hele regionen. Udviklingen i København kan ikke planlægges uden at tage hensyn til de tilstødende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er uløseligt forbundet med disse områder. En mere holistisk og regional tilgang til planlægning kunne være med til at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Derudover er der et stort misforhold mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de reelle planer, der fremlægges i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer tages alvorligt og gennemtrænger alle aspekter af byudviklingen, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er fraværet af fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum kan bidrage til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Det er klart, at dette hverken er sundt for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør derfor være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor beboerne kan finde ro og plads til at udfolde deres liv i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det ser ud til, at borgerne inviteres til informationsmøder og workshops uden egentlig indflydelse på de beslutninger, der træffes. Workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som en symbolsk øvelse, hvor det opleves som om borgernes input og stemmer forsvinder uden at blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive

byggeprojekter, der er domineret af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og det er til Sydhavns-gade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter bliver, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men det vil også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt bevidste om problemet og konsekvenserne heraf. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret tydeligt for borgerne som en del af en samlet plan. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldstændigt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune taler om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men deres handlinger viser en anden virkelighed. Planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, er et tydeligt eksempel på, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Ligeså er mange af de bevaringsværdige miljøer, såsom de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under enormt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede blevet overbebygget, og livskvaliteten i bydelen er blevet negativt påvirket af den konstante byggeaktivitet. I over 20 år har vi levet med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de seneste planer vil denne situation fortsætte i mindst 10 år mere. Dette betyder, at mange af Sydhavnens borgere vil komme til at tilbringe halvdelen af deres voksne liv i en byggeplads, hvilket går direkte imod kommunens ambitioner om at skabe høj livskvalitet og en sund by. Det er på tide, at der tages større hensyn til de nuværende beboere, fremfor at fokusere på byggeri til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et problem. De fleste nye lejligheder købes af velhavende personer eller udenlandske investorer som investeringsobjekter, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende liv og aktivitet i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet for at opretholde en sund bydel. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere eksperter stiller spørgsmålstejn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker dette på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede lider under overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt byens kulturarv. Der skal desuden lægges vægt på bedre infrastruktur og en udvikling, der fremmer sundhed gennem grønne områder og øget livskvalitet. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt, og hvor vi kan være stolte af vores by, i stedet for blot at være statister i en udvikling, der styres af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med udviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere

tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonetilgivelserne, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges

testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsvej og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsvej, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 høringsvar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer

borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret

omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som

Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: anette k.

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

362

INDSENDT AF

anette k.

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ourøgade 12

HØRINGSSVAR

Jeg modsætter mig at bebyggelsesprocent for området Bryggervangen / Sejrøgade ændres fra 185 pct. til 245 pct. på en gang. Ren manipulation for at bygherre kan få sit kæmpe byggeri igennem. Manipulation

Svar til: Høring 64914 af: Mogens Søegaard Andersen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

361

INDSENDT AF

Mogens Søegaard Andersen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Ådalsvej 19 A

HØRINGSSVAR

KØBENHAVNSK STORBYROMANTIK

Kommentar til Kommuneplan 2024

Indsendt af:

Mogens Søegaard Andersen,

Kim Ejnar Kofod

Poul Valdemar Larsen

KØBENHAVNSK STORBYROMANTIK

Københavns Kommune har sendt et forslag til ny kommuneplan ud til offentlig debat - i "hele" 8 uger - med indsigelsesfrist den 24. oktober 2024.

Forslaget fortsætter i bogstaveligste forstand den storbyromantik og vækstberuselse, som var fundamentet for sidste års debatoplæg til kommuneplanstrategi. Debatoplægget er nemlig nu stort set blevet ophøjet til *hovedstruktur* i kommuneplan 24. Heri er der ikke mange indrømmelser - om nogen - til de mange borgere, det tillod sig at kommentere 2023-oplægget. Gode spildte kræfter.

Og på den måde er der måske heller ikke så mange kommentarer til Rådhusets 2024-kommuneplanforslag - disse kommentarer er jo overordnet set allerede afgivet. Er det mon derfor, at indsigelsesfristen er så kort?

Ikke desto mindre er der dog visse hovedpunkter i kritikken, som skal fastholdes.

Først og fremmest er en afvisning af storbyromantikken tvingende nødvendig – inden det for alvorligt går galt klimamæssigt, miljømæssigt, trafikalt, befolkningsmæssigt og økonomisk!

Skulle der i det nedenstående være kommentarer, som baseres på misforståelser, skal det naturligvis beklages. Det kan skyldes, at kommuneplanen i henhold til planlovens § 11e skal ledsages af en sammenhængende redegørelse for dens forudsætninger. En sådan redegørelse følger ikke det fremlagte planforslag – der derfor næppe lever op til lovens formelle krav.

STORBYROMANTIK

Storbyromantikken bevæger sig i to planer – et følelsesmæssigt og et pseudovidenskabeligt – og de to argumenter mødes i en konklusion der siger, at der skal bygges meget mere og meget tættere.

Det følelsesmæssige udsagn går dels på, at mange københavnere – der flytter fra kommunen – gerne ville blive boende, hvis der var en ledig, passende bolig og en attraktiv arbejdsplads; og dels at alle københavnere skal have mulighed for at blive boende inden for kommunegrænsen fra vugge til grav.

At man gerne vil blive i vante omgivelser i hovedstadsområdet, kan være helt naturligt. Men at det absolut skal være på den ene side af en historisk – men i dag helt tilfældig og usynlig – kommunegrænse forekommer lidt for romantisk. (Så begejstret for overborgmesteren er folk vel næppe.)

At flokkevis af københavnere resten af livet hellere vil bo i endnu ikke eksisterende, tætte byområder ude i det nuværende havneområde – fremfor eksempelvis i grønne og trygge områder i omegnskommunerne – forekommer at være nonsens. Og hvis vi bygger og bygger for at opfylde dette fortænkte ”ønske”, bliver det sværere og sværere at opfylde kravet i takt med, at der inden for den forjættede kommunegrænse bliver flere og flere, der skal have chancen. Det er skruen uden ende!

Sjovt nok har man netop i dag, hvor indsigelsesfristen udløber, offentliggjort en rapport, der forudser et behov på 80.000 nye boliger i Københavns kommune – man vælger selv prognosens mange forudsætninger, og der er frit valg på alle hylder.

Det pseudovidenskabelige argument hedder ”klimavenlighed”. Naturligvis kan der være visse fordele ved at bo tæt. Men man kan jo ikke presse folk sammen i det uendelige. Der må simpelthen være en grænse, af hensyn til miljøet og befolkningen – men også til klimaet og til økonomien.

Det handler også – i særdeleshed – om lys og luft!

STORBYROMANTIKKENS TÆTHEDSTYRANI

Med valget at titlen ”Fremtidens klimavenlige hovedstad” på kommuneplanen har man fundet et alibi for at bygge tættere og tættere. Det er ren storbyromantik, og derfor er det nødvendigt at gøre op med de mange *myter*, der bygges op i planforslaget omkring tæthedens lyksaligheder.

Husk på, at New York ikke er mere klimavenlig end Roskilde; at luftkvaliteten i New York næppe kan måle sig med Helsingør; at sundhedstilstanden og befolkningens tryghed i New York lader en del tilbage i forhold til Køge; at kriminaliteten i New York er langt større end i hele Danmark; osv.

Der ikke nogen som helst grund til, at befolkningens behov for fritidsfaciliteter, legepladser, grønne

områder, tryghed samt lys og frisk luft skal vige til fordel for politikerdrømme om at konkurrere med alverdens storbyer i tæthed.

Skal vi konkurrere, må det i det mindste være på ægte kvaliteter.

Tæthedens nøgletal

Til enhver bebyggelse hører nogle friarealer og nogle parkeringsarealer. Disse udendørs faciliteter er *en del af boligens kvaliteter* – uden dem går det ikke. Deres betydning burde fremgå af den lovpligtige kommuneplanredegørelse, som desværre mangler.

Den mulige tæthed af et areal – den såkaldte bebyggelsesprocent – afgøres af det maksimalt tilladte etageantal, af den gældende friarealnorm og af den gældende parkeringsnorm. Ud fra disse faktorer kan bebyggelsesprocenten rimeligt enkelt beregnes, og det er nødvendigt at se helt konkret på disse nøgletal i stedet for at henfalde til drømme om tæthed.

Med henblik på at undgå et gentagelse af fortidens fejltagelser og grove boligspekulation blev forholdet mellem de ovennævnte faktorer – bebyggelsesprocent, etageantal, friarealer og parkeringsarealer analyseret nøje, da man i 1960'erne og 70'erne gennemførte de store saneringer på Indre Nørrebro. Efter mange overvejelser (herunder også økonomiske) besluttede man, at hvis ny slum skulle forebygges, skulle der som minimum være et udendørs friareal svarende til 50% af det samlede etageareal og minimum én parkeringsplads pr. 100 m² etageareal (svarende til omtrent 25% af etagearealet).

(De nedenstående regneeksempler gælder for den enkelte grund. Behov for arealer til skoler, institutionen mm. Er ikke indregnet.)

Etageantal

Ved byggeri i 4 etager svarer ovennævnte normer fra saneringspolitikken "store epoke" til en mulig maksimal bebyggelsesprocent på 100 - såfremt parkeringen foregår på egen grund. Kan parkeringen ske på gadearealer eller andre steder udenfor grunden, bliver maksimum for bebyggelsesprocenten 130.

Ved et etageantal på 6 vil den maksimale bebyggelsesprocent kunne øges fra 100 til 108 med parkering på grunden og til 150 med parkering uden for grunden. Denne (marginale) gevinst i etagearealets størrelse skal så til gengæld betales med en væsentlig reduktion i mængden af sollys på friarealerne.

Hvis vi *fordobler* etageantallet fra 4 til 8 vil den maksimale bebyggelsesprocent kunne øges til 112 med parkering på grunden og til 160 med parkering uden for grunden.

Vi ser altså, at det ikke er muligt at øge tætheden væsentligt ved at bygge højere – og at *gevinsten bliver mindre og mindre*, for hver ekstra etage der lægges ovenpå. Det man primært opnår er, at *udelukke sollyset*.

Den største tæthedsgevinst ved at gå i højden opnås faktisk, når man går fra 1 til 2 etager! – sådan

hænger tingene altså sammen.

Skal man øge bebyggelsesprocenten ud over de nævnte tal, er man nødt til at reducere friarealnormer og parkeringsnormer – altså at *foringe* de til boligen hørende udendørs faciliteter både *kvalitativt* med hensyn til sollys, og *kvantitativt* med hensyn til størrelse.

Man har selvfølgelig den mulighed, at grave parkeringen ned under jorden i en kælder. De angivne bebyggelsesprocenter uden parkering på grunden viser, hvad man i givet fald vil kunne opnå. Men det kræver mange ressourcer, og er i hvert fald hverken miljø- eller klimavenligt.

Kommuneplan 2024 opererer med maksimale bebyggelsesprocenter på op til 185 med parkering på egen grund. Det kræver yderligere reduktion af friarealernes størrelse. Samtidig bliver husdybden også en væsentlig faktor i beregningerne. Hvis ikke man vil have alt for dybe bygninger med mørke rum, bliver man nødt til at dele bebyggelsen op i flere tætliggende stokke med flere mørke friarealer imellem.

Det kræver alt andet lige større byggegrunde og større sammenhængende boligbebyggelser - og minder mere og mere om alt det, som planen kalder problematiske boligområder, og som ingen af storbyromantikerne selv kunne drømme om at bo i.

Så der er sandelig sket noget fra 60'ernes og 70'ernes velmenende slumbekæmpere til nutidens storbyromantikere!!! Hvor man tidligere i det mindste tilstræbte en vis kvalitet, er det entydigt kvantitet, der tæller nu!

Friarealer

Det udendørs friareal på 50% af etagearealet – som man i sidste århundrede besluttede sig for i "Den Sorte Firkant" – synes ikke af meget, hvis området skal være attraktivt med hensyn til lege- og opholdsarealer for børn og voksne i alle aldre. Specielt ikke, når Kommuneplan 24 højstemtog uden blusel proklamerer (side 11): "*København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle.*" Hvor er rummene for børnenes udfoldelse, kunne man måske spørge?

Alligevel har man i kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen fraveget kravet på 50% i "den Sorte Firkant" og på lignende arealer – det er nu reduceret til 40%, samtidig med, at man har sat den maksimale bebyggelsesprocent op til 150 i ganske store områder af byens andre tætte bydele. *Er dette mon en by for alle?*

Og for at gøre ondt værre tilføjer man som retningslinie for den konkrete planlægning: "*I den tætte eksisterende by er der ikke primært behov for særligt udpegede arealer til fritidsformål, men for i højere grad at åbne en lang række af byens bestående rum for fritidsaktiviteter.*" (direkte citat fra kommuneplanens retningslinier: *Fritid og fritidsanlæg*).

Her viser storbyromantikken sit sande ansigt: Byggegrunde går forud for alt andet.

Parkeringsarealer

Det oprindelige parkeringskrav på en plads pr 100m² boligareal fra "saneringsperioden" var et *udlægskrav* – eller en *arealreservation*, om man vil. Hvis ikke der var behov for pladserne, kunne arealerne midlertidigt anvendes til andre formål, f.eks. et nødvendigt supplement til for små friarealer.

Men arealerne skulle være der, som en fremtidig reserve. Det var da planlægning med omtanke. Disse betragtninger indgik da også i byens allerførste kommuneplan.

I Kommuneplan 2024 er normerne (som blev fastlagt i 2019) reduceret ganske betydeligt, og der er ikke længere noget der hedder reserve. Det kan måske ved første øjekast se "klimavenligt" ud – men den grumme virkelighed er, at hensigten er at øge byggemulighederne på grunden. Ovenstående taleksempler viser, hvad der kan opnås af ekstra "byggeret", hvis krav om parkering på egen grund udelades.

Reduktionen i parkeringsnormen sker samtidig med, at bilparkens størrelse overalt – også i København – vokser eksplosivt. Vi bliver oversvømmet af biler, og med de reducerede krav til parkering og uden reserver, drukner vi i dem.

I planen skriver man direkte: "For nye boliger betyder det, at kravet til parkering er lavere end det faktiske ejerskab i nyere boliger. Det er for tidligt at vurdere, om reduktionen i parkeringsnormerne vil påvirke bilejerskabet og derfor foreslås det, at de generelle parkeringsnormer fastholdes i Kommuneplan 2024".

Håbet er lysegrønt, men folk køber jo ikke bil efter hvad, der står i kommuneplanen. Man søger om nødvendigt efter ledige pladser på gader og stræder i nærheden, og fylder op på hidtil fredelige veje. Og når der ingen reserver er længere, vokser kravet om nye *offentligt betalte* parkeringspladser. Regningen sendes til alle byens skatteydere. Det årlige skænderi på rådhuset om hvor mange offentlige pladser vi skal have, vil fortsætte i det uendelige – med forøget kraft. Det er som om man har glemt, at skatteyderbetalte parkeringspladser i dagens København er en helt uacceptabel luksus og ikke en hævdvundet menneskeret!

En løsning på parkeringsproblemerne kræver en radikal anderledes trafikpolitik med seriøs vægt på kollektiv trafik – og før en sådan er gennemført og *har vist sin effektivitet*, er det (undskyld udtrykket) hul i hovedet alene ud fra storbyromantiske drømme om større tæthed at reducere parkeringskravenes indbyggede reserver til de kommende nye bebyggelser.

Den nye parkeringsnorm i Kommuneplan 24 hedder én plads pr. 250 m² boligareal i "Tætby & byudviklingsområder". I "Centrum" er kravet 1 plads pr. 357 m² og i "Øvrig by" 1 plads pr 214 m².

Med andre ord: For mere end 50 år siden krævede man 10 pladser pr 1000 m² boligetageareal; i dag - hvor bilerne oversvømmer gader og veje - kræver man kun 4 pladser pr. 1000 m². Herved kan man presse marginalt mere bebyggelse ind i byen, men det kan jo på forhånd forudses at ville ende galt!

Og så hedder det samtidig i rammerne for lokalplanlægningen, at antallet af parkeringspladser skal være i den nævnte størrelsesorden og ikke må overskride normerne. Betyder det mon, at antallet skal betragtes som et minimum eller et maksimum? Rent sprogligt betyder formuleringen vel, at man ikke må lave lokalplaner med plads til flere biler end normen angiver. Kan det virkelig være meningen? Hvor vidt kan storbyromantikken drives?

(For andre byfunktioner findes ligeledes reducerede normer i planen).

For storbyromantikerne går tæt boligbyggeri forud for alt

Med ophøjelsen af debatoplægget fra 2023 til ny *hovedstruktur* for kommuneplan 2024 bliver det altså fastslået, at Københavns kommuneplan primært handler om boliger og parkeringspladser – og det på en måde, der absolut ikke kan misforstås. Alle ubebyggede eller ekstensivt udnyttede arealer

skal anvendes til boliger og (en smule) parkering. Nåh ja – erhvervsbyggeri kan der også blive plads til, hvis det altså er tæt nok, men her skal der jo også være parkering.

Parkeringspladserne fylder ganske vist ikke så meget i selve kommuneplanens tekst, men til gengæld fylder de uendeligt meget på den virkelige verdens gader, pladser og andre byrum. De storbyromantiske planlæggere på rådhuset (med en nu afgået overborgmester i spidsen) har sat sig for, at presse så mange boliger som muligt ind på arealer inden for kommunegrænsen – og det går forud for alt andet.

Den tidligere overordnede planlægning i hovedstadsregionen – også kaldet *Fingerplanen* – gik i hovedtræk ud på, at der skulle ske en udbygning og eventuel fortætning omkring *regionens stationer* uden for København. Det var ganske fornuftigt, men nu har Københavns kommune annekteret princippet og ønsker fortætning omkring alle stationer *inden for* kommunegrænsen. Som det hedder: *"Med Kommuneplan 2024 prioriteres en udvikling med en høj bebyggelsestæthed i byudviklingsområder og stationsnære områder."*

Eksempelvis skriver man, på side 26: *"Københavns Kommune ønsker, at der i den eksisterende by ved stationsnære boligområder sker en fortætning. Det kan eksempelvis være i områder, som i dag har en lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye byggemuligheder."* Det er jo en direkte opfordring til diverse spekulanter/developere om bare at gå i gang.

Det er ganske umådeligt lidt, der herved kan vindes med hensyn til tæthed af kommunen – men ubodelig skade, der kan gøres på byens skyline og byens arkitektoniske fremtræden. Intet er åbenbart for lidt ... altså bortset fra bebyggelsesprocenten.

Hør bare, hvad man skriver om *tætheden* ved stationerne: *"Højhuse skal placeres stationsnært, så de bidrager til at udvikle tætte byområder med mange beboere og ansatte ..."*, og om områdernes *arkitektur* hedder det: *"Højhuse kan fungere som pejlemærker og vartegn i byen. Højhuse skal placeres og udformes med blik for byens profil, lokalområdet og det nære byrum."* (værs'go og skyl).

Et andet eksempel på storbyromantikernes umådeholdende trang til fortætning finder man i rammerne for lokalplanlægningen for en meget lang række af "byomdannelsesområder" som er "belastet med virksomhedsstøj". Her skal der kunne udlægges arealer til "støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastning over de vejledende støjgrænser ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse." Og videre hedder det: "Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området med boliger m.v., der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning (max. 5 dB) fra virksomheder, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader."

Altså: I en lang række byområder – *belastet med virksomhedsstøj* – åbnes op for byggeri af tæt boligbebyggelse med små friarealer. Det lyder som en rigtig godbid til de lidt hårdførere boligspekulanter/developere.

Hvis man gik og troede, at klimavenlig planlægningen bl.a. gik ud på, at beskytte beboerne mod støj og værne om deres livskvalitet, kan man altså godt tro om igen. Nu skal vi have nye boligbebyggelser med indbygget baggrundsstøj. Gad vide om storbyromantikerne overhovedet ved, hvad 5 dB ekstra betyder, og hvad mon de mener med, at beboerne ikke må udsættes herfor i "væsentligt" (?) mere end 8 år. Vi går dog ud fra, at hverken storbyromantikerne på rådhuset eller den afgåede overborgmester er skrevet op til at flytte ind i en af disse boliger.

Der var engang en klog mand, der skrev en bog med titlen: "Dansk boligpolitik – forbrydelse eller dumhed". Hvem skriver mon bind 2.

Det tætte byggeri og parkeringspladserne er således på godt(?) og ondt nøglen til forståelse af den københavnske kommuneplanlægning – en drøm om vækst ud over alle grænser.

Er der mon håb om, at en ny overborgmester er knap så væksthikseret?

Klimavenlig? - Miljøvenlig? - Beboervenlig?

At noget er klimavenligt behøver ikke nødvendigvis betyde, at det også er miljøvenligt – og beboervenligt. Og at noget er klimavenligt i en periode med i *drift*, betyder langt fra, at det er klimavenligt set over hele levetiden – herunder anlægsperiode og eventuel afvikling.

Planens anførte argumenter for klimavenlighed er ikke så entydige, som de fremstilles:

- Det kan være rigtigt nok, at offentlige forsyningsledninger skal være kortere i et tæt bebygget område, men det kan da meget vel være, at de også skal have en anden og større kapacitet, der kræver flere ressourcer.
- Kapacitetsproblemerne forøges naturligvis, når ledningerne fra nye tætte byområder skal kobles sammen det øvrige forsyningsnet. Man er nødt til at se på, hvordan det påvirker naboområder. Måske skal kapaciteten på naboområdernes anlæg også forøges. Det er der både miljø, energi og økonomi i.
- De nævnte kapacitetsbetragtninger kan også gøres gældende når det drejer sig om veje og biltrafik. Her kan nabogenerne være til at tage og føle på, og de er hverken miljøvenlige eller beboervenlige.
- Faktisk er det allerede i dag sådan, at Københavns kommune visse steder tillader fortætning (ekstra etager på boligblokke) uden parkeringsmuligheder, og så udsteder man parkeringstilladelser på fredelige, tilstødende veje, hvor derboende beboere både skal tåle generne og er pålagt alle udgifter til vedligehold.
- Jo højere man bygger, desto stærkere skal både fundament og bærende konstruktioner være. Lavere byggeri kræver alt andet lige færre ressourcer.

Hertil kommer, at alle planens argumenter om klimavenlighed har den væsentlige svaghed, at man argumenterer ud fra *øjebliksbilleder*.

I den nye hovedstruktur har man en rørende historie om, at i 2050 vil beboere i "Østhavnen" (Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og dele af Kraftværkshalvøen) i gennemsnit bruge bilen knap 4 km pr hverdag, mens indbyggerne i Københavns omegn vil bruge den 23 km pr dag.

Denne lille historie er jo bare et øjebliksbillede. Hvad sker der indtil da i de næste 25 år? Hvad med de mange store milliardinvesteringer i de pågældende områder, der ligger døde hen inden de kan nyttiggøres. Og hvordan ser transportbilledet ud i den 25-årsperiode. Kunne milliarderne ikke være brugt betydeligt mere effektivt – mere klimavenligt og mere miljøvenligt.

Og så er det udvalgte øjebliksbillede for øvrigt det rene gætværk. I beregningerne indsætter man selv alle de forudsætninger, man har brug for med hensyn til hvem og hvor mange der bor i områderne om 25 år, og hvor gamle beboerne er; hvilke arbejdspladser og hvor mange der er i de anførte områder om 25 år, samt hvilken arbejdskraft de efterspørger; hvilke arbejdspladser, der til den tid findes i hovedstadsregionen som helhed og hvor; hvilke trafikinvesteringer der foretages de næste 25 år, og noget så enkelt som energipriserne i 2050'erne. Kan et sådant konstrueret regnestykke betragtes som seriøst? NEJ!

"Greater Copenhagen" - Storhedsvanvid

De geografiske storhedsdrømme fra sidste års debatoplæg er indtil videre også taget med over i forslaget til kommuneplan. Det er ikke bare i højden, man har vokseværk, men også nede på jorden.

Planlæggerne taler stadig om et Storkøbenhavn - eller "Greater Copenhagen", som det så flot hedder, når man vil føre sig frem - omfattende Lolland, Falster, Bornholm, store dele af Sjælland og store dele af Sydsverige helt op til bygrænsen til Göteborg.

Man kunne jo ironisk spørge om, hvorfor områderne omkring de københavnske stationer absolut skal raseres og plastres til med ødelæggende højhuse, når storbyen Greater Copenhagen alligevel skal helt op til Göteborgs grænse næsten 300 km mod nord.

Storbyromantikerne drømmer bl.a. om en ringvej (motorvej?) ned langs kysten af Amager. Og så vil man gerne have en Metro til Sverige, så persontrafikken over Sundet kan flyttes væk fra det nuværende banenet. Herved vil man skabe ledig kapacitet på det nuværende banesystem, således at godstrafikken fra Sverige til Tyskland kan fordobles.

Man kan spørge hvad i alverden den slags tosserier skal i det som nu er *hovedstruktur* i en kommuneplan for Københavns kommune efter planlovens retningslinier? Her mangler vi igen den lovpligtige redegørelse for kommuneplanens forudsætninger. Er der mon tale om et sæt af ikke-anførte aftaler og forpligtelser - eller hvad? Hvorfor skal den svenske godseksport dirigeres gennem danske kommuner? Skal den også ind til *Hovedbanegården*, eller skal der etableres nye sporforbindelser gennem Københavns nabokommuner til ære for denne trafik? Og hvordan skal den fordoblede godstransport komme gennem nåleøjet ved lufthavnsstationen - samtidig med, at togtrafikken til lufthavnen også vokser? Skal der anlægges ny station til metro i lufthavnen til de svenske passagerer (og i givet fald: hvor)? Skal der være supplerende ny terminal og "People Mover" mellem stationer/terminaler i lufthavnen? Er ændringer på lufthavnens start- og landingsbanesystem og på taxiveje for fly nødvendige, osv.

Konsekvenserne af drømmene kan let blive en trecifret milliardregning alene i lufthavnen. Hvem skal betale, og hvilke *beføjelser* har man egentlig på Københavns rådhus med hensyn til dispositioner uden for kommunegrænsen.

Og så har Storbyromantikerne i forbifarten lige tænkt sig at lufthavnen skal "omstilles" til en mere "klimavenlig og støjsvag luftfart". Støjen kommer som bekendt fra flyene, men måske kan storbyromantikerne på Københavns rådhus også dirigere med de store internationale flyfabrikkers produktion.

Lynetteholm

Lynetteholm er vel den største enkelte brik i kommuneplanen, selvom den påstås ikke at være en del af planen. Det virker helt forrykt. Der planlægges metro og overordnede veje derud; 35.000 nye indbyggere og lige så mange arbejdspladser over en årrække indgår i planens befolkningsprognoser - men projektet er altså ikke en del af kommuneplanen, og kan ikke diskuteres, siger man.

Bor vi i Rusland, eller hvad?

Realisering af metroen ud til det unævnelige sted omtales i hovedstrukturen som om det er et vedtaget faktum, hvor kun lige årstallet mangler - ikke som et forslag borgerne kan diskutere. Har man mon på rådhuset indgået økonomiske forpligtelse af en eller art?

Samtidig taler man på hovedstrukturens side 18 om "en eventuel fremtidig byudvikling af Lynetteholm". Det er da noget af en signalforvirring til borgerne. Kan man have vedtaget en metro ud til noget, der kun er *eventuelt*? Kan man basere alle de centrale prognoser for storbykommunens udbygning på en hypotetisk byudvikling? Selv storbyromantikere må kunne se, at det ikke hænger sammen!

Så hvad er Lynetteholm egentlig for en tingest? Hvem ejer arealet i dag? Hvem skal eje det/udstykke det, når opfyldningen er færdig? Hvem betaler for opfyldningen og jordtransporterne? Hvem betaler for lukningsmekanismer, der når tid er kan holde vandet ude?

Hvordan når man frem til, at der kan være plads til 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser? Ikke et ord! Det forekommer løstagtigt at investere milliarder på så intetsigende et grundlag. Det har man da vist aldrig gjort før i Danmarkshistorien!.

Her er manglen på den lovpligtige redegørelse så påtrængende, at hele kommuneplanen vel må kaldes ugyldig!

Det fremhæves igen og igen, at Lynetteholm på langt sigt skal være med til at sikre byen mod stormflod, men kommuneplanen nævner intet om, hvornår denne sikring er etableret – kun at udbygningen foregår indtil 2070. Hvornår kan vi så sige, at vi er sikret mod stormflod? Vi må da håbe, at vi ikke får stormflod inden sikringen er på plads. Det vil jo være ærgerligt at investere milliarder i massevis i projekter, som bare ikke duer til noget, når det gælder.

Selvom Lynetteholm ikke er en del af kommuneplanen, må man vel have lov til at spørge om der har været andre sikringsløsninger på tale – f.eks. løsninger, der kan etableres hurtigere og hvor der ikke følger 35.000 nye indbyggere med tilhørende infrastrukturforpligtelser med i købet. Og løsninger, hvor uendelige jordtransporter ikke fortsætter år ud og år ind.

Helt udenfor kommuneplanen er Lynetteholmen dog ikke. I hovedstrukturen skriver man således: "Arealplanlægning for jordmodtagelsen er et emne i Kommuneplan 2024, da der er tale om inddæmmede areal, hvor der sker nyttiggørelse af overskudsjord". Så må man vel også i planen sige, hvor længe transporterne skal stå på, og hvor jorden skal komme fra. Findes der overhovedet ikke-forurenede jord i København? I dag ligger bunker af forurenede jord og fylder op i Nordhavn, fortælles der. I hovedstrukturen anføres bare, at Lynetteholm skal nyttiggøre overskudsjord. Ender det mon med, at københavnske borgere i sidste ende skal betale milliarder for at "nyttiggøre" og *rense forurenede* overskudsjord på Lynetteholm.

Man har vel som borger ret til at spørge om, hvor bindende økonomiske forpligtelser folk på rådhuset har påtaget sig på borgernes vegne til noget borgerne ikke må diskutere.

Hænger Greater Copenhagen og Lynetteholm sammen

Man får også lyst til at spørge, om Greater Copenhagen og Lynetteholm er vævet ind i hinanden i det samme spind. Er det mon sådan, at der en skønne dag offentliggøres en ny transportkorridor som dæmning ned langs Amagers kyst med motorvej, metroforbindelser til Sverige og Nordhavn, samt en perlerække af højhuse under dække af at udgøre en effektiv stormflodssikring.

Set i et historisk forløb og i rådhusets jagt på arealreserver inden for den stadig mere snærende kommunegrænse, er dette vel det logiske højdepunkt på vækstfilosofiens voldtægt af København?

Fritidsarealer og rekreative områder.

I sammenligning med andre kommuner er Københavns kommune håbløs bagud med hensyn til grønne områder og rekreative faciliteter. Snart sagt hver eneste landsby her i landet har bl.a. boldbaner i massevis og store haller til diverse formål. Den luksus er man foruden i København, samtidig med at nærområdernes opholdsarealer og fritidstilbud mange steder både kvalitativt og kvantitativt halter urimeligt bagud.

Det er så her, at kommuneplanens planens retningslinier for den konkrete planlægning langer en lige venstre ud: *"I den tætte eksisterende by er der ikke primært behov for særligt udpegede arealer til fritidsformål, men for i højere grad at åbne en lang række af byens bestående rum for fritidsaktiviteter."*

Arrogant storbyromantik - eller hvad?

Sagt lidt højtideligt burde kommuneplanen i stedet tage udgangspunkt i forbedring af befolkningens livskvalitet. De vigtigste emner er sikkerhed (i trafikken og mod havet) og adgang til lys og luft. I den udstrækning disse emner kan kædes sammen, vil det naturligvis være et ekstra plus.

Stormflodssikring skal samordnes med rekreative funktioner - som badestrande o.l.- i en samlet grøn plan, som på forpligtende vis indtager hovedrollen i kommuneplanens rækkefølgeplan.

Der må gøres op med mange års slendrian. Det haster. Men desværre er det svært overhovedet at se nogen plan.

Kommuneplanen burde fastlægge et hierarki af offentlige, grønne områdetyper og fastlægge *standarder* af såvel kvalitativ som kvantitativ art med hensyn til udformning af arealer, til størrelser, og til maksimale afstande fra boliger. Disse standarder burde tage hensyn til den generelt dårlige friarealforsyning i de enkelte bebyggelser, og de kunne da passende leve op kommuneplanens udsagn om, at *"i kultur- og idrætslivet skal der være plads til, at københavnere kan møde hinanden i fællesskaber - fra det lokale foreningsliv til store samlede begivenheder"*.

I kommuneplanens hovedstruktur refererer man - i bestemt form - til *arealplanen*. Men hvor er den? Det er tilsyneladende en plan som økonomiforvaltningen har lavet - og så låst inde i et skab? Vi andre må tilsyneladende ikke se den. I stedet skriver man, at *"kommuneplanen (sætter) konkrete ambitioner om afstand mellem byens boliger og grønne og blå områder..."*.

Hvad disse *"konkrete ambitioner"* går ud på, er ikke ganske klart - ej heller om man agter at indfri ambitionerne. På side 90 skriver man *"At det sikres, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 meter i vejledende gåafstand fra byens boliger til et grønt eller blåt område"*. Planen definerer bare ikke - hverken kvalitativt eller kvantitativt - hvad man forstår ved et grønt område.

Man fastsætter heller ikke tidsplaner eller rækkefølgeplaner for realisering. Man skriver bare ganske uforpligtende: *"Løsningerne prioriteres bl.a. i områder, hvor der er flest boliger, og hvor boligerne ikke har adgang til egne private grønne arealer."*

Et andet sted fremhæves med store typer, at økonomiforvaltningen har lavet en analyse, som viser, at *"90 procent af byens boliger har adgang til et grønt og rekreativt område (på mindst 500 m²) inden for 300 m"*. Er det mon det, der er målsætningen? En græsplæne på måske 20 gange 25 meter inden for 300 meter?

Hvad de *"konkrete ambitioner"* end er, så er de simpelthen for ringe.

Det skal tilføjes, at man i kommende byudviklingsområder har ideer om 6 grønne områder af mindst 2 ha med en maksimal gangafstand på 500 meter – for de nye boliger.

Endvidere kan tilføjes, at man har en "Anlægsplan 2034", som "viser, hvor mange og hvilke kommunale tilbud der er behov for frem mod 2034 samt forventet placering på bydelsniveau". Listen omfatter bl.a. 8 kunststofbaner, 4 skoleidrætshaller, 2 biblioteker, 1 svømmehal, 3 grusbaner, 3 kulturhuse, og 4 parker.

I betragtning af kommunens størrelse, den nuværende standard på fritidsområdet, og det ønskede byggetempo, virker det ikke overvældende. Der er ingen tids- og etapeplaner – og så skal størsteparten af investeringerne i øvrigt foregå på Østerbro: herunder 3 parker, 3 græsbaner, 1 kunststofbane, 1 skoleidrætshal, 1 svømmehal, 1 bibliotek og 1 kulturhus.

"Retningslinier for arealanvendelse m.v." og "rammer for lokalplanlægningen".

Udover debatoplægget fra 2023, som nu er ophøjet til hovedstruktur på *Kommuneplan 2024*, indeholder det fremlagte planforslag også noget nyt: Hovedstrukturen er suppleret med mere konkrete "retningslinier for arealanvendelse m.v." og "rammer for lokalplanlægningen".

I henhold til Planlovens §11, stk. 3 "skal de afgrænsede områder, der knytter sig til kommuneplanens retningslinjer og rammer, vises på kort." Det pågældende kort er indeholdt i planen, endda med mange forskellige farver.

Der er bare det problem, at farverne opdeler kommunens arealer i nogle besynderlige kategorier.

Der er masser af grønt på kortet, og det grønne står for "institutioner og fritidsområder". Men det dækker over mange meget forskellige funktioner: Alle kirkegårde er således grønne på kortet, selvom de næppe kan betragtes som fritidsområder. Bl.a. er de aflåste en væsentlig del af tiden, hvor almindelige mennesker har fri.

Og så er der veje, som af en eller anden grund er farvet grønne, med fortove, cykelstier og kørebaner; f.eks. Halmtorvet og Søndre Boulevard, og det ser imponerende ud med dobbelte kørebaner og det hele. Grøndalsvænge Alle og dele af Grøndals Parkvej hører også under "institutioner og fritidsområder". Det samme gør Italiensvej, Greisvej, dele af Ørnevej mm.

Kortet omfatter i øvrigt også en lidt lysere grøn farve, der også står for "institutioner og fritidsområder". Gruppen omfatter skoler, hospitaler, Rådhuset mm; ja, sågar også selveste Christiansborg! - Hvad det så måtte være for en slags fritidsområder?

Selvom der som nævnt er mange grønne farveklatter på kortet er det svært at se, om der er konkrete nye arealreservationer til grønne områder – eller om det hele er snak.

Det er i øvrigt nærmest umuligt at orientere sig på det mangefarvede kort. Hertil kommer, at kortet slår alle boligområder med maksimal bebyggelsesprocent fra 110 - 185 sammen i én farve! Det betyder, at man som almindelig borger umiddelbart kan have meget svært ved at se, hvad der gælder, for det område, man selv bor i, og hvad der måske kan tænkes opført på nabogrundene. Alene disse forhold diskvalificerer i væsentlig grad kommuneplanforslaget. Det strider klart mod planlovens ånd om åbenhed og borgerdeltagelse.

Alternativ målsætning

Som indledningsvist anført er der i debatten om 2023-udspillet fremsat en masse tanker, der desværre ikke er indarbejdet i udkast til Kommuneplan 2024. Der er desværre alt for mange til at blive gentaget her.

Som alternativ til den storbyromantiske tilgang til planlægningen fremlægges i stedet en skitse til en samlet alternativ målsætning, der passende kan danne baggrund for en sober, realistisk og klimavenlig diskussion om en ny kommuneplan:

- Kommunen skal arbejde for at blive en klima- og miljøvenlig by. Det betyder, at der skal ske en omprioritering af arealressourcernes anvendelse, hvor storbyromantikens blinde og kvantitative vækst erstattes af en kvalitativ vækst med vægt på udvikling af rekreative og bolignære grønne områder - en udvikling hvor beboernes tarv (og ikke spekulanternes) er i centrum, hvor mobiliteten sikres gennem effektive kollektive trafiksystemer, og hvor luftkvaliteten forbedres gennem fjernelse af tusindvis af tonstunge jordtransporter og energislugende krydstogtskibe i havnen.
- De højeste maksimale bebyggelsesprocenter skal reduceres og friarealnormerne skal øges. Opvoksende børn og unge skal have lov til at lege i solen, ligesom den ældre generation skal have chancer for at nyde solen i stilhed.
- Stormflodssikring af kyststrækningen skal prioriteres op - uden skelen til storbyromantiske interesser i nye byggegrunde. Sikringen skal udformes, så den understøtter den rekreative struktur og medvirker til at beskytte havmiljøet i Øresund.
- Lynetteholm skal som helhed opgives. Overskudsjorden skal - i det omfang den ikke er forurenet - i stedet anvendes som materialer til anlæg af diger mv. i en samlet indsats for sikring mod stormflod.
- Planlægning af byens udvikling skal baseres på realistiske prognoser for landet som helhed. (Kommunens prognoser er højere end Danmarks Statistiks, som efter kommunen mening er for lave. Her i efteråret har statsministeren så nedjusteret de officielle tal yderligere. Tager hun mon også fejl)
- Kommuneplanen skal respektere andre byer og bysamfunds ret til udvikling, og ikke lægge op til en landsomfattende skævvridning, hvor Københavns kommune tiltager sig en alt for stor andel af den forventede vækst mht. befolkningsudvikling, arbejdspladser, uddannelse mv. (Hvad skal vi f.eks. med *Ålborg universitet* på nogle af byens mest attraktive arealer ved havnen på vej ud mod lufthavnen?).
- Planlægningen skal i fornødent omfang koordineres på regionalt niveau med omegnskommunerne med udgangspunkt i "fingerplanen".
- Der skal arbejdes for en overordnet ændring af hovedstadsområdets opdeling. De historiske kommunegrænser optræder som meningsløse barrierer for en bæredygtig og klimavenlig udvikling af landets hovedstad.
- Der skal arbejdes for at fastlægge overordnede rammer for fordelingen af hovedstadsområdets vækst, og for at rammerne understøttes af offentlige investeringer og eventuel udflytning af offentlige institutioner/arbejdspladser.
- Bolig-arbejdsplads balancen skal sikres på *regional basis* og understøttes af trafikinvesteringer, som sikrer det "frie valg af både arbejdsplads og bolig".
- Den nuværende Københavns kommune må i princippet ikke være tættere bebygget, end at der også er plads til de faciliteter og offentlige servicefunktioner, der er behov for - lokalt, på bydelsniveau og overordnet kommunalt.
- Opfyldelse af de nuværende beboeres behov for sådanne offentlige og rekreative faciliteter - herunder legepladser, boldbaner, parker og pladser - skal *til enhver tid* gå forud for byggeri af

nye boliger og nye arbejdspladser.

- Der skal etableres et trafiksystem - i det væsentlige baseret på en seriøs kollektiv trafik - som kan etableres gradvist og tages i brug successivt. Systemet skal gennemføres som en trinvis "bilerne ud af byen"- strategi med forpligtende mål for udviklingen i kommende 4-årige planperioder.
- Trafiksystemet skal omfatte en sikring af børn og ældre i trafikken, og indeholde et samlet net af cykelstier. Stierne skal løbende vedligeholdes, og holdes fri for dybe huller og lunger.
- Der skal ikke etableres flere skatteyderbetalte parkeringspladser. Reduktionen af parkeringsnormerne for nybyggeri skal stoppes - i stedet skal der som for 50 år siden indbygges *reservearealer*, som kan anvendes midlertidigt til friarealer, og senere anvendes permanent til rekreative funktioner, når der (forhåbentlig) er kommet styr på trafikken.
- Bebyggelsesprocenten i ældre, bebyggede områder må ikke sættes op, med det resultat at boliger rives ned i spekulativt øjemed og erstattes af tættere boligbebyggelse, eller at ældre erhvervsområder - ligeledes i spekulativt øjemed - omdannes til tættere kontorbebyggelse med højere huslejer. Anvendelseskift fra erhverv til bolig eller omvendt i spekulativt øjemed skal undgås.
- Nye boliger må ikke opføres i støjbelastede områder.
- Der skal være bopælspligt på alle nye boliger. Fidusprojekter hvor folk reelt bor i København, men har officiel bolig i udlandet med henblik på skatteunddragelse, skal forhindres. (Der er i dag tusindvis af boliger uden bopælspligt - herunder også en del tomme - og mange nye er under opførelse)
- Nyt højhusbyggeri skal forhindres. Byen har brug for lys og luft, og det der er tilbage af den historiske skyline skal beskyttes.
- Byggeri på ledige arealer må i princippet kun finde sted, når de eksisterende behov for offentlige institutioner og for rekreative arealer er opfyldt, eller når kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen godtgør, at byggeriet er et led i tilvejebringelse af de nævnte faciliteter.
- Ved byggerier inden for kommunen skal der tilskyndes til brug af klimavenlige byggematerialer. Kommunens egne anlæg og byggerier skal, hvor det er muligt baseres på alment accepterede bæredygtighedsprincipper.
- Ved lokalisering af nye funktioner indenfor kommunegrænsen skal der være sikkerhed for, at disse på ingen måde udgør en risiko for omgivelsernes beboere og bebyggelser. Dette gælder også ombygning af og tilbygning til eksisterende anlæg og bebyggelse. (Forsvarets efterretningstjeneste bør ikke gives mulighed for at bygge nyt hovedkvarter på 80.000m² midt i det tætbebyggede Østerbro).
- Der skal fastlægges kvalitative såvel som kvantitative normer/standarder for udlæg af rekreative arealer, og for bebyggelse til kultur- og idrætsformål på kvarters-niveau, på bydels-niveau og på kommunalt niveau, således at der sker en hensigtsmæssig geografisk spredning. Badefaciliteterne i havneløbet skal fastholdes og forringelser af vandkvaliteten - midlertidigt og permanent - som følge af unødige anlægsaktiviteter, skal ikke kunne accepteres.
- Reserveudlæg af arealer til anlæg af regional og national betydning skal inkluderes i planen. Disse arealer skal midlertidigt kunne anvendes til skiftende funktioner og lettere bebyggelser.
- Vedligeholdelsesplaner for kommunens tekniske anlæg skal i videst mulige omfang baseres på bæredygtige genbrugsmaterialer.
- Kommuneplanen skal indeholde udlæg af arealer samt forpligtende planer for anlæg af kolonihaver og byggelegepladser.
- Planlægningen skal i fremtiden baseres på større borgerinddragelse og afvisning af skjult lobbyisme.
- Borgernes medvirken skal ses som en ressource, der afbalancerer, tilføjer detaljer. og perspektiverer planer.

Svar til: Høring 64914 af: Mogens Søegaard Andersen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

360

INDSENDT AF

Mogens Søegaard Andersen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Ådalsvej 19a

HØRINGSSVAR

KØBENHAVNSK STORBYROMANTIK

Kommentar til Kommuneplan 2024

Indsendt af:

Mogens Søegaard Andersen,

Kim Ejnar Kofod

Poul Valdemar Larsen

KØBENHAVNSK STORBYROMANTIK

Københavns Kommune har sendt et forslag til ny kommuneplan ud til offentlig debat - i "hele" 8 uger - med indsigelsesfrist den 24. oktober 2024.

Forslaget fortsætter i bogstaveligste forstand den storbyromantik og vækstberuselse, som var fundamentet for sidste års debatoplæg til kommuneplanstrategi. Debatoplægget er nemlig nu stort set blevet ophøjet til *hovedstruktur* i kommuneplan 24. Heri er der ikke mange indrømmelser - om nogen - til de mange borgere, det tillod sig at kommentere 2023-oplægget. Gode spildte kræfter.

Og på den måde er der måske heller ikke så mange kommentarer til Rådhusets 2024-kommuneplanforslag - disse kommentarer er jo overordnet set allerede afgivet. Er det mon derfor, at indsigelsesfristen er så kort?

Ikke desto mindre er der dog visse hovedpunkter i kritikken, som skal fastholdes.

Først og fremmest er en afvisning af storbyromantikken tvingende nødvendig – inden det for alvorligt går galt klimamæssigt, miljømæssigt, trafikalt, befolkningsmæssigt og økonomisk!

Skulle der i det nedenstående være kommentarer, som baseres på misforståelser, skal det naturligvis beklages. Det kan skyldes, at kommuneplanen i henhold til planlovens § 11e skal ledsages af en sammenhængende redegørelse for dens forudsætninger. En sådan redegørelse følger ikke det fremlagte planforslag – der derfor næppe lever op til lovens formelle krav.

STORBYROMANTIK

Storbyromantikken bevæger sig i to planer – et følelsesmæssigt og et pseudovidenskabeligt – og de to argumenter mødes i en konklusion der siger, at der skal bygges meget mere og meget tættere.

Det følelsesmæssige udsagn går dels på, at mange københavnere – der flytter fra kommunen – gerne ville blive boende, hvis der var en ledig, passende bolig og en attraktiv arbejdsplads; og dels at alle københavnere skal have mulighed for at blive boende inden for kommunegrænsen fra vugge til grav.

At man gerne vil blive i vante omgivelser i hovedstadsområdet, kan være helt naturligt. Men at det absolut skal være på den ene side af en historisk – men i dag helt tilfældig og usynlig – kommunegrænse forekommer lidt for romantisk. (Så begejstret for overborgmesteren er folk vel næppe.)

At flokkevis af københavnere resten af livet hellere vil bo i endnu ikke eksisterende, tætte byområder ude i det nuværende havneområde – fremfor eksempelvis i grønne og trygge områder i omegnskommunerne – forekommer at være nonsens. Og hvis vi bygger og bygger for at opfylde dette fortænkte ”ønske”, bliver det sværere og sværere at opfylde kravet i takt med, at der inden for den forjættede kommunegrænse bliver flere og flere, der skal have chancen. Det er skruen uden ende!

Sjovt nok har man netop i dag, hvor indsigelsesfristen udløber, offentliggjort en rapport, der forudser et behov på 80.000 nye boliger i Københavns kommune – man vælger selv prognosens mange forudsætninger, og der er frit valg på alle hylder.

Det pseudovidenskabelige argument hedder ”klimavenlighed”. Naturligvis kan der være visse fordele ved at bo tæt. Men man kan jo ikke presse folk sammen i det uendelige. Der må simpelthen være en grænse, af hensyn til miljøet og befolkningen – men også til klimaet og til økonomien.

Det handler også – i særdeleshed – om lys og luft!

STORBYROMANTIKKENS TÆTHEDSTYRANI

Med valget at titlen ”Fremtidens klimavenlige hovedstad” på kommuneplanen har man fundet et alibi for at bygge tættere og tættere. Det er ren storbyromantik, og derfor er det nødvendigt at gøre op med de mange *myter*, der bygges op i planforslaget omkring tæthedens lyksaligheder.

Husk på, at New York ikke er mere klimavenlig end Roskilde; at luftkvaliteten i New York næppe kan måle sig med Helsingør; at sundhedstilstanden og befolkningens tryghed i New York lader en del tilbage i forhold til Køge; at kriminaliteten i New York er langt større end i hele Danmark; osv.

Der ikke nogen som helst grund til, at befolkningens behov for fritidsfaciliteter, legepladser, grønne

områder, tryghed samt lys og frisk luft skal vige til fordel for politikerdrømme om at konkurrere med alverdens storbyer i tæthed.

Skal vi konkurrere, må det i det mindste være på ægte kvaliteter.

Tæthedens nøgletal

Til enhver bebyggelse hører nogle friarealer og nogle parkeringsarealer. Disse udendørs faciliteter er *en del af boligens kvaliteter* – uden dem går det ikke. Deres betydning burde fremgå af den lovpligtige kommuneplanredegørelse, som desværre mangler.

Den mulige tæthed af et areal – den såkaldte bebyggelsesprocent – afgøres af det maksimalt tilladte etageantal, af den gældende friarealnorm og af den gældende parkeringsnorm. Ud fra disse faktorer kan bebyggelsesprocenten rimeligt enkelt beregnes, og det er nødvendigt at se helt konkret på disse nøgletal i stedet for at henfalde til drømme om tæthed.

Med henblik på at undgå et gentagelse af fortidens fejltagelser og grove boligspekulation blev forholdet mellem de ovennævnte faktorer – bebyggelsesprocent, etageantal, friarealer og parkeringsarealer analyseret nøje, da man i 1960'erne og 70'erne gennemførte de store saneringer på Indre Nørrebro. Efter mange overvejelser (herunder også økonomiske) besluttede man, at hvis ny slum skulle forebygges, skulle der som minimum være et udendørs friareal svarende til 50% af det samlede etageareal og minimum én parkeringsplads pr. 100 m² etageareal (svarende til omtrent 25% af etagearealet).

(De nedenstående regneeksempler gælder for den enkelte grund. Behov for arealer til skoler, institutionen mm. Er ikke indregnet.)

Etageantal

Ved byggeri i 4 etager svarer ovennævnte normer fra saneringspolitikens "store epoke" til en mulig maksimal bebyggelsesprocent på 100 - såfremt parkeringen foregår på egen grund. Kan parkeringen ske på gadearealer eller andre steder udenfor grunden, bliver maksimum for bebyggelsesprocenten 130.

Ved et etageantal på 6 vil den maksimale bebyggelsesprocent kunne øges fra 100 til 108 med parkering på grunden og til 150 med parkering uden for grunden. Denne (marginale) gevinst i etagearealets størrelse skal så til gengæld betales med en væsentlig reduktion i mængden af sollys på friarealerne.

Hvis vi *fordobler* etageantallet fra 4 til 8 vil den maksimale bebyggelsesprocent kunne øges til 112 med parkering på grunden og til 160 med parkering uden for grunden.

Vi ser altså, at det ikke er muligt at øge tætheden væsentligt ved at bygge højere – og at *gevinsten bliver mindre og mindre*, for hver ekstra etage der lægges ovenpå. Det man primært opnår er, at *udelukke sollyset*.

Den største tæthedsgevinst ved at gå i højden opnås faktisk, når man går fra 1 til 2 etager! – sådan

hænger tingene altså sammen.

Skal man øge bebyggelsesprocenten ud over de nævnte tal, er man nødt til at reducere friarealnormer og parkeringsnormer – altså at *foringe* de til boligen hørende udendørs faciliteter både *kvalitativt* med hensyn til sollys, og *kvantitativt* med hensyn til størrelse.

Man har selvfølgelig den mulighed, at grave parkeringen ned under jorden i en kælder. De angivne bebyggelsesprocenter uden parkering på grunden viser, hvad man i givet fald vil kunne opnå. Men det kræver mange ressourcer, og er i hvert fald hverken miljø- eller klimavenligt.

Kommuneplan 2024 opererer med maksimale bebyggelsesprocenter på op til 185 med parkering på egen grund. Det kræver yderligere reduktion af friarealernes størrelse. Samtidig bliver husdybden også en væsentlig faktor i beregningerne. Hvis ikke man vil have alt for dybe bygninger med mørke rum, bliver man nødt til at dele bebyggelsen op i flere tætliggende stokke med flere mørke friarealer imellem.

Det kræver alt andet lige større byggegrunde og større sammenhængende boligbebyggelser - og minder mere og mere om alt det, som planen kalder problematiske boligområder, og som ingen af storbyromantikerne selv kunne drømme om at bo i.

Så der er sandelig sket noget fra 60'ernes og 70'ernes velmenende slumbekæmpere til nutidens storbyromantikere!!! Hvor man tidligere i det mindste tilstræbte en vis kvalitet, er det entydigt kvantitet, der tæller nu!

Friarealer

Det udendørs friareal på 50% af etagearealet – som man i sidste århundrede besluttede sig for i "Den Sorte Firkant" – synes ikke af meget, hvis området skal være attraktivt med hensyn til lege- og opholdsarealer for børn og voksne i alle aldre. Specielt ikke, når Kommuneplan 24 højstemtog uden blusel proklamerer (side 11): "*København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle.*" Hvor er rummene for børnenes udfoldelse, kunne man måske spørge?

Alligevel har man i kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen fraveget kravet på 50% i "den Sorte Firkant" og på lignende arealer – det er nu reduceret til 40%, samtidig med, at man har sat den maksimale bebyggelsesprocent op til 150 i ganske store områder af byens andre tætte bydele. *Er dette mon en by for alle?*

Og for at gøre ondt værre tilføjer man som retningslinie for den konkrete planlægning: "*I den tætte eksisterende by er der ikke primært behov for særligt udpegede arealer til fritidsformål, men for i højere grad at åbne en lang række af byens bestående rum for fritidsaktiviteter.*" (direkte citat fra kommuneplanens retningslinier: *Fritid og fritidsanlæg*).

Her viser storbyromantikken sit sande ansigt: Byggegrunde går forud for alt andet.

Parkeringsarealer

Det oprindelige parkeringskrav på en plads pr 100m² boligareal fra "saneringsperioden" var et *udlægskrav* – eller en *arealreservation*, om man vil. Hvis ikke der var behov for pladserne, kunne arealerne midlertidigt anvendes til andre formål, f.eks. et nødvendigt supplement til for små friarealer.

Men arealerne skulle være der, som en fremtidig reserve. Det var da planlægning med omtanke. Disse betragtninger indgik da også i byens allerførste kommuneplan.

I Kommuneplan 2024 er normerne (som blev fastlagt i 2019) reduceret ganske betydeligt, og der er ikke længere noget der hedder reserve. Det kan måske ved første øjekast se "klimavenligt" ud – men den grumme virkelighed er, at hensigten er at øge byggemulighederne på grunden. Ovenstående taleksempler viser, hvad der kan opnås af ekstra "byggeret", hvis krav om parkering på egen grund udelades.

Reduktionen i parkeringsnormen sker samtidig med, at bilparkens størrelse overalt – også i København – vokser eksplosivt. Vi bliver oversvømmet af biler, og med de reducerede krav til parkering og uden reserver, drukner vi i dem.

I planen skriver man direkte: "For nye boliger betyder det, at kravet til parkering er lavere end det faktiske ejerskab i nyere boliger. Det er for tidligt at vurdere, om reduktionen i parkeringsnormerne vil påvirke bilejerskabet og derfor foreslås det, at de generelle parkeringsnormer fastholdes i Kommuneplan 2024".

Håbet er lysegrønt, men folk køber jo ikke bil efter hvad, der står i kommuneplanen. Man søger om nødvendigt efter ledige pladser på gader og stræder i nærheden, og fylder op på hidtil fredelige veje. Og når der ingen reserver er længere, vokser kravet om nye *offentligt betalte* parkeringspladser. Regningen sendes til alle byens skatteydere. Det årlige skænderi på rådhuset om hvor mange offentlige pladser vi skal have, vil fortsætte i det uendelige – med forøget kraft. Det er som om man har glemt, at skatteyderbetalte parkeringspladser i dagens København er en helt uacceptabel luksus og ikke en hævdvundet menneskeret!

En løsning på parkeringsproblemerne kræver en radikal anderledes trafikpolitik med seriøs vægt på kollektiv trafik – og før en sådan er gennemført og *har vist sin effektivitet*, er det (undskyld udtrykket) hul i hovedet alene ud fra storbyromantiske drømme om større tæthed at reducere parkeringskravenes indbyggede reserver til de kommende nye bebyggelser.

Den nye parkeringsnorm i Kommuneplan 24 hedder én plads pr. 250 m² boligareal i "Tætby & byudviklingsområder". I "Centrum" er kravet 1 plads pr. 357 m² og i "Øvrig by" 1 plads pr 214 m².

Med andre ord: For mere end 50 år siden krævede man 10 pladser pr 1000 m² boligetageareal; i dag - hvor bilerne oversvømmer gader og veje - kræver man kun 4 pladser pr. 1000 m². Herved kan man presse marginalt mere bebyggelse ind i byen, men det kan jo på forhånd forudses at ville ende galt!

Og så hedder det samtidig i rammerne for lokalplanlægningen, at antallet af parkeringspladser skal være i den nævnte størrelsesorden og ikke må overskride normerne. Betyder det mon, at antallet skal betragtes som et minimum eller et maksimum? Rent sprogligt betyder formuleringen vel, at man ikke må lave lokalplaner med plads til flere biler end normen angiver. Kan det virkelig være meningen? Hvor vidt kan storbyromantikken drives?

(For andre byfunktioner findes ligeledes reducerede normer i planen).

For storbyromantikerne går tæt boligbyggeri forud for alt

Med ophøjelsen af debatoplægget fra 2023 til ny *hovedstruktur* for kommuneplan 2024 bliver det altså fastslået, at Københavns kommuneplan primært handler om boliger og parkeringspladser – og *det på en måde, der absolut ikke kan misforstås*. Alle ubebyggede eller ekstensivt udnyttede arealer

skal anvendes til boliger og (en smule) parkering. Nåh ja – erhvervsbyggeri kan der også blive plads til, hvis det altså er tæt nok, men her skal der jo også være parkering.

Parkeringspladserne fylder ganske vist ikke så meget i selve kommuneplanens tekst, men til gengæld fylder de uendeligt meget på den virkelige verdens gader, pladser og andre byrum. De storbyromantiske planlæggere på rådhuset (med en nu afgået overborgmester i spidsen) har sat sig for, at presse så mange boliger som muligt ind på arealer inden for kommunegrænsen – og det går forud for alt andet.

Den tidligere overordnede planlægning i hovedstadsregionen – også kaldet *Fingerplanen* – gik i hovedtræk ud på, at der skulle ske en udbygning og eventuel fortætning omkring *regionens stationer* uden for København. Det var ganske fornuftigt, men nu har Københavns kommune annekteret princippet og ønsker fortætning omkring alle stationer *inden for* kommunegrænsen. Som det hedder: *"Med Kommuneplan 2024 prioriteres en udvikling med en høj bebyggelsestæthed i byudviklingsområder og stationsnære områder."*

Eksempelvis skriver man, på side 26: *"Københavns Kommune ønsker, at der i den eksisterende by ved stationsnære boligområder sker en fortætning. Det kan eksempelvis være i områder, som i dag har en lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye byggemuligheder."* Det er jo en direkte opfordring til diverse spekulanter/developere om bare at gå i gang.

Det er ganske umådeligt lidt, der herved kan vindes med hensyn til tæthed af kommunen – men ubodelig skade, der kan gøres på byens skyline og byens arkitektoniske fremtræden. Intet er åbenbart for lidt ... altså bortset fra bebyggelsesprocenten.

Hør bare, hvad man skriver om *tætheden* ved stationerne: *"Højhuse skal placeres stationsnært, så de bidrager til at udvikle tætte byområder med mange beboere og ansatte ..."*, og om områdernes *arkitektur* hedder det: *"Højhuse kan fungere som pejlemærker og vartegn i byen. Højhuse skal placeres og udformes med blik for byens profil, lokalområdet og det nære byrum."* (værs'go og skyl).

Et andet eksempel på storbyromantikernes umådeholdende trang til fortætning finder man i rammerne for lokalplanlægningen for en meget lang række af "byomdannelsesområder" som er "belastet med virksomhedsstøj". Her skal der kunne udlægges arealer til "støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastning over de vejledende støjgrænser ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse." Og videre hedder det: "Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området med boliger m.v., der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning (max. 5 dB) fra virksomheder, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader."

Altså: I en lang række byområder – *belastet med virksomhedsstøj* – åbnes op for byggeri af tæt boligbebyggelse med små friarealer. Det lyder som en rigtig godbid til de lidt hårdførere boligspekulanter/developere.

Hvis man gik og troede, at klimavenlig planlægningen bl.a. gik ud på, at beskytte beboerne mod støj og værne om deres livskvalitet, kan man altså godt tro om igen. Nu skal vi have nye boligbebyggelser med indbygget baggrundsstøj. Gad vide om storbyromantikerne overhovedet ved, hvad 5 dB ekstra betyder, og hvad mon de mener med, at beboerne ikke må udsættes herfor i "væsentligt" (?) mere end 8 år. Vi går dog ud fra, at hverken storbyromantikerne på rådhuset eller den afgåede overborgmester er skrevet op til at flytte ind i en af disse boliger.

Der var engang en klog mand, der skrev en bog med titlen: "Dansk boligpolitik – forbrydelse eller dumhed". Hvem skriver mon bind 2.

Det tætte byggeri og parkeringspladserne er således på godt(?) og ondt nøglen til forståelse af den københavnske kommuneplanlægning – en drøm om vækst ud over alle grænser.

Er der mon håb om, at en ny overborgmester er knap så væksthikseret?

Klimavenlig? - Miljøvenlig? - Beboervenlig?

At noget er klimavenligt behøver ikke nødvendigvis betyde, at det også er miljøvenligt – og beboervenligt. Og at noget er klimavenligt i en periode med i *drift*, betyder langt fra, at det er klimavenligt set over hele levetiden – herunder anlægsperiode og eventuel afvikling.

Planens anførte argumenter for klimavenlighed er ikke så entydige, som de fremstilles:

- Det kan være rigtigt nok, at offentlige forsyningsledninger skal være kortere i et tæt bebygget område, men det kan da meget vel være, at de også skal have en anden og større kapacitet, der kræver flere ressourcer.
- Kapacitetsproblemerne forøges naturligvis, når ledningerne fra nye tætte byområder skal kobles sammen det øvrige forsyningsnet. Man er nødt til at se på, hvordan det påvirker naboområder. Måske skal kapaciteten på naboområdernes anlæg også forøges. Det er der både miljø, energi og økonomi i.
- De nævnte kapacitetsbetragtninger kan også gøres gældende når det drejer sig om veje og biltrafik. Her kan nabogenerne være til at tage og føle på, og de er hverken miljøvenlige eller beboervenlige.
- Faktisk er det allerede i dag sådan, at Københavns kommune visse steder tillader fortætning (ekstra etager på boligblokke) uden parkeringsmuligheder, og så udsteder man parkeringstilladelser på fredelige, tilstødende veje, hvor derboende beboere både skal tåle generne og er pålagt alle udgifter til vedligehold.
- Jo højere man bygger, desto stærkere skal både fundament og bærende konstruktioner være. Lavere byggeri kræver alt andet lige færre ressourcer.

Hertil kommer, at alle planens argumenter om klimavenlighed har den væsentlige svaghed, at man argumenterer ud fra *øjebliksbilleder*.

I den nye hovedstruktur har man en rørende historie om, at i 2050 vil beboere i "Østhavnen" (Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og dele af Kraftværkshalvøen) i gennemsnit bruge bilen knap 4 km pr hverdag, mens indbyggerne i Københavns omegn vil bruge den 23 km pr dag.

Denne lille historie er jo bare et øjebliksbillede. Hvad sker der indtil da i de næste 25 år? Hvad med de mange store milliardinvesteringer i de pågældende områder, der ligger døde hen inden de kan nyttiggøres. Og hvordan ser transportbilledet ud i den 25-årsperiode. Kunne milliarderne ikke være brugt betydeligt mere effektivt – mere klimavenligt og mere miljøvenligt.

Og så er det udvalgte øjebliksbillede for øvrigt det rene gætværk. I beregningerne indsætter man selv alle de forudsætninger, man har brug for med hensyn til hvem og hvor mange der bor i områderne om 25 år, og hvor gamle beboerne er; hvilke arbejdspladser og hvor mange der er i de anførte områder om 25 år, samt hvilken arbejdskraft de efterspørger; hvilke arbejdspladser, der til den tid findes i hovedstadsregionen som helhed og hvor; hvilke trafikinvesteringer der foretages de næste 25 år, og noget så enkelt som energipriserne i 2050'erne. Kan et sådant konstrueret regnestykke betragtes som seriøst? NEJ!

"Greater Copenhagen" - Storhedsvanvid

De geografiske storhedsdrømme fra sidste års debatoplæg er indtil videre også taget med over i forslaget til kommuneplan. Det er ikke bare i højden, man har vokseværk, men også nede på jorden.

Planlæggerne taler stadig om et Storkøbenhavn - eller "Greater Copenhagen", som det så flot hedder, når man vil føre sig frem - omfattende Lolland, Falster, Bornholm, store dele af Sjælland og store dele af Sydsverige helt op til bygrænsen til Göteborg.

Man kunne jo ironisk spørge om, hvorfor områderne omkring de københavnske stationer absolut skal raseres og plastres til med ødelæggende højhuse, når storbyen Greater Copenhagen alligevel skal helt op til Göteborgs grænse næsten 300 km mod nord.

Storbyromantikerne drømmer bl.a. om en ringvej (motorvej?) ned langs kysten af Amager. Og så vil man gerne have en Metro til Sverige, så persontrafikken over Sundet kan flyttes væk fra det nuværende banenet. Herved vil man skabe ledig kapacitet på det nuværende banesystem, således at godstrafikken fra Sverige til Tyskland kan fordobles.

Man kan spørge hvad i alverden den slags tosserier skal i det som nu er *hovedstruktur* i en kommuneplan for Københavns kommune efter planlovens retningslinier? Her mangler vi igen den lovpligtige redegørelse for kommuneplanens forudsætninger. Er der mon tale om et sæt af ikke-anførte aftaler og forpligtelser - eller hvad? Hvorfor skal den svenske godseksport dirigeres gennem danske kommuner? Skal den også ind til *Hovedbanegården*, eller skal der etableres nye sporforbindelser gennem Københavns nabokommuner til ære for denne trafik? Og hvordan skal den fordoblede godstransport komme gennem nåleøjet ved lufthavnsstationen - samtidig med, at togtrafikken til lufthavnen også vokser? Skal der anlægges ny station til metro i lufthavnen til de svenske passagerer (og i givet fald: hvor)? Skal der være supplerende ny terminal og "People Mover" mellem stationer/terminaler i lufthavnen? Er ændringer på lufthavnens start- og landingsbanesystem og på taxiveje for fly nødvendige, osv.

Konsekvenserne af drømmene kan let blive en trecifret milliardregning alene i lufthavnen. Hvem skal betale, og hvilke *beføjelser* har man egentlig på Københavns rådhus med hensyn til dispositioner uden for kommunegrænsen.

Og så har Storbyromantikerne i forbifarten lige tænkt sig at lufthavnen skal "omstilles" til en mere "klimavenlig og støjsvag luftfart". Støjen kommer som bekendt fra flyene, men måske kan storbyromantikerne på Københavns rådhus også dirigere med de store internationale flyfabrikkers produktion.

Lynetteholm

Lynetteholm er vel den største enkelte brik i kommuneplanen, selvom den påstås ikke at være en del af planen. Det virker helt forrykt. Der planlægges metro og overordnede veje derud; 35.000 nye indbyggere og lige så mange arbejdspladser over en årrække indgår i planens befolkningsprognoser - men projektet er altså ikke en del af kommuneplanen, og kan ikke diskuteres, siger man.

Bor vi i Rusland, eller hvad?

Realisering af metroen ud til det unævnelige sted omtales i hovedstrukturen som om det er et vedtaget faktum, hvor kun lige årstallet mangler - ikke som et forslag borgerne kan diskutere. Har man mon på rådhuset indgået økonomiske forpligtelse af en eller art?

Samtidig taler man på hovedstrukturens side 18 om "en eventuel fremtidig byudvikling af Lynetteholm". Det er da noget af en signalforvirring til borgerne. Kan man have vedtaget en metro ud til noget, der kun er *eventuelt*? Kan man basere alle de centrale prognoser for storbykommunens udbygning på en hypotetisk byudvikling? Selv storbyromantikere må kunne se, at det ikke hænger sammen!

Så hvad er Lynetteholm egentlig for en tingest? Hvem ejer arealet i dag? Hvem skal eje det/udstykke det, når opfyldningen er færdig? Hvem betaler for opfyldningen og jordtransporterne? Hvem betaler for lukningsmekanismer, der når tid er kan holde vandet ude?

Hvordan når man frem til, at der kan være plads til 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser? Ikke et ord! Det forekommer løstagtigt at investere milliarder på så intetsigende et grundlag. Det har man da vist aldrig gjort før i Danmarkshistorien!.

Her er manglen på den lovpligtige redegørelse så påtrængende, at hele kommuneplanen vel må kaldes ugyldig!

Det fremhæves igen og igen, at Lynetteholm på langt sigt skal være med til at sikre byen mod stormflod, men kommuneplanen nævner intet om, hvornår denne sikring er etableret – kun at udbygningen foregår indtil 2070. Hvornår kan vi så sige, at vi er sikret mod stormflod? Vi må da håbe, at vi ikke får stormflod inden sikringen er på plads. Det vil jo være ærgerligt at investere milliarder i massevis i projekter, som bare ikke duer til noget, når det gælder.

Selvom Lynetteholm ikke er en del af kommuneplanen, må man vel have lov til at spørge om der har været andre sikringsløsninger på tale – f.eks. løsninger, der kan etableres hurtigere og hvor der ikke følger 35.000 nye indbyggere med tilhørende infrastrukturforpligtelser med i købet. Og løsninger, hvor uendelige jordtransporter ikke fortsætter år ud og år ind.

Helt udenfor kommuneplanen er Lynetteholmen dog ikke. I hovedstrukturen skriver man således: "Arealplanlægning for jordmodtagelsen er et emne i Kommuneplan 2024, da der er tale om inddæmmede areal, hvor der sker nyttiggørelse af overskudsjord". Så må man vel også i planen sige, hvor længe transporterne skal stå på, og hvor jorden skal komme fra. Findes der overhovedet ikke-forurenede jord i København? I dag ligger bunker af forurenede jord og fylder op i Nordhavn, fortælles der. I hovedstrukturen anføres bare, at Lynetteholm skal nyttiggøre overskudsjord. Ender det mon med, at københavnske borgere i sidste ende skal betale milliarder for at "nyttiggøre" og *rense forurenede* overskudsjord på Lynetteholm.

Man har vel som borger ret til at spørge om, hvor bindende økonomiske forpligtelser folk på rådhuset har påtaget sig på borgernes vegne til noget borgerne ikke må diskutere.

Hænger Greater Copenhagen og Lynetteholm sammen

Man får også lyst til at spørge, om Greater Copenhagen og Lynetteholm er vævet ind i hinanden i det samme spind. Er det mon sådan, at der en skønne dag offentliggøres en ny transportkorridor som dæmning ned langs Amagers kyst med motorvej, metroforbindelser til Sverige og Nordhavn, samt en perlerække af højhuse under dække af at udgøre en effektiv stormflodssikring.

Set i et historisk forløb og i rådhusets jagt på arealreserver inden for den stadig mere snærende kommunegrænse, er dette vel det logiske højdepunkt på vækstfilosofiens voldtægt af København?

Fritidsarealer og rekreative områder.

I sammenligning med andre kommuner er Københavns kommune håbløs bagud med hensyn til grønne områder og rekreative faciliteter. Snart sagt hver eneste landsby her i landet har bl.a. boldbaner i massevis og store haller til diverse formål. Den luksus er man foruden i København, samtidig med at nærområdernes opholdsarealer og fritidstilbud mange steder både kvalitativt og kvantitativt halter urimeligt bagud.

Det er så her, at kommuneplanens planens retningslinier for den konkrete planlægning langer en lige venstre ud: *"I den tætte eksisterende by er der ikke primært behov for særligt udpegede arealer til fritidsformål, men for i højere grad at åbne en lang række af byens bestående rum for fritidsaktiviteter."*

Arrogant storbyromantik - eller hvad?

Sagt lidt højtideligt burde kommuneplanen i stedet tage udgangspunkt i forbedring af befolkningens livskvalitet. De vigtigste emner er sikkerhed (i trafikken og mod havet) og adgang til lys og luft. I den udstrækning disse emner kan kædes sammen, vil det naturligvis være et ekstra plus.

Stormflodssikring skal samordnes med rekreative funktioner - som badestrande o.l.- i en samlet grøn plan, som på forpligtende vis indtager hovedrollen i kommuneplanens rækkefølgeplan.

Der må gøres op med mange års slendrian. Det haster. Men desværre er det svært overhovedet at se nogen plan.

Kommuneplanen burde fastlægge et hierarki af offentlige, grønne områdetyper og fastlægge *standarder* af såvel kvalitativ som kvantitativ art med hensyn til udformning af arealer, til størrelser, og til maksimale afstande fra boliger. Disse standarder burde tage hensyn til den generelt dårlige friarealforsyning i de enkelte bebyggelser, og de kunne da passende leve op kommuneplanens udsagn om, at *"i kultur- og idrætslivet skal der være plads til, at københavnere kan møde hinanden i fællesskaber - fra det lokale foreningsliv til store samlede begivenheder"*.

I kommuneplanens hovedstruktur refererer man - i bestemt form - til *arealplanen*. Men hvor er den? Det er tilsyneladende en plan som økonomiforvaltningen har lavet - og så låst inde i et skab? Vi andre må tilsyneladende ikke se den. I stedet skriver man, at *"kommuneplanen (sætter) konkrete ambitioner om afstand mellem byens boliger og grønne og blå områder..."*.

Hvad disse *"konkrete ambitioner"* går ud på, er ikke ganske klart - ej heller om man agter at indfri ambitionerne. På side 90 skriver man *"At det sikres, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 meter i vejledende gåafstand fra byens boliger til et grønt eller blåt område"*. Planen definerer bare ikke - hverken kvalitativt eller kvantitativt - hvad man forstår ved et grønt område.

Man fastsætter heller ikke tidsplaner eller rækkefølgeplaner for realisering. Man skriver bare ganske uforpligtende: *"Løsningerne prioriteres bl.a. i områder, hvor der er flest boliger, og hvor boligerne ikke har adgang til egne private grønne arealer."*

Et andet sted fremhæves med store typer, at økonomiforvaltningen har lavet en analyse, som viser, at *"90 procent af byens boliger har adgang til et grønt og rekreativt område (på mindst 500 m²) inden for 300 m"*. Er det mon det, der er målsætningen? En græsplæne på måske 20 gange 25 meter inden for 300 meter?

Hvad de *"konkrete ambitioner"* end er, så er de simpelthen for ringe.

Det skal tilføjes, at man i kommende byudviklingsområder har ideer om 6 grønne områder af mindst 2 ha med en maksimal gangafstand på 500 meter – for de nye boliger.

Endvidere kan tilføjes, at man har en "Anlægsplan 2034", som "viser, hvor mange og hvilke kommunale tilbud der er behov for frem mod 2034 samt forventet placering på bydelsniveau". Listen omfatter bl.a. 8 kunststofbaner, 4 skoleidrætshaller, 2 biblioteker, 1 svømmehal, 3 grusbaner, 3 kulturhuse, og 4 parker.

I betragtning af kommunens størrelse, den nuværende standard på fritidsområdet, og det ønskede byggetempo, virker det ikke overvældende. Der er ingen tids- og etapeplaner – og så skal størsteparten af investeringerne i øvrigt foregå på Østerbro: herunder 3 parker, 3 græsbaner, 1 kunststofbane, 1 skoleidrætshal, 1 svømmehal, 1 bibliotek og 1 kulturhus.

"Retningslinier for arealanvendelse m.v." og "rammer for lokalplanlægningen".

Udover debatoplægget fra 2023, som nu er ophøjet til hovedstruktur på *Kommuneplan 2024*, indeholder det fremlagte planforslag også noget nyt: Hovedstrukturen er suppleret med mere konkrete "retningslinier for arealanvendelse m.v." og "rammer for lokalplanlægningen".

I henhold til Planlovens §11, stk. 3 "skal de afgrænsede områder, der knytter sig til kommuneplanens retningslinjer og rammer, vises på kort." Det pågældende kort er indeholdt i planen, endda med mange forskellige farver.

Der er bare det problem, at farverne opdeler kommunens arealer i nogle besynderlige kategorier.

Der er masser af grønt på kortet, og det grønne står for "institutioner og fritidsområder". Men det dækker over mange meget forskellige funktioner: Alle kirkegårde er således grønne på kortet, selvom de næppe kan betragtes som fritidsområder. Bl.a. er de aflåste en væsentlig del af tiden, hvor almindelige mennesker har fri.

Og så er der veje, som af en eller anden grund er farvet grønne, med fortove, cykelstier og kørebaner; f.eks. Halmtorvet og Søndre Boulevard, og det ser imponerende ud med dobbelte kørebaner og det hele. Grøndalsvænge Alle og dele af Grøndals Parkvej hører også under "institutioner og fritidsområder". Det samme gør Italiensvej, Greisvej, dele af Ørnevej mm.

Kortet omfatter i øvrigt også en lidt lysere grøn farve, der også står for "institutioner og fritidsområder". Gruppen omfatter skoler, hospitaler, Rådhuset mm; ja, sågar også selveste Christiansborg! - Hvad det så måtte være for en slags fritidsområder?

Selvom der som nævnt er mange grønne farveklatter på kortet er det svært at se, om der er konkrete

nye arealreservationer til grønne områder - eller om det hele er snak.

Det er i øvrigt nærmest umuligt at orientere sig på det mangefarvede kort. Hertil kommer, at kortet slår alle boligområder med maksimal bebyggelsesprocent fra 110 - 185 sammen i én farve! Det betyder, at man som almindelig borger umiddelbart kan have meget svært ved at se, hvad der gælder, for det område, man selv bor i, og hvad der måske kan tænkes opført på nabogrundene. Alene disse forhold diskvalificerer i væsentlig grad kommuneplanforslaget. Det strider klart mod planlovens ånd om åbenhed og borgerdeltagelse.

Alternativ målsætning

Som indledningsvist anført er der i debatten om 2023-udspillet fremsat en masse tanker, der desværre ikke er indarbejdet i udkast til Kommuneplan 2024. Der er desværre alt for mange til at blive gentaget her.

Som alternativ til den storbyromantiske tilgang til planlægningen fremlægges i stedet en skitse til en samlet alternativ målsætning, der passende kan danne baggrund for en sober, realistisk og klimavenlig diskussion om en ny kommuneplan:

- Kommunen skal arbejde for at blive en klima- og miljøvenlig by. Det betyder, at der skal ske en omprioritering af arealressourcernes anvendelse, hvor storbyromantikens blinde og kvantitative vækst erstattes af en kvalitativ vækst med vægt på udvikling af rekreative og bolignære grønne områder - en udvikling hvor beboernes tarv (og ikke spekulanternes) er i centrum, hvor mobiliteten sikres gennem effektive kollektive trafiksystemer, og hvor luftkvaliteten forbedres gennem fjernelse af tusindvis af tonstunge jordtransporter og energislugende krydstogtskibe i havnen.
- De højeste maksimale bebyggelsesprocenter skal reduceres og friarealnormerne skal øges. Opvoksede børn og unge skal have lov til at lege i solen, ligesom den ældre generation skal have chancer for at nyde solen i stilhed.
- Stormflodssikring af kyststrækningen skal prioriteres op - uden skelen til storbyromantiske interesser i nye byggegrunde. Sikringen skal udformes, så den understøtter den rekreative struktur og medvirker til at beskytte havmiljøet i Øresund.
- Lynetteholm skal som helhed opgives. Overskudsjorden skal - i det omfang den ikke er forurenet - i stedet anvendes som materialer til anlæg af diger mv. i en samlet indsats for sikring mod stormflod.
- Planlægning af byens udvikling skal baseres på realistiske prognoser for landet som helhed. (Kommunens prognoser er højere end Danmarks Statistiks, som efter kommunen mening er for lave. Her i efteråret har statsministeren så nedjusteret de officielle tal yderligere. Tager hun mon også fejl)
- Kommuneplanen skal respektere andre byer og bysamfunds ret til udvikling, og ikke lægge op til en landsomfattende skævvridning, hvor Københavns kommune tiltager sig en alt for stor andel af den forventede vækst mht. befolkningsudvikling, arbejdspladser, uddannelse mv. (Hvad skal vi f.eks. med *Ålborg universitet* på nogle af byens mest attraktive arealer ved havnen på vej ud mod lufthavnen?).
- Planlægningen skal i fornødent omfang koordineres på regionalt niveau med omegnskommunerne med udgangspunkt i "fingerplanen".

- Der skal arbejdes for en overordnet ændring af hovedstadsområdets opdeling. De historiske kommunegrænser optræder som meningsløse barrierer for en bæredygtig og klimavenlig udvikling af landets hovedstad.
- Der skal arbejdes for at fastlægge overordnede rammer for fordelingen af hovedstadsområdets vækst, og for at rammerne understøttes af offentlige investeringer og eventuel udflytning af offentlige institutioner/arbejdspladser.
- Bolig-arbejdsplads balancen skal sikres på *regional basis* og understøttes af trafikinvesteringer, som sikrer det "frie valg af både arbejdsplads og bolig".
- Den nuværende Københavns kommune må i princippet ikke være tættere bebygget, end at der også er plads til de faciliteter og offentlige servicefunktioner, der er behov for – lokalt, på bydelsniveau og overordnet kommunalt.
- Opfyldelse af de nuværende beboeres behov for sådanne offentlige og rekreative faciliteter – herunder legepladser, boldbaner, parker og pladser - skal *til enhver tid* gå forud for byggeri af nye boliger og nye arbejdspladser.
- Der skal etableres et trafiksystem - i det væsentlige baseret på en seriøs kollektiv trafik – som kan etableres gradvist og tages i brug successivt. Systemet skal gennemføres som en trinvis "bilerne ud af byen"- strategi med forpligtende mål for udviklingen i kommende 4-årige planperioder.
- Trafiksystemet skal omfatte en sikring af børn og ældre i trafikken, og indeholde et samlet net af cykelstier. Stierne skal løbende vedligeholdes, og holdes fri for dybe huller og lunger.
- Der skal ikke etableres flere skatteyderbetalte parkeringspladser. Reduktionen af parkeringsnormerne for nybyggeri skal stoppes – i stedet skal der som for 50 år siden indbygges *reservearealer*, som kan anvendes midlertidigt til friarealer, og senere anvendes permanent til rekreative funktioner, når der (forhåbentlig) er kommet styr på trafikken.
- Bebyggelsesprocenten i ældre, bebyggede områder må ikke sættes op, med det resultat at boliger rives ned i spekulativt øjemed og erstattes af tættere boligbebyggelse, eller at ældre erhvervsområder – ligeledes i spekulativt øjemed - omdannes til tættere kontorbebyggelse med højere huslejer. Anvendelsesskift fra erhverv til bolig eller omvendt i spekulativt øjemed skal undgås.
- Nye boliger må ikke opføres i støjbelastede områder.
- Der skal være bopælspligt på alle nye boliger. Fidusprojekter hvor folk reelt bor i København, men har officiel bolig i udlandet med henblik på skatteunddragelse, skal forhindres. (Der er i dag tusindvis af boliger uden bopælspligt – herunder også en del tomme - og mange nye er under opførelse)
- Nyt højhusbyggeri skal forhindres. Byen har brug for lys og luft, og det der er tilbage af den historiske skyline skal beskyttes.
- Byggeri på ledige arealer må i princippet kun finde sted, når de eksisterende behov for offentlige institutioner og for rekreative arealer er opfyldt, eller når kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen godtgør, at byggeriet er et led i tilvejebringelse af de nævnte faciliteter.
- Ved byggerier inden for kommunen skal der tilskyndes til brug af klimavenlige byggematerialer. Kommunens egne anlæg og byggerier skal, hvor det er muligt baseres på alment accepterede bæredygtighedsprincipper.
- Ved lokalisering af nye funktioner indenfor kommunegrænsen skal der være sikkerhed for, at disse på ingen måde udgør en risiko for omgivelsernes beboere og bebyggelser. Dette gælder også ombygning af og tilbygning til eksisterende anlæg og bebyggelse. (Forsvarets efterretningstjeneste bør ikke gives mulighed for at bygge nyt hovedkvarter på 80.000m² midt i det tætbebyggede Østerbro).
- Der skal fastlægges kvalitative såvel som kvantitative normer/standarder for udlæg af rekreative arealer, og for bebyggelse til kultur- og idrætsformål på kvarters-niveau, på bydelsniveau og på kommunalt niveau, således at der sker en hensigtsmæssig geografisk spredning. Badefaciliteterne i havneløbet skal fastholdes og forringelser af vandkvaliteten – midlertidigt og

permanent - som følge af unødige anlægsaktiviteter, skal ikke kunne accepteres.

- Reserveudlæg af arealer til anlæg af regional og national betydning skal inkluderes i planen. Disse arealer skal midlertidigt kunne anvendes til skiftende funktioner og lettere bebyggelser.
- Vedligeholdelsesplaner for kommunens tekniske anlæg skal i videst mulige omfang baseres på bæredygtige genbrugsmaterialer.
- Kommuneplanen skal indeholde udlæg af arealer samt forpligtende planer for anlæg af kolonihaver og byggelegepladser.
- Planlægningen skal i fremtiden baseres på større borgerinddragelse og afvisning af skjult lobbyisme.
- Borgernes medvirken skal ses som en ressource, der afbalancerer, tilføjer detaljer. og perspektiverer planer.

Svar til: Høring 64914 af: Bryan

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

359

INDSENDT AF

Bryan

BY

København sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts vej 23

HØRINGSSVAR

Fremgangen for den kommende cykel-/gangbro over vandet syd for bryggebroen er meget bekymrende. Pt hælder Teknik & Miljøforvaltningen til en løsning, som ikke giver meget mening og virker mere som demokrati-washing end et process for at komme frem tik den bedste løsning for byen. Det blev fra den første borgermøde næsten forceret og manipuleret til at fremstå at kun G5 kunne diskuteres selvom foranalysen pegede på en anden placering Siden da er flere eksperter om teknisk forhold, klimasikring, trafiksikkerhed, miljø belastning, cykel trafik og handicapvenlig forhold også peget på den sydligere løsning som den bedre løsning.

De argumentere imod den sydligere løsning er reel ønsker beboer har imod en cykelsti i baghaven som jeg sagtens kan forstå og kan genkende lignede argumenter også findes imod de andre løsninger ink G5. Alt andet lige, så bør det være den bedste løsning baseret på de overordnede parameter såsom trafiksikkerhed, gode cykelsti netværk, teknisk forhold, miljø osv som gælder. Ved at lægge cykel-/gangbroen sydligere, kan broen imidlertid nemme integreres i området og de kommende bygherrer kan tage højde for den med det nye kommende byggeri. Hvis der skulle være en reelt 'demokratisk' eller blot åbent debat omkring den sydligere løsning kunne det vise beboerne, at Københavns Kommune vitterlig lytter og ikke bare maser politiske løsninger til praktiske udfordringer igennem.

Svar til: Høring 64914 af: Inge Merete Skaarup Andersen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

358

INDSENDT AF

Inge Merete Skaarup Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Motionsklubben Amager

BY

København s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Koreavej 26

HØRINGSSVAR

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn.

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mængden af de sundhedsskadelige kræftfremkaldende stoffer, der er i vores luft. Særligt for alle de børn og unge, som går en i en af de mange institutioner, som er i området. Desuden er der de seneste år kommet meget mere støj fra lufthavnen, også sen aften/nat og tidlige morgen. Så meget at jeg vågner af det, selvom jeg sover for lukkede vinduer.

Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Svar til: Høring 64914 af: Mette

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

357

INDSENDT AF

Mette

BY

Kbh s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Remisevænget Øst

HØRINGSSVAR

Støjen og luftforureningen fra Københavns lufthavn har desværre været ekstremt stigende de sidste par år. Det er kommet så langt at det er blevet uacceptabelt for os beboere der er tæt på lufthavnen. Flyene flyver i forskellige retninger i løbet af et døgn og ofte bliver vi generet af den ekstreme larm i ydertimerne, som tidlig morgen omkring kl. 6 og 7 inklusiv weekender, og om natten omkring kl. 23-01 stykker, hvilket sjældent har været tilfældet i mit område, men som nu er blevet hverdagskost idet Københavns lufthavn simpelthen har ændret mønster de sidste par år og flyver næsten hver eneste dag henover mit område og vi har ligeledes været generet af at de fløj ind over hovedet på os og helt indover Islands Brygge og dette har ligeledes været i ydertimerne, hvor man bliver vækket og ikke kan sove pga. larmen. Dette har ikke været normalt i mit område. Det virker til at Købehavns lufthavn har fået frie tøjler til at gøre lige hvad der passer dem uden at tage hensyn til beboerne på Amager. Københavns lufthavn har udvidet meget de sidste par årtier, bl.a. med Terminal 3, men Københavns lufthavn bør ikke udvide så meget når Københavns lufthavn er tæt på byen og en masse beboere og derfor skal der indføres skærpede krav for støj, forurening og antal- flyvninger og passagerer for Københavns lufthavn. Købehavn kommunes vision om at blive en sundere og mere grøn by kan ikke opfyldes uden at indføre skærpede krav for støj og luftforurening for Københavns lufthavn. Det er vigtigt at de skærpede krav kontrolleres af en uvildig part for om de overholdes, da Købehavns lufthavn kun vil have egne interesser. Det er vigtigt for os beboere på Amager at i tager vores høringssvar til efterretning da det er blevet forfærdeligt for os beboere at bo på Amager. Hvis der ikke bliver gjort noget ved dette er der højst sandsynligt flere der vil blive syge pga. luftforureningen og stress fra støjen, og med tiden vil beboerne flygte væk fra Amager.

Svar til: Høring 64914 af: Jeppe Lindahl-Berg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

356

INDSENDT AF

Jeppe Lindahl-Berg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 92, 2. 5.

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune barsler med endnu en cykel-/gangbro over vandet - denne gang mellem Islands Brygge og Engholmene. Pt hælder Teknik & Miljøforvaltningen til en løsning, som ikke giver meget mening. Den virker på alle mulige måder forceret og manipuleret for at fremstå bedst muligt, og den tager ikke højde for de tusindvis af beboere, der bor på begge sider af vandet - dér hvor broen forventes at lande på hhv Islands Brygge-siden og ved Engholmene. Begge steder vil broen lande pladask lige mellem etagebyggeri, og det vil blive noget nær livsfarligt at færdes for beboerne, når der flyver cykler omkring ørerne på en især i myldretiden. De nye foreslået løsninger med landingspunkter mellem Sirius Tårnene vil være livsfarlige for børn og voksne og vil tilmed opdele hele ejerforeningen samt fællesområderne.

Ved at lægge cykel-/gangbroen sydligere, kan broen imidlertid nemme integreres i området. På siden med Engholmene vil det være på en pt ubebygget grund, hvor jeg har ladet mig fortælle, at de kommende bygherrer intet har mod broen og netop kan tage højde for den med det nye kommende byggeri. Og på Islands Brygge-siden vil broen kunne lande i området lige før kolonihaverne og bedre og sikrere lede cykeltrafikken rundt. Det vil være en meget bedre løsning - og i øvrigt også vise beboerne, at Københavns Kommune vitterlig lytter og ikke bare maser ting igennem.

Svar til: Høring 64914 af: Cirkeline Martinussen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

355

INDSENDT AF

Cirkeline Martinussen

BY

kbh. sv.

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF. Frederikshøj

HØRINGSSVAR

Hørings svar vedrørende Kommuneplan 2024

Jeg vil gerne udtrykke min bekymring over visse aspekter af Kommuneplan 2024, særligt i forhold til de sundhedsmæssige og miljømæssige konsekvenser af de foreslåede ændringer. Jeg anerkender behovet for byudvikling, men det er afgørende, at denne udvikling sker på en måde, der tager hensyn til borgernes sundhed og det globale klima. Nedenfor fremhæver jeg de konkrete områder, hvor jeg mener, der bør gøres mere.

1. Stop øget bil- og flytrafik

Planen indebærer oprettelsen af nye store indfaldsveje samt accept af yderligere kapacitetsudvidelser ved Københavns Lufthavn. I vinter flyttede jeg fra området tæt på Københavns lufthavn, fordi jeg frygter for mit og mine børns sundhed, når vi lufter og smager fuel. Men jeg bor i Københavns kommune, og vi er stadigvæk mange, der bor tæt på Nordeuropas største lufthavn. Ifølge rapporter fra DCE er lufthavnen allerede i dag den største kilde til ultrafine partikler inden for en radius af 3 km, hvilket medfører alvorlige sundhedsrisici som øget risiko for kræft og hjerte-kar-sygdomme. At udvide trafikken uden en grundig miljøvurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser er uansvarligt og strider mod målsætningen om at forbedre luftkvaliteten i København.

Udover flytrafikken er der planer om at etablere flere større indfaldsveje, hvilket jeg på ingen måde kan anbefale. Desværre ved jeg som borger og bilist, at så længe, det kan betale sig at bruge bilen, så er det den nemme løsning, og sammenholdt med de mange byggeplaner, så kan vi forvente øge stigning i biltrafik, hvilket igen giver øget forurening. Det er simpelthen ikke ambitiøst nok i planen, at vi skal leve op til WHO's retningslinjer. Vi skal meget længere. Vi skal gå forrest og være en klimaby, der reducerer forureningen og støjgener ved trafik.

2. Beskyt grønne områder i stedet for at bebygge og asfaltere dem

Kommunen planlægger at udvikle områder, der i dag er naturskønne og fungerer som rekreative områder for borgerne. Eksempelvis planlægningen omkring Bådhavnsgade kan potentielt true de

naturlige miljøer i området, herunder Tippen og Fiskerhavnen. Det er vigtigt at bevare Tippen, valbyparken og Fiskerhavnen som områder for at sikre grønne og sunde byrum, som både fremmer biodiversitet og fungerer som åndehuller i byen. Grønne områder har en veldokumenteret positiv effekt på både borgernes fysiske og mentale sundhed og bør derfor prioriteres højere. Derfor skal der absolut ikke en indfaldsvej igennem valbyparken.

Anbefalinger

Jeg foreslår derfor følgende:

- Reducer biltrafikken gennem København ved at prioritere investering i billigere kollektiv trafik og cykelinfrastruktur der skaber plads til ladvogne og mange cyklister på samme tid.
- Bevar de eksisterende grønne områder og udvid dem, hvor det er muligt, fremfor at bebygge dem eller asfaltere dem.
- Begræns flytrafikken og intensiver indsatsen for at reducere forureningen fra Københavns Lufthavn gennem strengere reguleringer og implementering af bæredygtige brændstoffer.

Med disse tiltag kan vi skabe en mere bæredygtig og sund by, hvor borgerne kan nyde en høj livskvalitet uden at gå på kompromis med klimaet.

Tak for muligheden for at give feedback på kommuneplanen, og jeg håber, at kommunen vil tage højde for disse væsentlige sundheds- og miljøaspekter i den videre planlægning.

Svar til: Høring 64914 af: Anders Ring Ibsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

354

INDSENDT AF

Anders Ring Ibsen

BY

Hvidovre

POSTNR.

2650

ADRESSE

Hellbergsvej 7

HØRINGSSVAR

Lad stejlepladsen være

Svar til: Høring 64914 af: Lea Cecilie Christensen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

352

INDSENDT AF

Lea Cecilie Christensen

BY

Kbh sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thomas koppels alle

HØRINGSSVAR

Til Københavns kommune. Jeg ønsker at gøre indsigelse mod det omfattende byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil have store konsekvenser for natur og kultur i området. Borgerne skal inddrages i planlægningen, og Kommuneplan 2024 bør tilpasses for at beskytte byens sjæl og grønne områder. Vi, som borgere i København, føler en nødvendighed i at udtrykke vores store bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, særligt for udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere væsentlige punkter bør efter vores mening genovervejes og indarbejdes i den fremtidige planlægning af byen. Udviklingen i hovedstadsområdet og omegnskommunerne er præget af manglende sammenhæng. Det første, der er påkrævet, er en samlet strategi, som tager hensyn til både hovedstadsområdet som helhed og de særlige forhold i omegnskommunerne. Københavns byudvikling kan ikke planlægges isoleret fra de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er dybt integreret med disse områder. En holistisk regional planlægningsstrategi vil kunne sikre en mere balanceret og bæredygtig vækst for både København og omegn. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med tusindvis af nye beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, som fører ud på Sydhavnsgade – en af Københavns mest trafikerede veje. Det mest sandsynlige resultat af disse massive byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste det øgede trafikpres. Dette vil ikke blot medføre en voldsom stigning i trafikken, men også få betydelige konsekvenser for nærområdets miljø. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, der støder op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative

værdier i området. Kommunen har allerede foretaget en arealreservation til vejgennemføringen, hvilket bekræfter, at de er fuldt ud klar over problemets omfang og konsekvenserne heraf. Det mest bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne som en samlet plan. I stedet tages beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om fremtiden for området. Københavns Kommune fremhæver ofte vigtigheden af biodiversitet og bevarelse af kulturmiljøer, men de handlinger, der faktisk udføres, viser en anden virkelighed. Et tydeligt eksempel er den foreslåede udvikling ved Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, der ellers er bevaringsværdige, er også under pres fra nybyggeri. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling med henblik på at sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Merete Ganshorn Nielsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

353

INDSENDT AF

Merete Ganshorn Nielsen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 36

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLAN 2024

I kommuneplanens kap.3 er Sydhavnen udlagt som et område, hvor en større byudvikling skal finde sted.

Dette stemmer ikke overens med kommuneplanens hensigt kap.5: "En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid" med vægten lagt på MÅL for Københavns udvikling af rekreative faciliteter og grønne/blå områder skal følge befolknings sammensætning- og udvikling.

Der mangler forudsætninger for det planlagte nybyggeri i København:

Kommuneplanens præmis om at befolkningstallet er stigende og dermed behov for mange nye boliger i København hænger ikke sammen med virkeligheden. Nettotilflytningen har været negativ de seneste seks år, hvor færre nyfødte og unge tilflyttere minimerer befolkningstilvæksten. København er én af de byer i Danmark som har oplevet de største ændringer i nettotilflytningen fra 2016-2020. Fraflytningen skyldes prisstigninger så børnefamilier ikke har råd til det ønskede antal m2 og derfor vælger at fraflytte. - Mange boliger står af den grund tomme i den nye del af Sydhavnen pga. tårnhøje priser, som gør at de, hverken kan sælges eller lejes ud.

Den skala kommuneplanen lægger op til af byggeri i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende fredede grønne områder. Og dette vil medføre afskæring eller formindskelse af de grønne kiler og dermed hindre arternes bevægelse:

Københavns grønne lunger, Tippen og Valbyparken som hele byen fik øjnene op for under Corona er unikke områder som er af stor betydning for biodiversiteten som der tales SÅ meget om. - Her findes en stor variation af biotoper med bl.a. op til flere flagermusarter, herunder troldflagermus, vandflagermus og brunflagermus, som er beskyttet af habitatsdirektivet. Samt adskillige rødlistede fugle, f.eks. isfuglen, samt grønbroget tudse, der også er på EF-Habitatdirektivets bilag IV. - Og på Tippen har man for nylig registreret grøn mosaikguldsmed der også er en bilag IV art. -

Jeg foreslår en fredning af resten af Tippen og at man i det hele taget bevarer de eksisterende vilde grønne områder i København frem for at anlægge nye kunstige grønne områder.

Vi borgerne i København og i dette tilfælde Sydhavnens borgere bør inddrages i byplanlægningen:

Der skal udarbejdes en helhedsplan som sikrer, at kommune- og lokalplaner tager hensyn til bydelens egenart, natur, biodiversitet, særlige kultur og sociale liv:

Jeg ønsker at nybyggeriet nedskaleres mærkbart både mht. byggeprocent og til maks.3-4 etager i højden så det passer ind i det eksisterende miljø i Sydhavnen. + Af hensyn til infrastrukturen som slet ikke kan bære så mange indbyggere sammenlagt med dem som flytter ind på Stejlepladsen og dem som allerede bor i nybyggeriet omkring Molestien.

Jeg ønsker også at Københavns Kommune i udarbejdelsen af en kommende lokalplan for Bådehavnsvej II vil udarbejde en helhedsplan for de områder, som uvilkaarligt vil blive påvirket af projektet.

Her kan nævnes: Det gamle Sydhavn, Tippen, Fiskerhavnen (en kulturel og bevaringsværdig perle), Valbyparken, alle haveforeningerne, især Hf. Kalvebod (helårsbeboelse) og Hf. Musikbyen

(Københavns største nyttehaveforening). Denne Helhedsplan bør udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Kgs.

Enghave Lokaludvalg, de lokale grundejere, relevante lokale foreninger; f.eks. haveforeningerne, Foreningen Sydhavnens Venner og Det Grønne Knæ.

+ At Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremlægge trafik- og miljøundersøgelser samt andre vilkår for området som en del af Helhedsplanen. Og at planen om arealreservation mhp. at anlægge en vej gennem Tippen, Musikbyen, H/F Kalvebod skrindlægges da den

vil være alt ødelæggende for området.

- Alternativt kunne man tænke STORT istedet for at overbefolke Bådehavnsgade-området og istedet skabe et Københavns Montmartre ved at bevare flere af de gamle industribygninger og lave værksteder i bygningerne samt undlade at rive kunstnerkolonien med adskillige atelierer ned (beliggende i bygningen nedenfor Husted Vin og Trifolium) + Opkøbe Genbrugsstationen i Bådehavnsgade af By & Havn og lave den til et Kulturhus for området.
- Dette ville også være med til både at skåne og bevare Fiskerhavnen som efter min mening har stor kulturel værdi og som ellers vil være i fare for at 'drukne', hvis den foreslåede startredegørelse for området bliver til virkelig. Det er rigeligt at Stejlepladsen blev affredet og nu bliver bebygget.
-
- Mvh. Merete Ganshorn Nielsen.

Svar til: Høring 64914 af: Sanne Berg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

351

INDSENDT AF

Sanne Berg

BY

SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Rubinsteinsvej 27, St Tv

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne gøre det klart, at jeg er modstander af det foreslåede byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil bringe store skader til området. Kommuneplan 2024 bør ændres, så den i højere grad afspejler byens unikke karakter, bevarer de grønne områder og involverer borgerne i udviklingen. Som borgere i København føler vi et nødvendigt behov for at udtrykke vores alvorlige bekymringer over retningen, som byudviklingen tager i Kommuneplan 2024, især i områderne omkring Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere væsentlige punkter kræver efter vores opfattelse genovervejelse og indarbejdelse i den fremtidige planlægning. Der mangler en sammenhængende plan for udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne. En koordineret strategi, som tager hensyn til både hovedstadsområdet som helhed og de specifikke behov i omegnskommunerne, er afgørende for at sikre en bæredygtig vækst. Københavns udvikling kan ikke planlægges uafhængigt af de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med dem. En holistisk tilgang til regional planlægning ville kunne skabe en mere balanceret udvikling, der gavner både København og omegnskommunerne. Desværre er der en stor forskel mellem de temaer, der bliver fremhævet i Kommuneplanstrategi 2023, og de faktiske planer, som præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes i strategien, men det ser ikke ud til, at de har fået den prioritering, de burde have. Hvis disse temaer ikke bliver taget seriøst, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i flere år levet midt i et byggeprojekt, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte indtil 2034. Dette er langt fra sundt for beboernes trivsel og for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i alle byudviklingsplaner – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, hvor der er plads til at trække vejret og leve det liv, der allerede eksisterer i byen. En anden stor udfordring i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops uden at have reel indflydelse på beslutningerne. Mange borgere føler, at deres stemmer ikke bliver hørt, og at deres input forsvinder i processen. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker overhørt, mens store byggeprojekter, der er styret af private udviklere, fortsætter uden videre. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke meget plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne

bidrage til at styrke kreativiteten, bæredygtigheden og fællesskabet i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan udføres i en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer, der er forbundet med denne udvikling, er der også alvorlige infrastrukturmæssige problemer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der er planlagt nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med mange flere beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, som fører til Sydhavnsgade, der allerede er en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af dette vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil medføre en voldsom stigning i trafikken og få store konsekvenser for miljøet i de omkringliggende områder. Eksempelvis vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken og nok gennem selve Valbyparken. Københavns Kommune fremsætter ofte planer om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men de handlinger, der gennemføres, peger i en helt anden retning. Et eksempel er byggeri tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som tydeligt viser, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen, som er bevaringsværdige, er også under stærkt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede voldsomt overbebygget, og livskvaliteten for beboerne er blevet forringet af de konstante byggeprojekter. I over 20 år har vi levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nuværende planer vil dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens borgere vil komme til at tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i strid med kommunens ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Det er på tide, at der tages større hensyn til de mennesker, der bor her nu, i stedet for kun at fokusere på at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange lejligheder tomme og resulterer i manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet, der skal til for at sikre en sund og levende bydel. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, som allerede lider under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl, historie og en udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af vores by, fremfor blot at være tilskuere i en udvikling, der styres af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere

perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgrunde, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgrunde og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative

boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavngade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen som unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper - som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper - bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i

repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelt i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles

yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en u hensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Torkil Groving

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

350

INDSENDT AF

Torkil Groving

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokalråd

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Bellmansgade 17, 7. th.

HØRINGSSVAR

Vedlagt fremsendes Østerbro Lokalråds bemærkninger, idéer og forslag til den videre proces for Kommuneplan 2024.

Mvh. Torkil Groving, fmd.

MATERIALE:

bemaerkninger til kommuneplan 2024 fra oesterbro lokalraad.pdf



København den 24. oktober 2024

Bemærkninger til Kommuneplan 2024

Østerbro Lokalråd har noteret sig, at der i kommuneplanforslaget opereres med en målsætning om 40.000 nye boliger i planperioden 2024 – 2036, og at denne målsætning udmøntes i udpegning af nye byudviklingsområder og en rækkefølgeplan for udviklingen af disse.

Lokalrådet ønsker at påpege, at befolkningstilvæksten er aftagende, og at der derfor må udvises tilbageholdenhed i forhold til boligbyggeri i de nye byudviklingsområder, idet arealanvendelse til andre formål bør overvejes for at sikre de nødvendige arealer til grønne og rekreative områder samt områder til institutioner og fritidsliv, herunder også idrætsfaciliteter.

I Østerbro Bydel og tilstødende nærområder bør boligbyggeri begrænses til den videre udvikling i Nordhavn, aktuelt Levantkaj og Nordhavn C. Områder som den tomme "Arriva"-grund bag Kildevældsparken og Vingelodden på Nørrebro vil derimod med fordel kunne anvendes til idrætsfaciliteter, herunder boldbaner, idet der ikke her vil være konflikter i forhold til boliger.

Det giver samtidig mulighed for en mere bynær og brugervenlig placering af boldbaner end forslaget om at placere dem i det nye parkområde i den nordvestligste del af Nordhavn, hvor alle borgerpanelundersøgelser har vist, at et flertal på mere end 75% af de adspurgte foretrækker, at der her etableres et naturområde med "vild natur" – uden boldbaner eller andre idrætsanlæg.

Østerbro Lokalråd finder i øvrigt, at anvendelse af de DSB arealer, der måtte frigives ved Svanemøllen Station næppe vil være egnede til boliger, og at området bør indgå i en samlet planlægning sammen med overvejelser om den fremtidige anvendelse af arealerne ved Svanemølleværket til kulturmiljø, eventuelt ved udskrivning af en idékonkurrence om kulturmiljø for hele området ved den vestlige del af Kalkbrænderiløbet, Svanemøllehavnen og DSB arealerne.

Østerbro Lokalråd ønsker endelig at advare mod "fortætning" i de eksisterende boligområder. I de typiske brokvarTERSbebyggelser er der ikke brug for såkaldt huludfyldning i ikke allerede lukket karrébebyggelse, men derimod for åndehuller, hvor der kan etableres lys, luft og grønne arealer. Vi skal derfor appellere til, at kommuneplanrammernes hidtidige typiske bebyggelsesprocent på 150 for boligbebyggelse i brokvarTERNE ikke overskrides.

Helt konkret ønsker vi afslutningsvis at gøre indsigelse mod det aktuelle forslag om at hæve bebyggelsesprocenten til 245 i forbindelse med et nyt byfortætningsprojekt i Bryggervangen og Sejrgade, som vil tage alt lyset fra det nye grønne område i Klimakvarteret ved Sankt Kjelds Plads.

Med venlig hilsen
Torkil Groving
fmd. Østerbro Lokalråd

Svar til: Høring 64914 af: Annelise Jantzen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

349

INDSENDT AF

Annelise Jantzen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Beethovensvej 8, st th

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker hermed at udtrykke min modstand mod den planlagte udbygning mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Projektet truer med at ødelægge både kulturelle og naturlige værdier i området. Kommuneplan 2024 bør tage større hensyn til byens sjæl, sikre bedre borgerinddragelse og øge fokus på grønne områder. Vi, der bor i København, føler et stærkt behov for at udtrykke vores bekymring over den retning, byudviklingen tager i Kommuneplan 2024, især i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere vigtige aspekter bør efter vores mening genovervejes og inkluderes i planlægningen af byens fremtid. Hovedstadsområdet og omegnskommunernes udvikling hænger ikke sammen på en tilfredsstillende måde. For at kunne imødekomme de udfordringer, der følger med væksten i både København og de omkringliggende kommuner, mangler der en klar og sammenhængende strategi, som omfatter hele regionen. Udviklingen i København kan ikke planlægges uden at tage hensyn til de tilstødende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er uløseligt forbundet med disse områder. En mere holistisk og regional tilgang til planlægning kunne være med til at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Derudover er der et stort misforhold mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de reelle planer, der fremlægges i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer tages alvorligt og gennemtrænger alle aspekter af byudviklingen, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er fraværet af fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum kan bidrage til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Det er klart, at dette hverken er sundt for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør derfor være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor beboerne kan finde ro og plads til at udfolde deres liv i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det ser ud til, at borgerne inviteres til informationsmøder og workshops uden egentlig indflydelse på de beslutninger, der træffes. Workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som en symbolsk øvelse, hvor det opleves som om borgernes input og stemmer forsvinder uden at blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive

byggeprojekter, der er domineret af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og det er til Sydhavnsgade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter bliver, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men det vil også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt bevidste om problemet og konsekvenserne heraf. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret tydeligt for borgerne som en del af en samlet plan. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldstændigt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune har fokus på biodiversitet og bevaring af kulturmiljøer i deres planer, men handlingerne viser en anden virkelighed. For eksempel er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, et tydeligt tegn på, at byudviklingen ikke sker med tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange af de bevaringsværdige områder som Fiskerhavnen og de små havnemiljøer i Sydhavnen under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og de mange byggeprojekter har presset livskvaliteten i bydelen. Vi har levet midt i en byggeplads i over 20 år, og de seneste planer viser, at denne situation vil fortsætte i mindst 10 år mere. Dette betyder, at mange borgere i Sydhavnen vil komme til at tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod kommunens egne ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Der er behov for, at der tages større hensyn til de mennesker, der bor her nu, fremfor at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et stort problem. Mange nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige liv og aktivitet, der skal til for at sikre en sund og levende by. Derudover er Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst tvivlsomme. Flere analytikere har stillet spørgsmålstejn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, der måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, som lider under presset fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer sundhed og trivsel gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af vores by, fremfor blot at være tilskuere i en udvikling, der er styret af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker er i centrum for byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne

og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgrøden, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestrategierne, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der

behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig

inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis

afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelt i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en

mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Benedikte Frederiksen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

348

INDSENDT AF

Benedikte Frederiksen

BY

Kbh s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Dirchsvej 27

HØRINGSSVAR

Kære kommune

jeg er bekymret for at lugt, støj og forurening fra lufthavnen og hvordan det påvirker mine børns og mit helbred og miljøet.

vil vi have en hovedstad fyldt med forurening fra en lufthavn med øget trafik? Skal København være en hovedstad hvor vi med den ene hånd forsøger at være miljøvenlige og reducere bilkørsel og med den anden øger den meget forurenende transportform, flytrafik for at importere varer/plast/overforbrug fra udlandet.

sådan en hovedstad håber jeg ikke vi bliver!!

Svar til: Høring 64914 af: Jannie Vestergaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

347

INDSENDT AF

Jannie Vestergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Husejerforeningen Arbejdernes Byggeforening Amager

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amagerbrogade 210B, 2.

HØRINGSSVAR

Henstilling til fredning af den grønne kile v. Radisevej v. Sundbyvang – Sundbyvester matrikel 1001A

Husejerforeningen Arbejdernes Byggeforening Amager indstiller hermed til, at Sundbyvang (Sundbyvester matrikel 1001A) bør udlægges til 01-område - alternativt søges fredet af hensyn til sikring af den sociale bæredygtighed vi har i området, og gerne vil bevare som den er. Vi henstiller også til dette med henblik på den kulturelle bæring området har for vores beboere, som anvender området til rekreative formål i samklang med Sundbyvangs sårbare beboere og øvrige brugere (seniorer, handicappede, psykisk syge). Derudover vil vi sikre området med de bevaringsværdige træer og Sundbyvesters små grønne arealer i almenhed.

Svar til: Høring 64914 af: Jannie Vestergaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

346

INDSENDT AF

Jannie Vestergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borgerinitiativet Social Bæredygtighed Amager & Husejerforeningen Arbejdernes Byggeforening
Amager

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amagerbrogade 210B, 2.

HØRINGSSVAR

Forslag om rammeændring Amager Vest, Matrikel Sundbyvester, København 1001A
De grønne kiler omkring institutioner, plejeboliger og bosteder langs Fussingvej, Radisevej og
Tomatvej foreslås udlagt som 01-område.

Uddybning

De grønne kiler omkring det, der i folkemunde kaldes "Sundbyvang" bør udlægges til 01-område
mhp. at bevare og at styrke deres eksisterende kritiske funktion som grønne, helende,
tryghedsskabende og inkluderende i det tæt-bebyggede nærmiljø, hvor psykisk syge,
udviklingshæmmede, handicappede, seniorer og andre sårbare grupper lever tæt sammen med børn,
unge og voksne i de omkringliggende lejligheder og huse i en hårfin socialt bæredygtig balance.

Forslaget ændrer ikke ved arealernes eksisterende funktion og brug, der er i overensstemmelse med
Lokalplan "Sundbyvang" fra 2010 samt den oprindelige helhedstænkning fra 1980.

Med en udlægning til 01-område vil det blive muligt at styrke de særlige og stærke sociale kvaliteter
via grønne arealer og tilgængelighed, der er opstået ad åre på grund af et særdeles dygtigt
lokalplansarbejde i et svært område.

Forslaget understøtter gode og vigtige mål i udkast til kommuneplan 2024 om blandt andet indretning
af byen til imødekommelse af handicappede, integration af udsatte i nærmiljøer, trygge bymiljøer og
forudsætninger for sund mangfoldighed. I Pdf med hovedstruktur for kommuneplan 2024 med titlen
"Fremtidens klimavenlige hovedstad" er kilerne tegnet ind på kortet i kapitel 5 som grønne
forbindelser og udgør sammenhængende faunaforbindelser.

Noter:

Hvor: Lokalplan "Sundbyvang" fra 2010, der blev vedtaget i 2010 med blandt andet det formål at integrere Socialforvaltningens botilbud til sårbare borgere bedre med det omkringliggende nærmiljø. De omtalte grønne kiler ligger som smalle overgange mellem en stor institution og almindelig beboelse med rækker af bevaringsværdige træer langs de små forbindende veje. Den ene kile er formgivet som grønt motorisk stimulerende forløb og bærer i dag navnet "Sansestien", mens de 2 andre er vokset mere tilfældigt. Alle er oprindeligt anlagt sammenhængende, men er siden blevet reduceret og visuelt "skåret over" med asfalterede arealer til parkering. Området grænser op til bevaringsværdigt kvarter af byggeforeningsejendomme (andele, ejere, lejere og små erhverv). Alle kiler ligger langs de kvarterets fælles centrale veje.

Hvem: Borgerinitiativet for Social Bæredygtighed er en sammenslutning af beboere, små erhvervsdrivende og repræsentanter for brugere med tilknytning til området. Initiativet af opstået på grund af en øget bevidsthed om og kollektive erfaringer med at dele hverdag og nærmiljø med sårbare og udsatte naboer i et boligkvarter. Initiativet ønsker et øget samarbejde med institutioner om fælles traditioner samt videndeling med relevante parter om forudsætninger for god og sund social bæredygtighed i beboelsesområder med sårbare og udsatte.

Husejerforeningen Arbejdernes Byggeforening Amager er Københavns sidste byggeforening, som etableredes i 1938. Foreningen består af 105 matrikler med ca. 280 lejligheder og omfatter området Amagerbrogade 202-224, Fussingsvej, Oxford Allé 1-32, Hyacintvej lige numre og Valmuevej.

Svar til: Høring 64914 af: Lars Kristensen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

345

INDSENDT AF

Lars Kristensen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Rossinisvej

HØRINGSSVAR

Vedr. planer om yderligere sabotage af Tippens naturområde (nybyggeri op ad Tippen og ny vej gennem Valbyparken), har jeg følgende kommentarer : Københavns kommune : I skal stoppe NU, men at æde af vores grønne åndehuller, og det som gør byen værd at leve i. At I har tvangsaffredet Stejlepladsen klods op ad Fiskerhavnens idyl, ryddet den for selvsået natur og nu vil bebygge den, for at betale metrogæld, er en katastrofe i sig selv. TÆNK, at man tillader sig at inddrage natur og kulturområder, for at betale for metro, som vel skulle forestille at være god for miljøet. København har så lidt uberørt natur (ingen) tilbage, men det der fandtes på Tippen var unikt. I har allerede, (hovsa!?) jævnet en del af Tippen med jorden, angiveligt for at lave regnvandssikring, men selvom vi har haver og boliger lige op af området blev vi ikke advaret, så vi kunne gøre indsigelser vedr. placeringen,- og hvad tænker I om at netop dér, hvor Hofor nu har byggeplads og træerne er væk, dér blev isfuglen jævnlige set ??? Nu er dens habitat væk, og ikke nok med det, I har planer om at bygge et kæmpebyggeri, lige ud mod Tippen. Vi ved alle sammen godt, at Tippen aldrig vil blive det samme. Det åndehul det er nu, vil forsvinde. Det vil fyldes af boomblastere, affald og mennesker, så tæt, at naturen ikke vil kunne høres og mærkes mere. Der er nattergale i døgn drift, netop dér på Tippen, som byggeriet er planlagt ud til, hvad tænker I om det ? Og en vej gennem Valbyparken og kolonihaverne : Hvad tænker I på ????? Jeg har aldrig hørt noget så vanvittigt. Det er skandaløst, så mange borgerprotester, underskrifter og bønner fra beboerne I massivt har overhørt da I gennemtrumfede byggeri på, og tvangsaffredning af Stejlepladsen. Det eneste rigtige at gøre nu er at indrømme fejlen, føre Stejlepladsen tilbage til sin oprindelige naturlighed, lade træer og buske gro op igen, lade fiskerne tørre deres net, og så droppe enhver plan om massebyggeri op af Tippen og ny vej gennem Valbyparken. I taler om grønne prioriteringer, men I gør det modsatte. Nu har I chancen for at vise, at I mener hvad I siger, skriver og lover om grøn politik. Drop projektet og lad naturen, Sydhavn og kulturen leve, og for guds skyld : Genskab Stejlepladsen som den var. Tippen er en af de eneste naturlige åndehuller vi har tilbage i København. Lad det nu være. Tak.....

Svar til: Høring 64914 af: Morten Krogsbøll

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

344

INDSENDT AF

Morten Krogsbøll

BY

Kbh sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovsvej

HØRINGSSVAR

Jeg er nervøs for den foreslåede broløsning imellem Islands Brygge Syd og Enghave Brygge. Efter at have deltaget i det seneste borgermøde virker det til at Rambøll er ude i meget dyre løsninger med store trafikale problemer, der har en stor klimapåvirkning. Jeg håber I vil kigge ind i at udvide mulighederne for at kigge på andre løsninger for en bro der har en bedre sammenhæng med byen uden at koste skatteborgerne unødvendigt meget.

Svar til: Høring 64914 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

343

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

BY

Kbh V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se venligst Indre By Lokaludvalgs høringssvar i det vedhæftede dokument.

MATERIALE:

indre by lokaludvalg om forslag til kp 24 docx.pdf

referat af borgermoedet om byens udvikling 3. oktober.pdf



24. oktober 2024
J.nr. 2024-0346406

Økonomiforvaltningen

0. Lokaludvalgets borgerdialog om forslag til kommuneplan	1
1. Indledning	2
2. Positiv respons på udvalgte kommentarer i den interne høring	3
3. Generelt for Indre By	4
4. Borgerdialog om udvikling i København	6
5. Klimaplanen	6
6. 15 minutters byen	7
7. Indre Bys rolle som bymidte	8
8. Om kapitel 2 i forslag til kommuneplanen: Hovedstadens byudvikling og mobilitet	10
Befolkningsudvikling	10
Mobilitet	11
Luftforurening	13
Cykelturisme	13
Turisme	15
Skybrudsikring og stormflodssikring	16
9. Om kapitel 3 i forslag til kommuneplanen: Boliger og sammenhængende by	16
10. Om kapitel 4 i forslag til kommuneplanen: En by med erhverv og studiemiljø	17
11. Om kapitel 5 i forslag til kommuneplanen: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid	17
12. Om Kapitel 6 i forslag til kommuneplanen: Udvikling med respekt for byens sjæl	18
Bevarende lokalplaner og ejendomme i SAVE 1-4	18
Standardiserede rammebestemmelser og bebyggelsestæthed	20
13. Om kapitel 7 i forslag til kommuneplanen: Bydele i fokus	21

0. Lokaludvalgets borgerdialog om forslag til kommuneplan

Den 3. oktober 2024 var Indre By Lokaludvalg vært for et borgermøde om forslaget til kommuneplan 2024. I bilaget ses et referat af mødet.

Vi vil her pege på de væsentligste indsigter fra borgermødet, som er forbundne med hinanden:

1. Organisering af København i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen.
Indre By kan inddeles i en række områder, som kan organiseres i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen.
2. En vægtning af et udvidet nærdemokrati som middel til at mobilisere borgerne i lokalområderne.
Nærdemokratiet skal forbindes med tildeling af budgetmidler til at gennemføre lokale byudviklingsprojekter.
3. Byindretning set i børnehøjde, børneøjne perspektiv.
Byen skal være sikker trafikalt og egnet til leg og aktiviteter på udvalgte veje og pladser.

1. Indledning

Indre By Lokaludvalgs kommentarer til forslag til kommuneplan 2024 'Fremtidens klimavenlige hovedstad' viser vores ønsker for udviklingen i Indre By frem mod 2035. Kommentarer og forslag til ændringer i Kommuneplanen tager dels udgangspunkt i hvidbogen for den interne høring, forslag til KP24, august 2024 samt rammer og retningslinjer.

Indre By Lokaludvalgs bydelsplan er udgangspunktet for vores arbejde. Denne plan skal ifølge vores samarbejdsaftale også indgå i forvaltningens arbejde vedrørende Indre By. Det må gerne uddybes i kommuneplanen, hvordan denne plan har været anvendt i arbejdet med kommuneplanen.

Der udføres løbende et arbejde i Indre By Lokaludvalg, hvor vi er bindeled mellem borgere og kommune, og bidrager med viden om lokale spørgsmål. Der skal være en god kommunikation mellem lokaludvalg og forvaltning både i forbindelse med

arbejdet med kommuneplanen og generelt i lokale sager der vedrører Indre By, der påvirkes af kommuneplanen.

Vi ønsker at få et overblik over, hvordan den sidste kommuneplan blev implementeret og hvilke dispensationer, der blev givet.

Vi ønsker også svar på, om målsætninger i den sidste kommuneplan blev opnået. Hvis ikke, beder vi om at få oplysning om årsagen til det.

Lokaludvalget formoder, at kommunen ikke kan overholde egne målsætninger, fordi målsætningerne ikke følges op med handlinger. Hvis vores formodning er korrekt, synes vi, at det er kritisabelt, at det forholder sig sådan.

Overordnet foreslår lokaludvalget, at kommunens strategier, planer, politikker mv. indeholder målbare målsætninger.

2. Positiv respons på udvalgte kommentarer i den interne høring

Vi lægger mærke til, at der er sket ændringer som følge af vores forslag til kommuneplan i den interne høring.

1. På side 55 i hvidbogen: At begrebet ture vil blive defineret og bilturene skal udgøre max. 20%. Dette er vigtigt for at trafikken bedre kan planlægges og biler fylder mindre i byen.
2. På side 57 i hvidbogen: At besøgende står sidst i en opremsning om, hvordan byen skal udvikles, så der er fokus på dem, der bor i København.
3. På side 57 i hvidbogen: At der lægges vægt på, at grønne områder også skal bruges til fordybelse.
4. Vi er på samme måde tilfredse med, at der er fokus på at sprede turismen og skabe gode lokale miljøer i hele byen.
5. Hvordan det er understreget, at der ønskes fortætning i stationsnære områder med lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye

byggemuligheder i, jf. side 26 i kapitel 2, 'Tætheder'. Vi ser at den planlagte bebyggelsestæthed er på 150-180%. I Indre By Lokaludvalgs område er den på over 215%. Vi formoder, at dette reguleres i retningslinjer/rammer.

6. Ligeledes ser vi kommunens intention på side 91, kapitel 5 i forslag til kommuneplanen, om at inspirere og indgå dialog med private bygherrer om klimavenlige byggeprocesser og byggematerialer samt stille klima-krav til offentligt byggeri og byggepladser positivt. Emissioner fra entreprenørmaskiner og non-road arbejdsmaskiner bør der dog også være opmærksomhed på og gerne også tal herfor, jf. 'Ren luft til københavnere', side 19.¹

3. Generelt for Indre By

Følgende viser vores overordnede tanker om hvordan kommuneplanen påvirker Indre By. De vil blive uddybet senere i høringssvaret. Dette er et stort emne, så vi har valgt at fokusere på de emner, som vi oplever mest i hverdagen.

Vi ønsker, at der i langt højere grad sættes fokus på arkitektur, byudvikling, som i særlig grad fremmer social bæredygtighed i form af beboernes stedsidentitet, trivsel, livskvalitet, sammenhængskraft og diversitet, større antal betalbare boliger og ikke mindst sunde og trygge omgivelser for beboerne i Indre By.

Der skal være fokus på, at der er en bydel med mange besøgende og meget byliv, der skal være foreneligt med beboelse.

I de kommende år vil en del af beboerne være ældre og børnefamilier, som er afhængig af kort afstand til indkøb, bibliotek, transport og adgang til parkering tæt på bolig. Der skal være en trafikplan, der prioriterer den lokale trafik og gode

¹ 'Ren luft til københavnere':
<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/478d612d-81c6-4f14-8368-c4178cc501e3/b47298c7-93dc-415d-a471-ce98e4d6e593-bilag-1.pdf>

forhold for cykler og fodgængere.

Dette kræver tæt styring af en bæredygtig byudvikling herunder konceptet om 15-minutters byen. Der skal findes løsninger herpå i kommunen og i samarbejde med stat, region, Greater Copenhagen og andre relevante aktører inklusiv Indre By Lokaludvalg.

Wonderful Copenhagen er opmærksomme på omstillingen til en bæredygtig turisme jf. analysen 'Bæredygtighed i turismeerhvervet', men peger også på de store udfordringer specielt angående social bæredygtighed. ² Dette er kun muligt, hvis der er en strategi, der følges op med handleplaner, som også medfører en mere spredt turisme, også om sommeren.

Indre By har en stor kulturarv med mange kulturmiljøer og byarkitektoniske helheder, som der skal værnes om. Det betyder også, at Lokaludvalget fortsat ønsker bevarende lokalplaner i bydelen, hvor facade og tag kun kan ændres efter aftale med kommunen. Borgerrepræsentationen har afvist at inkludere SAVE 4 ejendomme som bevaringsværdige i kommuneplanen. Der står i hvidbogen at hvis SAVE 4 ejendomme bliver bevaringsværdige, vil det gøre energirenoveringer umulig i mange ejendomme. Ifølge Slots- og Kulturstyrelsen er det muligt at energirenovere uden at påvirke klimaskærmen på et hus.

Kulturarven er med til at gøre Indre By attraktiv og beskyttelse heraf skal prioriteres højt, så vores byrum ikke ændres gradvist ved at der tilføjes en ekstra etage, eller en ejendom udvides.

2

[Bæredygtighed i turismeerhvervet - marts 2022.pdf](#)
(wonderfulcopenhagen.com)

Overordnet er der behov for få opdateret de gældende lokalplaner i Indre By. Mange lokalplaner i vores bydel er forældet. Det gælder ikke mindst strøggadelokalplaner. Her omtales fx ”bankfilialer”, hvilket vel ikke giver mening nu.

4. Borgerdialog om udvikling i København

Borgerdialog og -inddragelse er en forudsætning for den gode borgernære udvikling af København. Lokaludvalget kvitterer for hvidbogens uddybende begrundelser for accept/afvisning af forslag til KP24 i den interne høring og ser frem til udfoldelsen af visionen ‘Vores København’.

I hvidbogen side 54 står der, at forvaltningen er opmærksom på løbende at drage læring af arbejdet med kommuneplanlægningen. Der står endvidere, at der er fokus på at gennemføre en omfattende borgerdialog og at forvaltningen gerne vil samarbejde med lokaludvalgene om dette. Vi ser frem til at se, hvordan borgerinddragelsen, som den foregår nu, vil påvirke det endelige udkast for kommuneplanen.

Der udføres løbende et arbejde i Indre By lokaludvalg, hvor vi er bindeled mellem borgere og kommune, og bidrager med viden om lokale spørgsmål. Der skal være en god kommunikation mellem lokaludvalg og forvaltning både i forbindelse med kommuneplanen og generelt i sager der vedrører Indre By.

5. Klimaplanen

På side 55 i hvidbogen står der, at dette emne vil blive taget op i en kommende klimaplan.

Kommuneplanen er det styrende dokument for Københavns udvikling. Vi er klar over, at der forestår et stort arbejde hen mod Danmarks og kommunens klimamål frem mod 2050. På trods af det, er det bekymrende, når en så stor del af planen endnu ikke er udarbejdet og kan være en del af denne høring.

Med henvisning til side 74 i forslaget til KP 24 støtter lokaludvalget, at der på grund af klimabelastning og luftforurening arbejdes for, at flere turister kommer med tog fremfor med fly, bus og privatbil.

Dog skal man huske på strategi bag Greater Copenhagen. Hvordan skal dette forslag styres i praksis, så turismen ikke påvirker klimaaftrykket i Indre By, ved at alle tager med tog til Københavns Hovedbanegård?

Der skal være et godt vidensgrundlag vedr. turismes "bevægelser" og adfærd, før politikker, strategier og planer lægges om en turisme, der tager hensyn til de lokale områder.

- Hvad er turisternes adfærd efter ankomst?
- Hvad betyder valg af hotel, seværdigheder, transport og restaurant?

6. 15 minutters byen

På side 11 i forslag til kommuneplanen står der, at dette er et mål, og at 15 minutters byen er defineret ved 15 minutter enten via gang, cykel eller offentlig transport.

Vi gør opmærksom på Realdanias anden rapport '15 minutters byen - i dansk kontekst', hvor der peges på, at 15 minutters byen skal nås ved gang eller cykel, og at 30 minutters territoriet fx omfatter kollektiv trafik.

"15 minutters byen fokuserer derfor på nærhed i fordeling af byens funktioner - for at reducere behovet for at transportere sig på tværs af byen, når nødvendige daglige funktioner skal håndteres. Derfor arbejdes der med fire grundlæggende principper for byen: Nærhed, tæthed, diversitet og lighed.

30 minutters territoriet er et vigtigt element i 15-minutters byen, og disse to koncepter skal ses i sammenhæng. Hvor 15 minutters byen fokuserer på at nå funktionerne til fods eller på cykel, omfatter 30 minutters territoriet andre former for mobilitet så som kollektiv transport og on-demand transport. I større byer handler det om forbindelserne mellem de forskellige 15 minutters bykvarterer. "

(Side 12, Realdanias anden rapport: '15 minutters byen - i dansk kontekst', december 2023)

Indre By lokaludvalg bakker op om 15 minutters byen og gode funktionsblandede bykvarterer i alle dele af byen. Men hvorfor er dette begreb defineret ved 15

minutters gang, cykel eller offentlig transport i kommuneplanforslaget? Dette betyder, at Vanløse er indenfor 15 minutter af Indre By, hvilket er en stor afstand. Definitionen bør være 15 minutter ved gang eller cykel, så målene for andel af ture for gang og cykel får de bedste vilkår i bykvartererne.

Forslag til ændring:

Vi foreslår en note i forslag til KP24, side 26, spalte 3, afsnit 1:

“I forbindelse med den konkrete planlægning for tætte byområder (...), og med fokus på København som en 15 minutters by.”

Note: “15 minutters byen fokuserer på at nå byens funktioner til fods eller på cykel. - 30 minutters territoriet handler om andre former for mobilitet fx kollektiv transport. Jf.Realdanias rapport ‘15 minutters byen - i dansk kontekst’, december 2023.”

7. Indre Bys rolle som bymidte

På side 57 i hvidbogen står der, at Indre By har en særlig rolle som bymidte og udviklingen inden for hvilke butikker, der er til stede, ikke kan styres af kommunen.

I hvidbogen står der bl.a.

“København City spiller i den forbindelse en særlig rolle som destination for både københavnere og turister. Det fremgår af kommuneplanforslaget, at byens detailhandel er under forandring, fordi de fysiske butikker bliver udfordret af ændrede forbrugs- og handelsmønstre, herunder bl.a. fortsat øget e-handel og stigende regional konkurrence.”

Vi ønsker at spørge mere ind til dette udsagn, eftersom det er kommunens opgave at styre erhvervsudviklingen. Dette ses også gennem Retningslinjer for lokalisering af erhverv, Centerstruktur for detailhandel i den digitale kp24.kk.dk.³

“City, Fisketorvet og Ørestad City skal fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud for københavnere, forbrugere i Øresundsregionen og turister i byen. I de øvrige bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidterne kan fungere som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere.”

³ <https://kp24.kk.dk/retningslinjer/erhverv/centerstruktur-for-detailhandel>

Indre By Lokaludvalg mener, at indholdet i ovenstående citat ikke harmonerer med kommuneplanens intention om at sprede turismen ud til den øvrige del af København. Ved at anvende ordet 'tidssvarende' underforstås, at udvikling ikke kan styres. Det må være kommunens opgave at styre udviklingen og være på forkant - også ift. fremtidigt forbrug.

Vi foreslår følgende ændring, markeret med **rød skrift**:

“City, Fisketorvet og Ørestad City skal tilstræbe at fastholde og udvikle en stærkere dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidten kan fungere som nær indkøbs- og mødested for bydelens borgere og 15 minutters byen understøttes. City har i dag et butiksudbud, der tilgodeser besøgende fra København, forbrugere i Øresundsregionen og turister. Niveauet herfor søges nedbragt, således at øvrige funktionsblandede bykvarterer og udviklingsområder kan tiltrække besøgende som følge af strategien om 15 minutters byen, spredning af turisme og sameksistens mellem beboerne og besøgende i City. ~~City, Fisketorvet og Ørestad City~~ skal fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud for københavnernes forbrugere i Øresundsregion og turister i byen. I de øvrige bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidterne kan fungere som nære indkøbs- og mødesteder for bydelens borgere.”

I den forbindelse henviser vi også til rammerne i den digitale kp24.kk.dk:

“I bymidterne skal stueetagen i bebyggelse langs primære butiksstrøg i videst muligt omfang anvendes til butikker og andre publikumsorienterede funktioner. I City skal butikker og andre publikumsorienterede funktioner normalt placeres i de nederste etager i facadebebyggelsen, og butikkernes størrelse og udforming skal respektere den eksisterende bygningsstruktur.” (<https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/detailhandel>)

I Indre Bys er der flere barer og diskoteker og flere af dem er også placeret i sidegaderne, der rummer mange beboelsesejendomme. Dette giver ikke gode rammer for detailhandlen.

Vi ønsker en langt bedre styring og samstyring af bl.a. alkoholbevillinger mellem TMF og Kultur- og Fritidsudvalget. I flg 'Statistik over alkohol og natbevillinger i

København, september 2023', side 4-5 ⁴ har Indre By & Christianshavn flest serveringssteder med alkoholbevilling, i alt 815, siden april 2023 er der kommet fem flere steder. Vesterbro V og Nørrebro har henholdsvis 507 og 218.

Indre By Lokaludvalg ønsker fremover, at der skelnes mellem Christianshavn og Indre By Lokaludvalgs områder i statistikken for at kunne følge udviklingen tættere.

Det er vigtigt at fastholde, at der skal være et godt miljø, der tilgodeser, at der kommer blandet erhverv i et område, som det står i forslag til kommuneplanen. Indre By vil kun være attraktiv som bymidte, så længe vi har et område med blandet erhverv.

Der er i dag områder, hvor der er en høj koncentration af cafeer og natteliv på bekostning af butikker.

Til 1. spalte på side 81 i forslaget til kommuneplanforslaget om alsidig detailhandel i alle bydele beder vi om, at udviklingen i butiksstrukturen i de forskellige bydele måles, så man kan følge med i, om udviklingen går i den ønskede retning.

8. Om kapitel 2 i forslag til kommuneplanen: Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Der er i forslag til kommuneplanen et fokus på Greater Copenhagen.

Det er godt, at der findes løsninger, der tilgodeser større områder, så problemer som trafik, boliger og skybrud kan løses.

Befolkningsudvikling

På side 15 i kommuneplanforslaget fremlægges to forskellige prognoser for udviklingen af befolkningen i hovedstadsregionen, herunder Københavns Kommune.

⁴ <https://www.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Statistik%20over%20alkoholbevillinger%20og%20nattilladelser%20i%20K%C3%B8benhavn%2C%20september%202023.pdf>

Danmarks statistik fremskriver Københavns Kommunes befolkningstilvækst frem til 2036 med 59.000 indbyggere, mens Danmarks Statistik fremskriver tilvæksten i kommunen med kun 29.000 indbyggere og en mere balanceret vækst inden for hovedstadsregionen med 34.000 indbyggere i forstadskommunerne.

Forskellen for Københavns kommune på 30.000 indbyggere er markant. Danmarks Statistik bygger bl.a. på et fortsat fald i fødselstallet, en tendens til fortsat befolkningsskrump, som ses stort set overalt på kloden. Fremskrivningen har stor indflydelse på, hvor mange boliger der skal bygges i København i de kommende årtier, herunder det planlagte byggeri i Østhavnen, specielt Lynetteholm.

Forstadskommunerne har et enormt forspring i og med, at infrastrukturen i form af letbanen i Ring 3 er færdig i løbet af 2025-2026, således at forstadskommunerne får et kolossalt forspring i udlagte byudviklingsområder med omfattende bolig- og erhvervsbyggeri ved letbanes stationerne i de kommende år.

Lynetteholms udbygningen er planlagt til at være afsluttet i 2070. En enorm fejlinvestering med dominans af dyre private udlejningsboliger lurar i horisonten. Kan vi tillade os det på de kommende generationers vegne?

Mobilitet

Vi kan læse på side 14 i forslag til kommuneplanen, at det er et ønske at styrke cyklisme og den offentlige transport, hvilket vi gerne vil se forslag til, hvordan dette vil blive ført ud i livet med tanke på hvor meget biler og gennemkørende trafik fylder i Indre By i dag.

Der kan peges på løsninger som trafikøer og en trafikplanlægning, som reducerer behovet for bilkørsel gennem Københavns indre bydele og i stedet for tilgodeser fremme af transportformerne gang, cyklisme og kollektiv transport. Der skal i regionalt regi (Region Hovedstaden og Region Sjælland og i en kommende storregion Sjælland) arbejdes for etablering af parkeringspladser ved stationer uden

for Københavns kommunegrænse i sammenhæng med og opbygning af ny kapacitet i den kollektive transport.

Der skal også fokus på delebiler med krav om nul-emission for delebiler og bedre vilkår for ladestander ifm delebilspladser.

Indre By har mange besøgende, hvorfor parkering til beboere skal prioriteres.

Hvordan vil grøn mobilitet og en højklasset kollektiv trafik til og fra City planlægges, når der på side 14 spalte 3 og på side 15 i forslag til kommuneplan, står at det skal være ukompliceret at flytte uden for kommunegrænsen og beholde job i kommunen?

Det skal derfor præciseres under retningslinjer, redegørelse og Stationsnær byudvikling.

<https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling>

“I forbindelse med den konkrete planlægning for byområder med højere tætheder vil der blive lagt særlig vægt på at skabe bymæssige kvaliteter, som gør områderne attraktive som arbejds- og/eller bosted, bl.a. gennem gode rammer for byliv, bebyggelsens arkitektur, byrum/friarealer m.v. “

Vi gør opmærksom på en figur 2.7 og 2.8 på side 29 med data for henholdsvis stigning af indbyggertal, cykler og biler samt turandel 2014-2023.

Procentudregningen i figur 2.7 forkert.

Ifølge teksten til fig.2.7 handler figuren om, at antallet af biler lægger pres på byens arealer. Men eftersom teksten står på siden før og er adskilt fra figuren, betyder det at fig.2.7 kan misforstås og fremme en sammenligning af procenterne, dvs. en sammenligning af “æbler og pærer”. Det siger sig selv, at jo mere der bygges, jo flere indbyggere kommer der og dette afføder større pres på byens arealer. De nye

boliger koster mange penge at leje/eje, og mennesker med en høj indkomst har oftere bil end mennesker med en lavere indkomst.

Indre By Lokaludvalg mener, at det er andelen af cykler og biler for hver indbygger, der er interessant. Andelen af biler pr. indbygger og cykler er den samme i 2014 som i 2023.

Fordelingen af biler pr. indbygger er den samme i 2023 som i 2014, mens dette ikke gælder for cykler. Hvis man anskuer udviklingen på den måde, fører det til en konklusion om, at 2030-Målet for turandelen af kollektiv trafik næppe kan nås.

Jf. fig. 2.8:

2030-Målet for turandelen af kollektiv trafik er minimum 25%. Det betyder en forøgelse på 8 procentpoint på 7 år. I 2023 var andelen 17%.

Luftforurening

På side 34 i forslag til kommuneplanen uddybes det, hvordan luftforureningen er et problem.

- Hvordan vil dette blive brugt til at se på hvordan trafikken kan indrettes, så der er mindre gennemkørende trafik i Indre By?
- Hvordan vil indsatsen mod luftforurening påvirkes, når der står på side 58 i hvidbogen kun står, at eksisterende aftaler, som en tilladelse til vandflyvere ved havnen, der er til gene både i forhold til lyd og partikler, ikke reguleres af kommuneplanen?
- Hvordan vil kommunen styre udviklingen i Indre By, hvis de ikke tager udgangspunkt i eksisterende forhold og vi har en klimaplan, der afspejler og forbedrer vores hverdagsliv?

Kommunen kan vælge at tage kontakt til relevante statslige aktører i sager som denne.

Vi bakker op om at kommunen lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, som der står på side 15 spalte et i forslag til kommuneplanen. WHO's retningslinjer indeholder også krav til ultrafine partikler.

Cykelturisme

På side 56 i Hvidbogen står der, at emner som cykelparkering ligger under lokalplaner.

Med dette svar tager man ikke højde for, at turister i højere grad cykler og anvender lejecykler, der står i byrummet.

Dette emne er større end Indre By. Hvordan indgår forhold som disse i kommunens planlægning?

På side 21 i forslag til kommuneplanen, spalte 3 står, at cykelinfrastrukturen skal udvikles og også turister er en del af målgruppen. Vores generelle oplevelse er, at turister kan være usikre og uvante med at cykle i København, og derved kommer til at overtræde færdselsreglerne. Det bliver der i vores øjne ikke taget højde for i den nuværende strategi. Cykelturisme er en faktor i Indre By, der kan bidrage til at løse problemer, men kan også skabe udfordringer.

- Hvilke rammer og definitioner har kommunen på, hvornår cykelturisme overstiger og overbelaster Indre Bys cykel infrastruktur?

Der er i dag en stor mængde cykler fra mange forskellige typer udlejere, krydstogtskibe og hoteller.

- Hvad er vidensgrundlaget for cykelturisme, så det kan reguleres og evt. håndteres via kampagner?
- Hvilke tanker er der om den fremtidige udvikling for cykelturisme i Indre By?

Vi kan observere at cykelturisme lader til at fylde mere, på bekostning af det lokale hverdagsliv. Dette gælder både adfærd på veje og cykelstier og når de parkerer i byrummet.

Det større antal udlejningscykler kan forsvares med, at der så er færre biler og busser i Indre By og mindre luftforurening. Men det kan afstedkomme andre påvirkninger i Indre By.

Spørgsmålet er, hvad kan København og Indre By rumme. Når der tales trafik, er der fokus på færre biler, uden at man taler tilsvarende om et øget antal af cykler og behov for cykelparkering.

De 44.000 der bor i Indre By, bør inddrages i hvordan dette problem kan blive belyst, da de er direkte påvirket af udviklingen.

Overordnet er der behov for bedre og bredere cykelstier.

Turisme

Det står omtalt både forslag til kommuneplan og i hvidbogen, at der er mange turister i Indre By. Brønshøj-Husum har i hvidbogen udtrykt ønske om, at muligheder for oplevelser spredes. Christianshavn Lokaludvalg nævner også turisme.

For Indre By står der i hvidbogen på side 57-58 at man skal fremme den bæredygtige turisme, der fordeler sig i hele byen.

Men dette skal følges op af en strategi for hoteller. De ligger pt primært i et lille område i det indre København. Det kan konstateres ved en Google Map søgning. Der står i hvidbogen, at der er usikkerhed om hotelkvoter og hvordan det påvirker området, da det vil medføre mere korttidsudlejning. Korttidsudlejning er reguleret ved lov, men bliver i vores oplevelse ikke håndhævet. Vi ønsker en dialog med forvaltningen om hvordan denne udvikling kan håndteres.

På side 74 i forslag til kommuneplanen står der vedr. bæredygtig turisme, at

“Væksten skal ske under hensyntagen til bæredygtighed og med fokus på at udvikle København til i højere grad at blive en helårsdestination. Derfor arbejdes der for, at flere turister kommer med tog, af hensyn til klimabelastning og luftforurening.”

Vi problematiserer denne strategi på side 4 under overskriften ‘Klimaplanen’.

Vi vil her nævne at bæredygtig turisme i et lokalt perspektiv handler om at skabe en balance mellem at tiltrække turister og beskytte og forbedre det lokale miljø, kultur og samfund. Dette kræver en holistisk tilgang og langsigtet vision for at opnå succes.

Vi håber, at der fra politisk side er stor opmærksomhed på at beskytte og forbedre det lokale samfunds forhold og hverdagsliv, som også er noget som turister prioriterer højt, når de planlægger en rejse.

Vi foreslår, at følgende ændring markeret med rødt skrives ind i kommuneplanen ‘Erhvervsudvikling - Mål for Københavns udvikling side 73, spalte 3, sidste afsnit:
“I København skal turisme være bæredygtig, og turisme Turisme skal udvikles i balance med københavnernes hverdagsliv og komme hele hovedstadsområdet til gode. Et alsidigt erhvervsliv bidrager med liv og aktivitet i byens rum, og et attraktivt erhvervsliv understøtter handelsliv og serviceerhverv. Der skal intet gøres for at tiltrække turister til Indre By.”

Skybrudssikring og stormflodssikring

For at passe på Indre By, skal der være en plan for skybrudssikring

På side 59 i hvidbogen står der, at eksisterende bygninger er ejers ansvar. Dette påvirker Indre By, da vi ikke har nye byggegrunde.

Derfor peges der på mulighed for fællesanlæg. Men disse kan først vurderes, når den ydre kystsikring er vedtaget. Disse to forhold burde ikke hænge sammen.

Forsinkelsesveje kunne være en del af byrummene, som en mulig løsning. Det har Frederiksberg på Bülowvej.

9. Om kapitel 3 i forslag til kommuneplanen: Boliger og sammenhængende by

På side 56 i hvidbogen står der, at bygningsejere ændrer erhverv til boliganvendelse. Her skal man sikre sig, at det, der kommer i disse ejendomme, er boliger med bopælspligt. Disse boliger er ofte uden bopælspligt og bruges ofte til korttidsudlejning. I dag konverteres mange kontorer til hotellejligheder. Vi ønsker en dialog med forvaltningen om hvordan denne udvikling kan håndteres.

Det er vigtigt, at beboere i Indre By har et godt bymiljø, hvor de ikke oplever gener fra omkringliggende erhverv. Regler, rammer og vilkår for erhverv såsom arrangementer, byliv, natteliv osv. skal være klare regler og de skal håndhæves. Der skal være kontrol og der skal være en konsekvens, hvis regler, rammer og vilkår ikke overholdes.

10. Om kapitel 4 i forslag til kommuneplanen: En by med erhverv og studiemiljø

Som tidligere nævnt i dette høringssvar står der i hvidbogen på side 57, at Indre By har en særlig rolle som bymidte og udviklingen styres af private ejere.

Det er vigtigt, at der er et godt og blandet erhvervsliv i Indre By, for at vores rolle som bymidte, forbliver attraktiv. Der er i dag områder i Indre By med en høj koncentration af cafeer og natteliv, hvilket skaber gener for naboerne. Der er områder med erhverv, der er målrettet turister snarere end beboerne.

Et varieret erhvervsliv kan opnås ved, at der er mere beboelse i Indre By, hvilket vil give et mere varieret erhvervsliv i Indre By, da der er flere almindelige beboere i området. Dette sammen med en mere smal S-kategori og hvor man bruger lokalplaner til at definere hvilket erhverv, man ønsker i et område, vil give en mere bæredygtig udvikling.

11. Om kapitel 5 i forslag til kommuneplanen: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

I hvidbog på side 59 står der at kommunen arbejder på løbende at sikre idrætsfaciliteter og skoler til Indre By. Dette er noget der er brug for i Indre By, der har færre faciliteter til rådighed end andre bydele.

Dette kan være ved, at der i grønne områder skabes muligheder for midlertidige idrætsfaciliteter, så man kan afstemme behovet. Dette står allerede i forslag til kommuneplan, men vi vil gerne i dialog med forvaltningen for at støtte op om dette.

Fokus på begrønning af byen har flere vigtige grunde: biodiversitet, nedkøling af byen, støjreducerende, nedbørsregulerende (optager vandet), binder CO2, nedsætter vindhastigheden i byen, isolerer husene. Det skal dog afklares, hvordan man bedst bruger begrønning i byrum.

Overordnet skal kommunen huske vedligeholdelse af det, som etableres og anlægges; fx. af træer, som plantes. Områderne ved Søerne er et eksempel på et sted, hvor budgettet til vedligeholdelse og renholdelse er forholdsvis lille.

12. Om Kapitel 6 i forslag til kommuneplanen: Udvikling med respekt for byens sjæl

Bevarende lokalplaner og ejendomme i SAVE 1-4

I forslag til kommuneplanen understreges flere steder vigtigheden af, at byens kulturarv har betydning for byens identitet.

Indre Bys fysiske kulturarv: Kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og bevaringsværdige bygninger skal beskyttes. Dette kan ske via bevarende lokalplaner/temaplaner, som fx set i Furesø Kommune ⁵.

⁵ Furesø, temalokalplan 2024: <https://www.furesoe.dk/vaer-med/udvikling-af-furesoe/temalokalplan-for-bevaringsvaerdige-bygninger-i-landzone>

Udover Indre By lokaludvalg ønsker Amager Øst og Østerbro lokaludvalg også løsninger, der inkluderer bevarende lokalplaner.

Der skal i denne sammenhæng ses på det samlede byrum, herunder vejbelægningen og om brosten vil passe bedre ind end asfalt.

Indre By har mange kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og bevaringsværdige bygninger, der i disse år risikerer at blive ændret ved, at byggesager bliver godkendt som enkeltsager uden at man ser på helheden. Lokaludvalget har gennem tiden lagt mærke til, hvordan begrebet 'tilpasning' anvendes i Teknik- og Miljøforvaltningens afgørelser i byggesager baseret på en helhedsvurdering. Der er ikke transparens i skønnet/vurdering, og lokaludvalget har flere gange protesteret over afgørelserne. Derfor ser vi gerne en dialog med forvaltningen om, hvordan tilpasning vurderes og ud fra hvilke (del-) kriterier. Et eksempel på et byggeri, der er vurderet tilpasset områdets bevaringsværdier, er Åbenrå 16 (TMU, d. 10.11.2014).⁶ Der refereres til kommuneplanens "ekstraordinære krav til den arkitektoniske udformning".

En måde at beskytte kulturmiljøer på er ved at have bevarende lokalplaner og via SAVE systemet gøre flere ejendomme bevaringsværdige.

Vi forstår det således, at ØKU's afvisning af at inkludere SAVE 4 i gruppen af bevaringsværdige ejendomme, bl.a. begrunder sig i EU Parlamentets reviderede direktiv vedr. opfyldelsen af klimamål 2050 om nul-emissions byggeri, om bygningers mindst mulige energiforbrug, og at bevaringsværdige bygninger er undtaget krav om energirenovering. Imidlertid viser Slots- og Kulturstyrelsens publikation 'Energiforbedring af fredede og bevaringsværdige bygninger', at det er muligt at energirenovere uden at ændre på husenes klimaskærm.

Vi ser frem til, at der forhåbentlig vedtages et budget for gennemgang af SAVE 4-bygninger vedr. opfyldelse af nutidens kriterier og foreslår, at der begyndes med Indre By. Det vil ligge i tråd med kapitel 6, Udvikling med respekt for byens sjæl,

⁶ <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-10112014/referat/punkt-15>

‘Mål for Københavns udvikling’, side 106. Her hæfter vi os specielt ved formuleringen i spalte 3 mht. at ny bebyggelse (forstået som nyt tilføjet byggeri fx ekstra etager, huludfyldning, tilbygning, genopførelse efter brand/nedrivning m.v., der ændrer det eksisterende) skal tilpasses områdets bevaringsværdier. Det vil også være en videreførelse af/opfølgning på KP19, ‘ Verdensby med ansvar’ side 41, hvor Indre By skulle omfattes af bevarende lokalplaner, uden at dette er blevet realiseret.

Vi foreslår desuden, at der lægges en stærk kommunikationsstrategi i fht. ejere af bevaringsværdige bygninger, således at disse bliver bekendt med de økonomiske fordele ved vedligeholdelse, (grøn) energireovering jf. Gate 21 anbefalinger. Vi foreslår ligeledes, hvis muligt, at kommunens GIS -system kbh.kk.dk viser ejendommenes energi-mærke. Det findes på <https://old.spareenergi.dk/demo/addresses/map>.

Standardiserede rammebestemmelser og bebyggelsestæthed

På side 60 i hvidbogen, står at Indre By er undtaget standardiserede rammebestemmelser for bebyggelsen, pga. bevaringshensyn. At ændringer beror på en konkret vurdering.

Det er en smuk tanke, men det som sker er, at husejere ansøger om byggetilladelse og får lov til at få en ekstra etage på eksisterende huse.

Når en afgørelse beror på et skøn, ses ikke på det samlede byrum, og hvordan det langsomt ændres over tid ved enkelte ændringer.

På side 60 i hvidbogen er der en overordnet kommentar, at man ikke kan have standardiserede rammebestemmelser for bebyggelse i stationsnære områder i Indre By. Store dele af Indre By benyttes i dag og ligger nær stationsnære områder. Den luftige kommentar om, at man ikke vil gøre en fremtidig udvikling umulig og vil lade den enkelte sag bero på en konkret vurdering, åbner mulighed for at Indre Bys bevaringsværdige området kan ændres. Selvom man kun ændrer eksisterende ejendomme for at understøtte grøn mobilitet, kan dette stadig ændre byrummet. Både

fordi der bygges højere, og fordi der i de fleste tilfælde ikke i tilstrækkelig grad tages hensyn til de omkringliggende bygningers stil.

På side 26: sp.1 i forslag til kommuneplan står der at, der er en planlagt tæthed er 150-180% i stationsnære områder og byudviklingsområder. Indre By har en tæthed på over 215%.

På side 60 i hvidbogen omtales højhuse. Vi er ikke tilfredse med svaret om, at et højhus defineres efter sin bymæssige kontekst, og at højhuse derfor ikke kan defineres ud fra højde og antal etager. Københavns særkende/egenart er den lave bebyggelse med 5-6 etager. Svaret kan kun forstås på den måde, at der fra politisk side ønskes et råderum/udviklingsrum for højhuse i centrum. I det mindste bør der være en definition på højde, hvad angår de historiske bydele Centrum og brokvartererne. Vi spørger os selv, om det attraktive centrum med sin egenart af 5-6 etages huse stadig eksisterer om 50 år.

Forvaltningens svar side 60 fremstår ikke tydeligt:

“Forvaltningen vurderer, at der i bydele som Indre By, hvor de stationsnære områder ikke generelt har en lav bebyggelsestæthed, fortsat er der potentiale for omdannelse af ekstensivt udnyttede ejendomme til anvendelser, der i højere grad understøtter grøn mobilitet.”

Svaret er uklart, men vi hører med mellemrum, at der er interesse for at bygge på fx Vesterport Banegrav. Hvis banegraven ved Vesterport skal overdækkes, skal det gøres på en ordentlig måde.

Selv om man blot ændrer eksisterende huse, kan det stadig ændre oplevelsen af byrummet, herunder give et mindre rummeligt miljø.

Indre By har i mange år trukket et stort læs og gør det fortsat. Dette læs er tungt at trække for borgerne. Vi ønsker en bydel, som imødekommer beboernes behov før andre.

Vi peger på løsninger gennem dialog og i form af lokalplaner samt reguleringer. Borgerpanelundersøgelser i Indre By Lokaludvalgs borgerpanel peger på, at beboere i dele af Indre By oplever gener ved turister og besøgende.

13. Om kapitel 7 i forslag til kommuneplanen: Bydele i fokus

Der har ikke været ændringer i dette kapitel siden den interne høring.

Der skal fortsat være fokus på, hvordan A. P. Mærskes nye hovedkvarter og en ny bygning, hvor Palads står, påvirker området.

Dette kan være i forhold til trafik. Dette kan også være om der er grundlag for yderligere kontorer i Indre By, når mange står tomme eller konverteres til hotellejligheder.

Store projekter som en bypark i Vesterbro Passage og den Grønne Boulevard og deres trafikale- og byrumsmæssige konsekvenser, bør være en del af arbejdet med kommuneplanen.

Med venlig hilsen

Sally Mountfield,

1. næstformand i Indre By Lokaludvalg

Indre By Lokaludvalg

Referat fra borgermøde om byens udvikling

MBK Kursuscenter, 3. oktober 2024

Forperson for Indre By Lokaludvalg, Bent Lohmann, bød velkommen til en aften om visioner for bydelens udvikling. Han præsenterede aftenens program, hvor Lars Trier Mogensen ville moderere debatten.

1. Oplæg om Forslag til Kommuneplan 2024 ved Mads Monrad, Planchef i Center for Byudvikling, Københavns Kommunes Økonomiforvaltning
2. Oplæg om 15 minutters byen ved Emil Høg, videnskabelig assistent Institut for Bæredygtighed og Planlægning, Aalborg Universitet
3. Debat om visioner for udviklingen af Indre By
4. Afslutning

Ad 1. Kommuneplanen blev præsenteret af Mads Monrad, Planchef i Center for Byudvikling, Københavns Kommunes Økonomiforvaltning. Han pointerede, at Indre By lokaludvalgsområde, som en gammel tilbygget bydel, sjældent huser de store byudviklingsprojekter i Kommuneplanen, som i hovedparten sker i de ydre bydele. Til en start orienterede Mads Monrad om, hvad en [kommuneplan](#) er. Planen har et 12-årigt sigte og revideres hvert fjerde år. Kommuneplanen er delt op i tre dele: en hovedstruktur for de overordnede udviklingsmål, retningslinjer for arealanvendelse samt rammer for lokalplanernes indhold, såsom bebyggelsesprocent og parkeringsnorm. Mads Monrad lagde i præsentationen vægt på, at der er forhold, der ikke kan reguleres i Kommuneplanen, såsom:

- Hvilken boligform nybyggeri skal rumme, da det er et spørgsmål om udbud/efterspørgsel. Kommuneplanen kan dog regulere bebyggelsesprocenten og sætte et udviklingsmål om, at en andel af nye boliger skal være almene samt krav om boligstørrelser.
- Krav om biodiversitet eller CO2 til byggeri, da det reguleres på EU-niveau. Københavns Kommune opfordrer bygherrer til bæredygtigt byggeri, og mange i branchen er selv opmærksomme på det.

Kommuneplanen indeholder en række fokusområder, herunder boliger, mobilitet, erhverv og grønne områder, og for hvert fokusområde har Københavns Kommune sat mål for udviklingen. Angående boliger er der et mål om at etablere flere større boliger til

Indre By Lokaludvalg

flerbørnsfamilier, som i høj grad flytter ud af byen i dag. Særligt for Indre By er der sat et mål om at konvertere flere erhvervslokaler til boligformål.

For mobiliteten er der et mål om, at cyklisme og kollektiv transport udgør en større andel af den samlede trafik end i dag, og at bilisme maksimalt skal udgøre 20% af den samlede trafik mod de 29% den udgør i dag.

Kommuneplanen har også mål om at sikre bedre muligheder for håndværks- og kreative erhverv ved at stille krav til arealanvendelse i stueetagen i nye og eksisterende bykvarterer. Til dette spurgte en borger om muligheden for at udnytte tomme erhvervslokaler i Indre By til håndværk og kreative erhverv, hvortil Mads Monrad svarede, at det ikke kan reguleres i Kommuneplanen, men at det eventuelt vil kunne reguleres i andre planer.

Angående adgang til natur er der i kommuneplanen et mål om, at enhver københavnere maksimalt skal have 300 meter til grønne områder og 500 m til blå områder. Det vil blandt andet blive indfriet ved at anlægge nye grønne byrum, som f.eks. Vesterbro Passage og nedlæggelse af parkeringspladser.

Mads Monrad nævnte også Forslag til Kommuneplan 2024's fokus på bevaring af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger i Indre By og resten af København. Det nævnes i Forslag til Kommuneplan 2024, at historiske bygninger og kulturmiljøer er vigtige for byens identitet og har betydning for både københavnere, danskere og besøgende fra udlandet. I byudviklingen skal der både ske bevaring og udvikling af de kulturhistoriske spor og bevaringsværdige bygninger

En borger spurgte om kommunens planer for stormflodssikring, hvortil Mads Monrad svarede, at Københavns Kommune sammen med Dragør, Hvidovre og Tårnby Kommuner deltager i Sund & Bælts forundersøgelse af en stormflodsplan for København mhp. at imødekomme nye sikkerhedsniveauer. Derudover kommer der store projekter med sikringsporte ved Amager Strand og Nordhavn.

En anden borger spurgte om koordineringen med HOFOR-projekter, som ikke fremgår af Kommuneplanen. Mads Monrad pointerede her, at det ikke er en del af Kommuneplanen, men at de projekter kører i et andet spor.

Mads Monrad orienterede om, at der er høringsfrist for kommentarer til Forslag til Kommuneplan den 24. oktober 2024. Han anbefaler, at man relaterer høringssvaret til noget, der kan reguleres inden for Kommuneplanen. Kommuneplan 2024 forventes vedtaget i december 2024.

Indre By Lokaludvalg

Ad 2. 15 minutters byen blev præsenteret ved Emil Høg, videnskabelig assistent Institut for Bæredygtighed og Planlægning, Aalborg Universitet. Høg har været med i et dansk [forskningsprojekt om 15 minutters byen](#) med udgangspunkt internationale erfaringer omsat til en dansk kontekst.

15 minutters byen er et koncept, der indebærer holistisk byplanlægning med fokus på flere forskellige felter, såsom klima, natur, sundhed, trivsel med mere. Konceptet måler afstand i tid frem for kilometer, da det tager udgangspunkt i borgernes oplevede afstand og herved er bevægelse automatisk tænkt ind i byplanlægningen.

Emil Høg fortalte, at konceptet handler om at sikre adgang til essentielle daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter, enten til fods eller på cykel, så et område danner et såkaldt 15 minutters bykvarter.

Konceptet tager udgangspunkt i seks funktioner:

- 1) Bo: Alle skal have mulighed for at bo i byen
- 2) Arbejde: Arbejdspladser og fjernarbejdspladser
- 3) Forsyne: Indkøbsmuligheder
- 4) Omsorg: Lægeklinikker, sundhedscentre, tandlæge
- 5) Læring: Skoler, daginstitutioner, uddannelsesinstitutioner
- 6) Fornøjelse: Sociale, kulturelle og rekreative

15 minutters byen skal tilpasses den lokale kontekst med de lokale udfordringer og behov i den pågældende bydel ved aktivt at inddrage borgerne om hvad det gode liv er for dem.

Konkret kommer 15 minutters byen til udtryk ved at ændre funktionen af et byrum. Emil Høg nævnte som eksempel, at man kan omlægge parkeringspladser til bylivsareal, omlægge veje til parker eller designe multifunktionelle byrum såsom en skolegård, der fungerer som offentlig park efter skoletid.

En borger spurgte, hvad der skal til for at få integreret 15 minutters byen i Københavns Kommune, hvortil Emil Høg svarede, at det altid er en politisk beslutning, og at der i en bydel som Indre By er mange forskelligrettede interesser på spil, der kan vanskeliggøre en sådan beslutning. F.eks. kan det være et svært politisk standpunkt, at afgøre hvor meget biler skal fylde i bybilledet fremfor hvad borgerne kan få i stedet for p-pladser eller gennemkørsel.

Med 15 minutters byen skal man ikke skynde sig hjem for at hente børnene og tage dem

Indre By Lokaludvalg

med ud i det grønne, da de selv vil kunne gå hjem ad sikre skoleveje eller gå ud i en grøn skolepark.

Lars Trier Mogensen spurgte, om det danske lokaldemokrati fungerer til et koncept som 15 minutters byen. Sammenlignet med andre steder, der har forsøgt sig med 15 minutters byen, sagde Emil Høg, kan det være svært at mobilisere borgerne i Danmark, hvor unge og børneforældre sjældent engagerer sig i lokaldemokratiet. Emil Høg pointerede, at det er forskelligt, hvad skal til forskellige steder.

Ad 3. Debat om visioner for udviklingen af Indre By begyndte med, at Lars Trier Mogensen spurgte forperson Bent Lohmann om hans visioner for Indre By. Bent Lohmann har tre overordnede drømme for Indre By:

- Plads til børneleg i gaderne. Hvis der er plads til dem, så er der plads til alle andre. Det ville i det lange også få børnefamilierne til at blive i byen
- Tryk færdsel uanset tid på dagen og hvilket gadehjørne
- Byplanlægning med fokus på borgernes behov

De fremmødte borgere drøftede herefter konkrete idéer til at føre Bent Lohmanns første vision om mere børneleg i gaderne ud i livet. Debatten mandede ud i følgende forslag:

- Kommunale eller nationale rammer for at styrke lokale miljøer, herunder flere kvarterhuse
- P-plads til legepladser / udeservering til legepladser
- Bilfrie søndage
- Bredere fortove, da cykler gør børnefærden utryk

Derefter drøftede mødedeltagerne forslag til konkrete lokale steder til byrum, der kan give mere lokal drivkraft. Som gode eksempler på byrum, der fungerer, nævnte borgerne springvandet på Kultorget og Gråbrødre Torv. Borgerne foreslog følgende steder:

- Landemærket/Nina Bangs Plads/Pilestræde
- Dyrkøb
- Sølvtorvet
- Lille Triangel
- Georg Brandes Plads
- Sankt Annæ Plads
- Gammel Strand
- Nytorv/Gammeltorv
- Thorvaldsens Plads
- Dantes Plads

I sidste debatrunde drøftede borgerne konkrete forslag til byrumsaktiviteter i Vesterbro Passage, der påtænkes omdannet til en bypark. Borgerne foreslog:

- Cykeløvebane for børn og turister (eller andre aktiviteter i arealets længde)
- Markedsgade med friske råvarer
- Genbrugsboder

Indre By Lokaludvalg

Lars Trier Mogensen spurgte herefter, om borgerne havde øvrige visioner for udviklingen i Indre By. En borger nævnte overdækning af banegraven fra Vesterport, der kunne skabe et stort grønt byrum. En anden borger foreslog overdækkede udendørsarealer til ophold og petanquebaner som en overskuelig aktivitet for de fleste.

Afslutningsvist opfordrede Lars Trier Mogensen borgerne til at aktivere det lokale engagement til 15 minutters byen frem mod lokalvalget i 2025.

Ad 4. Afslutning Bent Lohmann opfordrede alle til at skrive et høringssvar til Kommuneplanen på BlivHørt-portalen (blivhoert.kk.dk) eller ved at sende input til Indre By Lokaludvalg forud for næste lokaludvalgsmøde den 10. oktober 2024.

Forpersonen orienterede om kommende møder i Indre By Lokaludvalg og takkede for et godt engagement til aftenens debat.

Svar til: Høring 64914 af: Thomas Karmisholt Samuelsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

342

INDSENDT AF

Thomas Karmisholt Samuelsen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 13, 2th

HØRINGSSVAR

Jeres arbejde og foranalyse med cykel broen mellem Bryggen og Engholmene er fagligt og procedurelt forkert. Cykelbroen skal selvfølgelig placeres i det nye sydlige byggefelt.

Svar til: Høring 64914 af: Carl Emil

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

341

INSENDT AF

Carl Emil

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 23

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune,

Jeg skriver for at udtrykke min stærkeste modstand mod den planlagte cykel- og gangbro mellem Islands Brygge og Enghave Brygge, som foreslået ved overgangen mellem Willy Brandts Vej og Andrej Sakharovs Vej. Denne placering er ikke blot ulogisk og uansvarlig, men vil også medføre væsentlige sikkerhedsproblemer og en voldsom forringelse af livskvaliteten for områdets beboere.

For det første vil broen, som planlagt, ende midt i et tæt beboet område på begge sider af vandet. Dette vil uundgåeligt føre til kaotiske trafikforhold, hvor fodgængere, cyklister og lokale beboere bliver tvunget til at dele en allerede overbelastet plads. I myldretiden vil det være livsfarligt at færdes i området, hvor tusindvis af beboere i forvejen er presset af den eksisterende trafik. Det er uforsvarligt at placere en trafikal struktur som denne midt i et område, hvor folk bor, lever og opholder sig dagligt.

Det virker som om, at forvaltningen i sit iver efter at få projektet til at se bedst ud på papiret, har manipuleret løsningen frem uden at tage hensyn til de reelle konsekvenser for lokalbefolkningen. At presse denne bro igennem på den foreslåede placering vil resultere i en utilfreds og utryk beboergruppe og skabe en uholdbar trafikmæssig situation. Dette må ikke være kommunens mål med projektet.

Der findes imidlertid en langt bedre løsning: Flyt broen til en sydligere placering. Der er stadig god mulighed for at etablere en bro, som opfylder formålet uden at skabe kaos for beboerne. På Enghave-siden kan broen nemt integreres på en ubebygget grund, hvor de fremtidige bygherrer kan tage højde for broens tilstedeværelse i deres byggeplaner. Dette vil give mulighed for en langt mere hensigtsmæssig og harmonisk integration af broen i områdets infrastruktur.

På Islands Brygge-siden kan broen lande i området lige før kolonihaverne, hvor der er langt bedre plads og mulighed for sikkert at lede cykeltrafikken uden at forstyrre det omkringliggende boligområde. Denne sydligere placering vil sikre, at både cyklister og fodgængere kan færdes trygt, samtidig med at beboerne får den ro og sikkerhed, de har krav på.

Jeg opfordrer på det kraftigste Københavns Kommune til at lytte til de mennesker, der bor og færdes i området, og genoverveje den nuværende plan. Ved at vælge en sydligere placering kan kommunen bevise, at den rent faktisk tager hensyn til sine borgere, og at den ikke blot trumfer projekter igennem uden omtanke for dem, det reelt berører.

Svar til: Høring 64914 af: Vanløse Lokaludvalg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

340

INDSENDT AF

Vanløse Lokaludvalg

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede pdf.

MATERIALE:

hoeringssvar vedr kommuneplan2024.pdf

Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar vedr. Kommuneplan 2024

Vanløse Lokaludvalg takker for muligheden for at komme med input til høring om Kommuneplan 2024.

Lokaludvalgets høringssvar baserer sig på løbende borgerinddragelsesaktiviteter så som borgerpanelundersøgelser, borgermøder, netværks- og interessentmøder samt lokaludvalgets løbende arbejde i temagrupper med aktive lokale borgere ikke mindst i forbindelse med arbejdet med indsatserne i Bydelsplan for Vanløse.

Udvikling af Bellahøjmarken og Gymnastikkens Hus

Vanløse Lokaludvalg gør opmærksom på, at Bellahøjmarken geografisk hører til i Vanløse bydel. Udviklingen af Bellahøjmarken er beskrevet på side 120-121 under afsnittet om Brønshøj-Husum.

Derudover foreslår Vanløse Lokaludvalg, at det planlagte Gymnastikkens Hus i Grøndal Multicenter tilføjes i afsnittet: *Derudover er der besluttet en ny helhedsplan med en vision for en fremtidig udvikling af Bellahøjmarken og Genforeningspladsen, hvor områdets grønne arealer kombineres med faciliteter, heriblandt opførelsen af Gymnastikkens Hus, der motiverer til idræt og bevægelse.*

Et grønnere København

Vanløse Lokaludvalg har et ønske om at forbedre forholdene i vores parker, haver og grønne områder og arbejder blandt andet for, at der skabes artsdiversitet, optimale forhold for flora og fauna samt at der tænkes biodiversitet ind i de projekter, der planlægges i bydelen.

I den forbindelse har Vanløse Lokaludvalg følgende bemærkninger til planen med henblik på at få et grønnere København.

24. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0345389

Dokumentnr.
2024-0345389-3

Sagsbehandler
Anne Christine Dahl-Hansen



VANLØSE LOKALUDVALG
Sekretariatet for Vanløse
Lokaludvalg

Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN nummer
5798009800435

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk

Grøn rækkefølgeplan - Vanløse Lokaludvalg mener, at rækkefølgeplanlægningen skal bidrage til at sikre, at bynaturen og biodiversiteten har plads og prioriteres. Lokaludvalget foreslår ligeledes en ny retningslinje, hvor der stilles krav om kvaliteten af bynatur i lokalplanlægningen. Begge dele med det formål at leve op til målsætningerne i Københavns Kommunes Biodiversitetsstrategi.

Begrønningsprocent - Vanløse Lokaludvalg mener, at der bør indføres en ambitiøs begrønningsprocent i terræn for områdetyper og lokalplanrammer (undtaget O-områder) i Kommuneplanen og imødeser udarbejdelsen af en statslig vejledning for arbejdet med fastlæggelse af begrønningsprocenter i byen.

Blå planer - Vanløse Lokaludvalg foreslår, at man inkluderer søer af en vis størrelse, som f.eks. Damhussøen i Kommuneplanen, jf. mulighederne i planloven, med henblik på at sikre en ordentlig vandkvalitet.

Trængsel på indfaldsveje og offentlig transport

Vanløse ligger i yderkanten af København, og pendlertrafikken på de store indfaldsveje og ring II sætter sit tydelige præg på dagligdagen i Vanløse med øget støj- og luftforurening, samt utryghed for de bløde trafikanter til følge. Den stigende biltrafik står i modsætning til målsætningen om en sundhedsfremmende by, hvor Københavnernes trivsel sættes i højsædet og bidrager også til en generelt øget klimabelastning, der ikke kan forventes at blive mindre med en øget befolkningsmasse og fortsat fokus på udbygning af byen. Vanløse Lokaludvalg ønsker et Vanløse, hvor det er attraktivt at lade bilen stå, så kollektiv, miljøvenlig og bæredygtig transport bliver et lettere valg - både for os i Vanløse og for de mange, der rejser gennem bydelen hver dag.

Vanløse Lokaludvalg ønsker et sammenhængende Vanløse, hvor vi nemt og trygt kan bevæge os rundt til arbejde og fritidsliv. Vi ønsker en bydel i trafikal balance, hvor borgernes daglige liv og fremkommelighed vægtes højest. Derfor bør belastningen fra den gennemgående trafik reduceres og bløde trafikanter tilgodeses i trafikløsninger, så det er trygt at færdes i bydelen.

Ifølge COMPASS Trafikrapport for Vanløse forventes biltrafikken øget med 9 % frem til 2035 og samtidig vil cykeltrafikken være faldende - i modsætning til andre dele af

København. Det står i modsætning til Kommuneplanens målsætning om, at biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 20 pct. af alle ture, der foretages i København. Uden en aktiv indsats kan vi derfor forvente større trængsel og mere støj- og luftforurening på indfaldsvejene i Vanløse.

På den baggrund savner lokaludvalget at Kommuneplanen forholder sig mere aktivt til, hvordan man, bl.a. i forbindelse med udbygning af byen og fredeliggørelse af de indre brokvarterer, imødegår trængsel på de københavnske indfaldsveje, der medfører øget klimabelastning, støj- og luftforurening, særligt i kommunens yderområder.

Vanløse Lokaludvalg samarbejder med Brønshøj-Husum og Bispebjerg Lokaludvalg om, at der etableres en metrolinje, med en linjeføring fra Rigshospitalet ved M5 til Bispebjerg Hospital og videre via Bellahøj og Brønshøj til Herlev Hospital, hvorfra metroen kan kobles til den nye letbane. Vi anbefaler, at arbejdet med denne linje påbegyndes hurtigst muligt.

Adgangen til den offentlige transport er en væsentlig faktor i arbejdet med en mere bæredygtig trafikudvikling, og vi har et løbende fokus på at understøtte en god og sammenhængende kollektiv trafik til alle dele af Vanløse og til de omkringliggende bydele.

Udvikling af bykvarter i Vanløse

Vanløse Lokaludvalg vil gøre opmærksom på områder i bydelen som fortjener en særlig kommunal opmærksomhed.

Det drejer sig bl.a. om den kreative zone ved Skjulhøj Allé, som skal kunne tilbyde attraktive lokaliseringmuligheder for kreative virksomheder, der ønsker fleksible og økonomisk overkommelige lejemål. Området bør således udvikles som blandet erhvervsområde med mindre, håndværksprægede virksomheder og værksteder, studier, ateliers og lignende (kreative erhverv). I forlængelse heraf bør området således have funktion som understøttende for iværksætter og vækstmiljø for mindre erhverv og kreative virksomheder. Det er lokaludvalgets opfattelse, at en sådan ønsket udvikling af den kreative zone bør hjælpes på vej af konkrete initiativer, herunder udarbejdelse af et visionsoplæg og mulighed for adgang til puljemidler i samarbejde med de nuværende erhvervsdrivende og beboere i området.

Herudover vil Vanløse Lokaludvalg gerne gøre opmærksom på området ved Islev Station og den ydre del af Slotsherrensvej, hvor en kombination af nedslidte byrum, tomme bygninger, butiksdød og pendlertrafik sætter sit kedelige præg på hele kvarteret. Lokaludvalget ser gerne et kvalitetsløft i byrummet, der kan understøtte detailhandelsstrukturen og en bedre byudvikling i området.

Det fremgår af Kommuneplanen, at Københavns Kommune ønsker, at der i den eksisterende by ved stationsnære boligområder sker en byudvikling og fortætning. Det kan f.eks. være i områder, som i dag har en lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye byggemuligheder i.

Vanløse Lokaludvalg er som udgangspunkt åben overfor huludfyldning ved de store indfaldsveje. Lokaludvalget gør dog opmærksom på, at der fortsat bør værnes om bydelens villakvarterer, så disse ikke udsættes for byfortætning, men bevares med deres egenart og historik, selvom de typisk ikke er omfattet af en lokalplan.

Venlig hilsen

Jan Lindboe

Forperson for Vanløse Lokaludvalg

Svar til: Høring 64914 af: Josefine Laursen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

339

INDSENDT AF

Josefine Laursen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Rasmus Rasks Vej

HØRINGSSVAR

Jeg udtrykker min bekymring og modstand mod det foreslåede byggeri ved Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil ødelægge det truede kulturmiljø og den fredede natur. Kommuneplan 2024 bør genovervejes for at sikre byens sjæl, borgernes inddragelse og en udvikling, der er sund for både mennesker og miljø. Som borgere i København føler vi et stærkt behov for at gøre opmærksom på vores bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere vigtige forhold bliver genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige planlægning. Der er en åbenlys mangel på en sammenhængende udviklingsstrategi for hovedstadsområdet og omegnskommunerne. Vi har brug for en strategi, der omfatter hele regionen og tager hensyn til de særlige behov i de nærliggende kommuner. Københavns byudvikling kan ikke ske isoleret fra omegnskommunerne, da byens vækst, trafik og boligbehov hænger tæt sammen med disse områder. En regional planlægningsstrategi, som ser byen og dens omegn i en helhed, kunne sikre en balanceret og bæredygtig udvikling. Samtidig er der en markant mangel på fokus i Kommuneplanstrategi 2023's centrale temaer, og der er en tydelig uoverensstemmelse mellem disse temaer og de konkrete planer i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver fremhævet i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse centrale temaer får større opmærksomhed, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En anden stor mangel i Kommuneplanen er fraværet af fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og det ser ikke ud til, at denne tilstand vil ændre sig før 2034. Dette er hverken sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en vital del af enhver byudviklingsplan – ikke som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, der giver plads til liv. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det føles som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden nogen reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Mange borgere oplever, at borgerinddragelsen blot er en symbolsk øvelse, hvor det, de siger, ikke bliver taget med i de endelige beslutninger. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive byggeprojekter domineret af private developere fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår fastlåst i de traditionelle rammer, hvor almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger dominerer. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg eller helårsstatus for

haveforeninger, selvom disse kunne bidrage til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan opføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturelle udfordringer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og denne fører til Sydhavnsgade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en dramatisk stigning i trafikken og få alvorlige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Det største problem er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et overblik og deltage i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune har fokus på biodiversitet og bevaring af kulturmiljøer i deres planer, men handlingerne viser en anden virkelighed. For eksempel er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, et tydeligt tegn på, at byudviklingen ikke sker med tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange af de bevaringsværdige områder som Fiskerhavnen og de små havnemiljøer i Sydhavnen under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og de mange byggeprojekter har presset livskvaliteten i bydelen. Vi har levet midt i en byggeplads i over 20 år, og de seneste planer viser, at denne situation vil fortsætte i mindst 10 år mere. Dette betyder, at mange borgere i Sydhavnen vil komme til at tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod kommunens egne ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Der er behov for, at der tages større hensyn til de mennesker, der bor her nu, fremfor at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et stort problem. Mange nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige liv og aktivitet, der skal til for at sikre en sund og levende by. Derudover er Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst tvivlsomme. Flere analytikere har stillet spørgsmålstegn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, der måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, som lider under presset fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer sundhed og trivsel gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af vores by, fremfor blot at være tilskuere i en udvikling, der er styret af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker er i centrum for byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt,

da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestrategierne, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan

København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgrønt og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare området særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgrønt, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstuppen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med området traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske

dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcestærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære

byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Malene

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

338

INDSENDT AF

Malene

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Damagervej, 3a St Th

HØRINGSSVAR

Jeg gør hermed indsigelse mod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil have fatale konsekvenser for områdets kulturmiljø og natur. Vi københavnere ønsker en byudvikling, der prioriterer borgerinddragelse, bevarer grønne områder og beskytter byens unikke karakter. Vi københavnere føler et presserende behov for at udtrykke vores alvorlige bekymring over den byudvikling, der er foreslået i Kommuneplan 2024, særligt med hensyn til Kongens Enghave og Sydhavnen. Der er flere væsentlige punkter, som vi mener bør genovervejes og indarbejdes i byens fremtidige planlægning. Der er en markant mangel på en sammenhængende udviklingsstrategi for hovedstadsområdet og omegnskommunerne. For at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid er der behov for en samlet plan, der omfatter både København og de nærliggende kommuner. Byens vækst, trafik og boligbehov kan ikke planlægges isoleret fra omegnskommunerne, da de er tæt forbundet med hinanden. En helhedsorienteret tilgang til regional planlægning kunne sikre, at både byen og omegnskommunerne udvikler sig på en måde, der kommer alle til gode. Samtidig er der en markant mangel på sammenhæng mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de faktiske planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver ofte fremhævet, men det virker som om, de ikke får den nødvendige prioritet i praksis. Hvis ikke disse temaer bliver taget alvorligt, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og denne situation ser ud til at fortsætte frem til 2034. Dette er tydeligvis ikke sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem bygninger, men som essentielle åndehuller, hvor byens indbyggere kan finde plads til at leve deres liv. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden nogen reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Mange borgere føler, at borgerinddragelsen blot er en symbolsk øvelse, hvor deres input ikke bliver inddraget i de endelige planer. Selv når borgerne klart udtrykker et ønske om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive byggeprojekter, der domineres af private developere, fortsætter uden justeringer. Boligpolitikken fremstår fastlåst i traditionelle rammer, hvor der fokuseres på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som

selvbyg, medbyg eller helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan opføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, virker det som om, det slet ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturelle udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og denne fører til Sydhavns-gade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en dramatisk stigning i trafikken og få alvorlige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder repræsenterer nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative kvaliteter i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Problemet er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et samlet overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune lægger vægt på at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men deres handlinger fortæller en anden historie. For eksempel er der planlagt byggeri tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter. Dette viser tydeligt, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen er under pres fra nye byggeprojekter, selvom de har stor bevaringsværdi. Sydhavnen er allerede voldsomt overbebygget, og de mange byggeprojekter har forringet livskvaliteten i området. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og de seneste planer antyder, at denne situation vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange beboere i Sydhavnen vil bruge halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket går imod kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og skabe en sund by. Det er tid til at fokusere på de mennesker, der bor her nu, i stedet for udelukkende at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er et alvorligt problem. Mange nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange tomme, og det underminerer den sociale sammenhængskraft i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet for at skabe en sund og levende bydel. Københavns Kommunes opskruede forventninger til befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi måske bygger til en fremtidig befolkning, som aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, der allerede lider under overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi bor i, i stedet for at være tilskuere til en udvikling, der styres af private udviklere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det

afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgræde, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative

boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare området særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 høringssvar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med området traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som

kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst,

som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreserver, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Claus Kristoffersen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

337

INDSENDT AF

Claus Kristoffersen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF Frederikshøj 321

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne udtrykke min klare modstand mod det foreslåede byggeri til op mod 6000 beboere mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Dette byggeri vil utvivlsomt skade både det kulturelle miljø i Fiskerhavnen og den delvist fredede natur på Sydhavnstippen. Vi københavnere er dybt bekymrede over retningen i Kommuneplan 2024, især for områderne Kongens Enghave og Sydhavnen. Det er afgørende, at planen tager højde for byens unikke karakter, grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse. Som borgere i København føler vi et stærkt behov for at gøre opmærksom på vores bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere vigtige forhold bliver genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige planlægning. Hovedstadsområdet og omegnskommunernes udvikling hænger ikke sammen på en tilfredsstillende måde. For at kunne imødekomme de udfordringer, der følger med væksten i både København og de omkringliggende kommuner, mangler der en klar og sammenhængende strategi, som omfatter hele regionen. Udviklingen i København kan ikke planlægges uden at tage hensyn til de tilstødende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er uløseligt forbundet med disse områder. En mere holistisk og regional tilgang til planlægning kunne være med til at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Derudover er der et stort misforhold mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de reelle planer, der fremlægges i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer tages alvorligt og gennemtrænger alle aspekter af byudviklingen, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er fraværet af fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum kan bidrage til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Det er klart, at dette hverken er sundt for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør derfor være en integreret del af enhver byudviklingsplan - ikke blot som grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor beboerne kan finde ro og plads til at udfolde deres liv i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det ser ud til, at borgerne inviteres til informationsmøder og workshops uden egentlig indflydelse på de beslutninger, der træffes. Workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som en symbolsk øvelse, hvor det opleves som om borgernes input og stemmer forsvinder uden at

blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive byggeprojekter, der er domineret af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og det er til Sydhavnsgade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter bliver, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men det vil også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt bevidste om problemet og konsekvenserne heraf. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret tydeligt for borgerne som en del af en samlet plan. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldstændigt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune taler meget om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men handlingerne viser noget helt andet. Et eksempel på dette er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter. Denne udvikling viser tydeligt, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange bevaringsværdige miljøer, som de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten i området er blevet forringet af de mange byggeprojekter. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og ifølge de nuværende planer skal dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i strid med kommunens ambitioner om at skabe høj livskvalitet og en sund by. Det er på tide, at kommunen begynder at fokusere mere på de mennesker, der bor her nu, i stedet for udelukkende at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende individer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange lejligheder tomme og resulterer i manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden det liv og aktivitet, der er nødvendigt for at skabe en sund og levende by. Desuden er Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst tvivlsomme. Flere eksperter har rejst tvivl om, hvor realistiske disse tal er, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt udvikling af byens infrastruktur og fremme af sundhed gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for at føle os som statister i en udvikling, der er drevet af developerinteresser. Lad os

sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsvej, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonenlovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede

grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens

mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret

som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og u hensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en u hensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i

byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: L. Kiorboe

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

336

INDSENDT AF

L. Kiorboe

BY

Nordhavn

POSTNR.

2150

ADRESSE

Sandkaj 37, 4tv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker en præcisering af grønne biodiverse emner i kommuneplanen.

På side 90 er der listet målsætninger som herunder er vist i fed kursiv, mens mine kommentarer er vist i punktform:

At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger.

At det sikres, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 meter i vejledende gåafstand fra byens boliger til et grønt eller blå område.

At udvikling af eksisterende grønne områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima.

At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

At investeringer i grønne områder, byggerier, facader og byområder skal bidrage til at øge biodiversiteten i København.

Mine kommentarer er følgende:

- Hvis kommunen fortsat vokser i antallet af borgere, vil der ikke være samme antal grønne områder pr borger i 2050 som i 2024 medmindre kommunen opkøber og udlægger flere grønne områder. Ifølge kommunens egne tal består 29% af byen af grønne offentligt tilgængelige områder og Biodiversitetsstrategien har som mål at opnå 30%. Der bør derfor være en plan for at nå mål på 30% og et kort i Kp24, der viser, hvor man vil opnå målet.
- Nye parker i byudviklingsområder bør være større end 2 ha og det skal være tydeligt og nemt at beregne, hvor stor en park skal være i forhold til hvor mange nye beboere. Fx med udgangspunkt i det gennemsnitlige 42 m² pr borger.

At grønne forbindelser skal give københavnere en mere attraktiv adgang til byens større grønne og blå områder, fremme biodiversitet og skabe flere naturoplevelser på vej mellem områderne.

Mine kommentarer er følgende:

- Jeg savner et principielt kort over eksisterende og nye grønne forbindelser til at opfylde målsætningen.
- Grønne cykelruter bør gentænkes. Med den type cykeltrafik der er i dag er det ikke hensigtsmæssigt at lægge dem i parkerne, da de tager plads fra biodiversitet, de ødelægger rødder på træerne og grundlæggende ændrer parkernes dynamik fra fredelige og rolige multifunktionelle grønne områder til trafikarealer, der gennemskærer det grønne. De grønne cykelruter foreslås indtænkt på vejarealer, der begrønnes med træer og bede til gavn for alle trafikanter ved at ensrette gader/lave cykelgader/fjerne p-pladser/indsnævre vejbaner mm. Tænk det gerne sammen i en mere overordnet plan for grønne gader, der tilgodeser cykler og gående.

Øvrige:

Revidering af kommuneplanens rammebestemmelser - (O) Områder til institutioner og fritidsområder.

- Der alt for mange u-grønne elementer i rammebestemmelserne for de grønne områder (O1). Alle O1 områder bør være forbeholdt natur og rekreation. Jeg foreslår, at rammen deles op i flere kategorier fx natur og parkarealer, idrætsarealer, kolonihaver m.fl. så det bliver tydeligt og klart for os københavnere, hvilken planlægning vi kan forvente som sker og hvor den sker. Ligeledes fortjener formål som skæveboliger at få deres egen kategori i rammegrundlaget så planlægningen af den type boliger sker på lige vilkår med andre boligtyper.

Øvrige grønne biodiverse forslag

- Lav en screening af hvor meget af Københavns Kommunes areal der er sprunget i skov eller i øvrigt burde udlægges som fredskov efter skovlovens bestemmelser.
- Planlæg for og prioriter de grønne arealer, herunder bevaring af eksisterende arealer. Der bør arbejdes mere med alle de funktioner som naturen bidrager med - således at vi også i fremtiden har en sund, robust og bæredygtig by.
- Der bør være et mål om at bevare alle træer over 40 år, idet de bidrager aktivt til både biodiversitet, køling af byrummet, æstetik samt sænkning af luftforureningen og den oplevede støjforurening.
- Overvej eventuelt en langsom nedskalering af kolonihavehuse til fordel for natur og adgang for alle københavnere i kolonihaveområderne, der jo tæller med under offentligt tilgængelige grønne områder.

Svar til: Høring 64914 af: Pauline Bendsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

335

INDSENDT AF

Pauline Bendsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøjvej 42,1

HØRINGSSVAR

Jeg vil hermed fremsætte min indsigelse mod byggeplanerne ved Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil få uoverskuelige konsekvenser for området. Københavns fremtidige udvikling bør ikke ske på bekostning af kulturarv og natur. Jeg håber, at Kommuneplan 2024 vil blive tilpasset, så den afspejler byens sjæl, prioriterer grønne områder og fremmer borgerinddragelse. Vi, beboere i København, ønsker at dele vores dybe bekymring over den retning, som byudviklingen tager i Kommuneplan 2024, især med hensyn til udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere væsentlige spørgsmål bør efter vores mening genovervejes og indarbejdes i byens fremtidige udviklingsstrategi. Der er en tydelig mangel på en sammenhængende udviklingsplan for hovedstadsområdet og omegnskommunerne. Vi står overfor en situation, hvor udviklingen i København ikke kan planlægges uden at tage højde for de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med de nærliggende områder. Der er behov for en helhedsorienteret strategi, som kan sikre, at udviklingen bliver mere balanceret og bæredygtig for både byen og dens omegn. Desværre er der også en markant mangel på sammenhæng mellem Kommuneplanstrategi 2023's centrale temaer og de faktiske planer, som fremlægges i Kommuneplan 2024. De værdier, der fremhæves i strategien - byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse - ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Dette betyder, at København står overfor at miste sin identitet og sit særpræg, hvis ikke disse temaer tages alvorligt og integreres i byens fremtidige udvikling. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum kan fremme både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i flere årtier levet midt i en byggeplads, og nu ser det ud til, at denne tilstand vil fortsætte indtil 2034. Dette er hverken sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en vital del af enhver byudviklingsplan - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som vigtige åndehuller, hvor der er plads til at leve livet. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker ofte som om, borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men deres input har ingen reel indflydelse på beslutningerne. Workshops, hvor borgerne bliver bedt om at skrive ønsker på postkort, føles som symbolske øvelser, hvor det opleves som om, borgernes input forsvinder uden at blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen erkender, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, og store byggeprojekter domineret af private developere fortsætter uden ændringer. Boligpolitikken virker fastlåst i traditionelle rammer, hvor almene boliger, private

udlejningsboliger og andelsboliger dominerer, uden plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også alvorlige infrastrukturmæssige problemer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Udfordringen er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og den fører til Sydhavnsgade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil føre til en voldsom stigning i trafikken og få betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede reserveret areal til denne vej, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Det største problem er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune taler ofte om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men deres handlinger afspejler noget andet. Et eksempel er planerne om at bygge ved siden af Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som illustrerer, at byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. På samme måde er mange bevaringsværdige områder, som de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under voldsomt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og kvaliteten af livet i bydelen er blevet presset af de konstante byggeprojekter. Vi har i over 20 år levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nye planer vil dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider mod kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Det er tid til at tage mere hensyn til de mennesker, der bor her nu, i stedet for at fokusere på at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye byggerier er også et problem. Mange af de nye lejligheder bruges som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet, der er afgørende for en sund og levende bydel. Københavns Kommunes forventninger til befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere stiller spørgsmålstegn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket kan betyde, at vi bygger til en befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede lider under presset fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur. Der skal desuden være en udvikling, der fremmer sundhed gennem grønne områder og livskvalitet. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi bor i, i stedet for at føle os som statister i en udvikling, der er drevet af developerinteresser. Lad os skabe en bæredygtig by sammen, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at

forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamentter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor

kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input

ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om,

hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelter i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Malthe Mulvad

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

334

INDSENDT AF

Malthe Mulvad

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Copenhagen Malmö Port (CMP)

BY

Nordhavn

POSTNR.

2150

ADRESSE

Containervej 9

HØRINGSSVAR

Hermed indsendes høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP), jf. vedhæftede dokument.

MATERIALE:

kommuneplan 2024 - hoeringssvar fra copenhagen malmo port cmp 24102024.pdf



24-10-2024

Copenhagen Malmö Port AB

Containervej 9

DK-2150 Nordhavn

Til: Københavns Kommune

Tel +45 35 46 11 11

Fax +45 35 46 11 22

cmpport@cmpport.com

www.cmpport.com

Kommuneplan 2024 - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

CMP ønsker at kvittere for et stærkt og ambitiøst udkast til Kommuneplan 2024, der skal sikre de fortsatte forudsætninger for stærk og bæredygtig udvikling i København, samt skabe gode vilkår for en voksende befolkning.

CMP er havneoperatør i København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk, samt fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af erhvervsskibe. Derudover omfatter CMP's virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod, samt anløb af Oslo-færgerne i Sdr. Frihavn.

Erhvervshavnen er et vigtig aktiv i og for Københavns Kommune

København har en af landets og Øresundsregionens største og væsentlige erhvervshavne og eneste dybvandshavn på det østlige Sjælland. Erhvervshavnen bidrager til forsyningssikkerhed til Københavns og Øresundsregionens voksende befolkning og erhverv ad søvejen, der bl.a. sparer mennesker, miljø og klima for mange lastbilkilometer - og ligeledes understøtter turismeerhvervet via færge- og krydstogtsaktiviteter. CMP bidrager til grøn omstilling indenfor egen drift (mål om netto-nuludledning af CO2 i 2025, fossilfri drift af containerterminalen opnået i 2024), hos vores kunder (ved f.eks. at tilbyde landstrøm til skibe i havn) og ved at tilbyde lokaliseringmuligheder og partnerskaber med virksomheder, der understøtter f.eks. grøn logistik, energi og f.eks. fossilfrie brændstoffer og CO2-håndtering.

Københavns Kommune bør derfor fortsat bidrage aktivt til at sikre gode langsigtede lokaliseringmuligheder for eksisterende og nye havneerhverv og -aktiviteter. Regeringens Havnepartnerskab peger i sine anbefalinger på, at behov for erhvervshavearealer især forventes at øge de steder i landet, hvor der er befolkningstilvækst.

Kritiske forsyningskæder er afgørende for hovedstadens udvikling

En voksende by kræver sikre og effektive forsyningskæder. Her spiller erhvervshavnen og havnevirksomheder vigtige roller. Containerterminalen flytter i planperioden til Ydre Nordhavn og kan herfra fortsat sikre effektiv transport af varer til København og Sjælland.

Prøvestenen er det eneste tilbageværende havnenære område udset i Fingerplanen til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Derfor er det positivt, at Prøvestenen anerkendes som "...område til havneformål en særlig stor betydning for transport- og distributionsvirksomheder hvis "betydning rækker ud over alene at forsyne København" under Kommuneplanens Retningslinjer.

I denne forbindelse bør det ligeledes fremgå i planen, at arealbehovet til virksomheder med særlige beliggenhedskrav på Prøvestenen forventes at være stigende i planperioden og arealoptimering ikke kan løse dette behov alene. Stor bygge- og anlægsaktivitet i hovedstadsområdet (som det også fremgår af Kommuneplanen), mangel på landindvundne råstoffer der øger importbehov, samt fokus på genanvendelse og cirkulær økonomi, skaber øget behov for havnenære tørbulkområder med miljøklasser der muliggør håndtering, lastning og losning af produkter, der kan medføre f.eks. støv og støj. Omstilling til fossilfrie og grønne brændstoffer til bl.a. skibs- og luftfart vil føre til fortsat behov for risikovirksomheder på vådbulkområdet og nye områder så som håndtering af CO2 og Power-to-X vil kræve mere areal. Desuden fylder flere fossilfri alternative brændstoffer, f.eks. metanol, væsentlig mere end konventionelle brændstoffer grundet lavere energitæthed og har fortsat behov for sikkerhedszoner.

Perioden for Kommuneplanen omfatter planlægning og evt. opstart af anlægsfase for Østlig Ringvej, Metro M5 KVC samt evt. nyt rensningsanlæg. Alle projekter har omfattende midlertidige og permanente påvirkninger for virksomhederne på Prøvestenen. Permanent og midlertidigt tab af areal til anlægs- og infrastrukturprojekter, samt eventuelle restriktioner i form af zoner af dele af Prøvestenen, vil give et øget pres på tilbageværende arealer og kajer. I denne forbindelse er det væsentligt, at byudviklingen på Kløverparken, såvel som lokal vejbetjening af Refshaleøen, i planlægningsfaser tilpasses driften af samfundskritiske virksomheder på Prøvestenen, samt at der tages hensyn til udviklingsmuligheder på Prøvestenen for f.eks. CO2-håndtering og Power-to-X.

Der findes ikke reelle regionale havnenære eller øvrige beliggenhedsalternativer til Prøvestenen for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, der servicerer hovedstadsområdet. Dette er bl.a. konkluderet af Niras i 2023, der peger på væsentlige miljø-, klima- og trafikmæssige, samt økonomiske omkostninger ved at nedlukke dele af eller hele Prøvestenen for tørbulkvirksomheder (f.eks. op til 10 millioner lastbilkilometer samt udledning af over 7.000 tons CO2 årligt, såfremt tørbulken ikke kan drives).

Adgang til erhvervshavnen skal sikres

CMP's faciliteter i Københavns Inderhavn – Nordre Toldbod, Sdr. Frihavn og Langelinie - modtager anløb af Oslo-færgen, krydstogtskibe, samt forsvars-, skole- og forskningsskibe. Dertil kommer anløb på øvrige faciliteter i Inderhavnen. Det er derfor helt centralt at "Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives, så de sikrer fortsat mulighed for sejlads med større skibe og sejl-skibe.", hvilket nævnes under Retningslinjer: "Færdsel langs havnen og på vandet". CMP anbefaler, at der i Kommuneplanen tænkes bredere i "forbindelser" i stedet for udelukkende broer over havnen.

Forbindelser på tværs af inderhavnen bør således planlægges og udføres på en måde, så der ikke opstår konflikter mellem trafikanter på land og til vands og at København fortsat kan modtage erhvervstrafik og større skibe i Inderhavnen. Forbindelse mellem Indre By/Østerbro og Refshaleøen

bør muliggøre anløb af større erhvervsskibe til Nordre Toldbod og inderhavnen i øvrigt. En fremtidig gang-/cykelforbindelser fra Ydre Nordhavn til Lynetteholm bør fra start planlægges på en måde, der er mest hensigtsmæssig i forhold til såvel trafikanter fra landsiden og erhvervsskibe ind og ud af Kronløbet til Langelinie og Nordre Toldbod, samt Sdr. Frihavn. Dette kunne være som en tunnel eller pendulfærge.

Krydstogsturisme bidrager til byen

Krydstogsturisme udgjorde i 2023 ca. 7,5% af det samlede antal turister i København og yder et væsentlig direkte og indirekte bidrag til Københavns økonomi og beskæftigelse¹. København understøtter passagerskift på krydstogtskibe ("turn-around"), hvilket bidrager til væsentligt økonomisk til byen. Disse passagerer lægger i gennemsnit over tre gange så mange penge som dem der er på gennemrejse, samt understøtter Københavns Lufthavn som international hub. Initiativer til begrænsning af skibenes udledninger og øvrige negative effekter er i gang, herunder indvielsen af Europas pt. største landstrømsanlæg i 2025, miljødifferentierede havneafgifter, samt den løbende indsættelse af mere miljøvenlige skibe fra rederiernes side. Ansvarlig krydstogsturisme til København bør derfor udvikles aktivt i samarbejde med branchen- ikke mindst i det stærke netværk i Cruise Denmark – Copenhagen and Beyond under Wonderful Copenhagen. Vigtige elementer er her at fortsætte arbejdet for at øge antallet anløb udenfor sommerperioden, øge antallet af anløb med passagerskift, at udbrede brugen af landstrøm, samt at undgå logistiske flaskehalse. Planlagte infrastrukturprojekter i planperioden vil forbedre flow af krydstogtgæster, herunder Nordhavnstunnel samt forlængelse af Metro M4. Det er væsentligt at turisme i sin helhed og krydstogsturisme specifikt behandles på faktabaseret og på lige vilkår med andre former for turisme og at de positive effekter anerkendes ligesom de negative adresseres.

København som del af Øresundsregionen og Greater Copenhagen

Det er meget positivt, at Kommuneplanen fremhæver det tætte samarbejde i regionen Greater Copenhagen og understøttelsen af sammenhængende og grænseoverskridende grøn infrastruktur. Dette gælder bl.a. i arbejdet for aflastning af godsjernbanetrafikken over Øresund via en Øresundsmetro. CMP kan som dansk/svensk havneselskab spille en rolle i regional forsyningssikkerhed, vækst, mobilitet og grøn omstilling, bl.a. med intermodale terminalfaciliteter, hvor gods kan flyttes mellem sø, bane og vej. I denne forbindelse bør fortsatte gode muligheder for grænseoverskridende regionale virksomheder og arbejdskraft understøttes. Dette indbefatter f.eks. at støtte de to landes regeringer i at sikre enkle beskatningsforhold på tværs af Danmark og Sverige.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead

¹ København modtog i 2023 ca. 770.000 krydstogtgæster. Iflg. Wonderful Copenhagen bidrog krydstogtturismen i 2019 samfundsøkonomisk med 1,25 mia. kr./årligt og 2.400 fuldtidsjob. Jobskabelse i turismesektoren inkluderer jobs til faglærte, unge og ufaglærte. 6 ud af 10 krydstogtgæster vender tilbage København og 90-94% af krydstogtgæster er meget tilfredse med deres besøg i København.

Svar til: Høring 64914 af: Asger

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

333

INDSENDT AF

Asger

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Omøgade 6, 4.th

HØRINGSSVAR

Angående forøgelsen af bebyggelsesprocenten for grunden ved Bryggervangen på Østerbro og den krævede kommuneplan.

Efter at have deltaget i beboermødet i Hahnemanns kælder, hvor bygherrer mv. deltog må jeg på det kraftigste opfordre til at byggeriet og lokalplanen ikke godkendes i dets nuværende form.

I de afgivne svar på mødet fra bygherrer og arkitekter blev det tydeligt, at bygningens omfang væsentligt overskrider, hvad området kan bære. Det er en profit-maksimering af grunden via bare at bygge så højt og massivt som muligt, og skubbe ulempen og forringelsen over på de nuværende beboere i kvarteret. Alle de penge og det arbejde Københavns Kommune har brugt på at gøre klimakvarteret til en lys moderne grøn bydel, bliver skyllet ud med regnvandet, for at nogle få private aktører kan tjene lidt flere lejekroner.

Æstetisk blev den nye bygning solgt på et grundlag af, at kunne sammenlignes med de ældre bygninger i kvarteret, men pludselig når det gjaldt højde og drøjde skelede man til det utidssvarende højhus Magistrenes Hus og murstens-borgen Danmarks Statistik/Arbejdsskadestyrelsen/Kriminalforsøgen.

En ufin vildledningsmanøvre for at få solgt projektet ved manipulere tallene til at passe deres egen agenda.

Jeg har fuld forståelse for, at kvarteret må fornye sig fra tid til anden, men bare ikke ved at gå ind i et våbenkapløb med maksimum antal etager som målet!

Reducér rumfanget af bygningen og giv forslaget en tur igennem møllen igen.

Svar til: Høring 64914 af: Lene Nielsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

332

INDSENDT AF

Lene Nielsen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Crilles Tønnesens Alle 1B

HØRINGSSVAR

.

MATERIALE:

kk hoering oktober 2024 - pdf.pdf

Støj

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støj op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens.

Sundhedsrisiko

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Klima

Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Der bliver fløjet som aldrig før, og borgere på Amager og i Københavns Kommune, bliver taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr, hvor der år efter år sættes rekorder i antal flyafgange til både passagerer og fragt. Lufthavnen står ligeledes overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig MEGET kritisk til, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner... Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen.

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.

Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer. Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

AmagerStrandvej

Som borger bosiddende tæt på Amager Strandvej, oplever jeg dagligt at den tunge trafik som værende den der hersker og fylder i bybilledet. De larmer, kører over dæksler som sidder løse og dytter og kører aggressivt, samt udleder mega meget diesel lugt. De er til fare for alle og specielt børn og unge der færdes i området. Om sommeren hvor borger fra andre steder i kommunen tager til stranden, bliver biler ofte beskadiget grundet snæver fremkommelighed.

Hvor meget kan vi efterhånden klare af larm og støv

Vi har en lufthavn som efterhånden støjer 24 timer, vi har en tung trafik på Amager Strandvej og vi har en motorvej (Øresundsmotorvej) og vi har en Metro som er etableret oven på jorden.

Hvornår bliver vi borger hørt og hvordan skal vi sikre vores sundhed og fra diverse partikler som er sundhedsskadelige. Og så har jeg endda ikke nævnt (endnu)... Svenske biler som kører med pigdæk fra oktober og nogle gange helt ind i Maj måned. Er i klar over hvor meget pigdæk hvirvler op i det støv som ligger på vejene.

Kan vi få en uvildig undersøgelse af dette "lokalt" og på husstande.

Svar til: Høring 64914 af: Diana Hansen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

331

INDSENDT AF

Diana Hansen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 92 1.1

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune barsler med endnu en cykel-/gangbro over vandet - denne gang mellem Islands Brygge og Engholmene. Pt hælder Teknik & Miljøforvaltningen til en løsning, som ikke giver meget mening. Den virker på alle mulige måder forceret og manipuleret for at fremstå bedst muligt, og den tager ikke højde for de tusindvis af beboere, der bor på begge sider af vandet - dér hvor broen forventes at lande på hhv Islands Brygge-siden og ved Engholmene. Begge steder vil broen lande pladask lige mellem etagebyggeri, og det vil blive noget nær livsfarligt at færdes for beboerne, når der flyver cykler omkring ørerne på en især i myldretiden.

Ved at lægge cykel-/gangbroen sydligere, kan broen imidlertid nemme integreres i området. På siden med Engholmene vil det være på en pt ubebygget grund, hvor jeg har ladet mig fortælle, at de kommende bygherrer intet har mod broen og netop kan tage højde for den med det nye kommende byggeri. Og på Islands Brygge-siden vil broen kunne lande i området lige før kolonihaverne og bedre og sikrere lede cykeltrafikken rundt. Det vil være en meget bedre løsning - og i øvrigt også vise beboerne, at Københavns Kommune vitterlig lytter og ikke bare maser ting igennem.

Svar til: Høring 64914 af: Bettina Spangenberg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

330

INDSENDT AF

Bettina Spangenberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bachelor samfundsfag / Folkeskolelærer

BY

Kbh Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Studsgaardsgade 27, 5.th

HØRINGSSVAR

Obs: Fotos sendes i en ny mail herinde ca.om et kvarter, da jeg ikke kan sende fotos pr. PC'en her.

NB: Jeg håber, det lykkes

MATERIALE:

bryggervangen lokalplansforslag byggeri oedelaeggelse af groent 10 2024.pdf

Absolut protest mod 5-etagers byggeri på ved Bryggervangen, 2100 Ø

”Hvor der er grønt, dér skal der bygges!”

Jeg har med usigelig fryd oplevet den langsomme opbygning af frodige biodiversitetsområder på Skt Kjelds Plads, 2100 Ø og helt hen foran dagligvarebutikken Menu.

Det er så afrundet, at ”skoven” på Skt Kjelds Plads blidt fortsætter ud i en lund/ lille eng foran dagligvarebutikken Menu, med træer, flagstang og en træ-allé.

Fortovet foran Menu er nemlig de sidste ti år prydet af en allé af træer, en grøn sti at gå under, det sidste lille grønne, effektive værn mod synet af bilerne/metalkasserne foran Menu. De træer er plantet af nogen med omtanke og kærlighed.

Det er grådigt og hensynsløst, at gravemaskiner på få minutter skulle skære rødderne af det grønt, der nu engang er tilbage.

Den grønne lund repræsenterer noget FÆLLES for alle.

De grønne erstatninger, der siges at vil komme i de nye 5-etagers bygninger, de grønne områder bliver låst inde, er planen. Dvs. eksklusion af alle, undtagen for den, delvist måske endda udenlandsk elite, der påtænkes at bo der.

Lad det ikke ske.

Der vil også komme ungdomsboliger, igen indelåste.

Dyr uddør, når der er indhegninger, sommerfugle, fugle og pindsvin vil forgå, de kræver store frie områder, de går forbavsende meget med deres små ben, de få pindsvin, der er tilbage i Kbhvn.

Værne om dem.

Tilbageblik:

Man sanser en kærlighed ved lunden foran Menu, som næsten er uforklarlig, ja overnaturlig. Frem til ca. 2010 lå stedet grønt, men ret øde hen. Nogle kloge ildsjæle har med snilde og styrke stille omdannet det lille sted og stien foran Menu til noget stort for træer, dyr og dermed for mennesker: En oase.

Fotos er vedhæftet.

Se næstsidste foto: Duen under træet til venstre for æblet siger alt, dyr kan ikke tale for sig, og dog gør duen det mirakuløst alligevel. Den udtrykker, at sommerfugle, insekter, få pindsvin og fugle (også dem på træk) stadig kan være.

En bedre løsning:

Udbygge Klimakvarteret ved at så en masse vilde blomsterfrø i lunden foran Menu, plante flere træer, montere bænke til alle, fuglehuse på pæle osv osv. - en glæde for alle.

Træer, der står i lang række/klynger foran hele Menu p-pladsen og dække bilerne.

Træer har underjordiske forbindelser til hinanden, et netværk som vore hjerner. De bliver ved og ved at søge at hele især modertræet i mange, mange år, selvom kun roden er tilbage.

Men med et byggeri vil meterdybe betonfundamenter udslutte alt levende?

Fremtid:

Kbh. har snart boliger nok, om få år vil borgerne endnu mere vende blikket mod omegneskommunerne, mod Århus, Sønderjylland m.v.

Kbhvn risikerer oversvømmelse, også af rige udlændinge, der presser københavnere ud.

Så står der om føje år i Kbh halvtomme boliger, ufærdigt byggeri, sjælløse kraner – og intet grønt, som i det delvist ødelagte Århus City, hvor de p.t. har forbygget sig i dén grad.

Interne afstemninger om byggeplanerne:

Der må insisteres på top-hemmelige interne afstemninger, slet ikke håndsoprækninger!
Ellers vil der gå manipulation i det – de interne personer vil ikke turde stemme frit. Der må være reel frihed i afstemningen, det er enormt vigtigt. Enormt vigtigt. I må insistere på det, I kloge mennesker, der er involveret.

Skid ikke på de sidste grønne pletter, Østerbro har!

Fotos vedhæftet.

NB: ”Bygherre”, herremand, Führer.

Ordet vækker mindelser om Enevælde, Machiavellisme:

Tag fra de fattige, de trætte, de umælende (dyr & træer), det er for svært fra de rige.

Venlig hilsen fra boboer på 35.år

Bettina Spangenberg, folke- og hush.lærer samt bachelor i samfundsfag

Studsgaardsgade 27, 5.th

2100 Ø

Svar til: Høring 64914 af: Uffe Erup Larsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

329

INDSENDT AF

Uffe Erup Larsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 92, 5. 2

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune barsler med endnu en cykel-/gangbro over vandet - denne gang mellem Islands Brygge og Engholmene. Pt hælder Teknik & Miljøforvaltningen til en løsning, som ikke giver meget mening. Den virker på alle mulige måder forceret og manipuleret for at fremstå bedst muligt, og den tager ikke højde for de tusindvis af beboere, der bor på begge sider af vandet - dér hvor broen forventes at lande på hhv Islands Brygge-siden og ved Engholmene. Begge steder vil broen lande pladask lige mellem etagebyggeri, og det vil blive noget nær livsfarligt at færdes for beboerne, når der flyver cykler omkring ørerne på en især i myldretiden.

Ved at lægge cykel-/gangbroen sydligere, kan broen imidlertid nemme integreres i området. På siden med Engholmene vil det være på en pt ubebygget grund, hvor jeg har ladet mig fortælle, at de kommende bygherrer intet har mod broen og netop kan tage højde for den med det nye kommende byggeri. Og på Islands Brygge-siden vil broen kunne lande i området lige før kolonihaverne og bedre og sikrere lede cykeltrafikken rundt. Det vil være en meget bedre løsning - og i øvrigt også vise beboerne, at Københavns Kommune vitterlig lytter og ikke bare maser ting igennem.

Svar til: Høring 64914 af: Heidi Lyng

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

328

INDSENDT AF

Heidi Lyng

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Bådehavnsvej 55h

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker hermed at udtrykke min modstand mod den planlagte udbygning mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Projektet truer med at ødelægge både kulturelle og naturlige værdier i området. Kommuneplan 2024 bør tage større hensyn til byens sjæl, sikre bedre borgerinddragelse og øge fokus på grønne områder. Som borgere i København føler vi et stærkt behov for at gøre opmærksom på vores bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere vigtige forhold bliver genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige planlægning. Hovedstadsområdet og omegnskommunernes udvikling hænger ikke sammen på en tilfredsstillende måde. For at kunne imødekomme de udfordringer, der følger med væksten i både København og de omkringliggende kommuner, mangler der en klar og sammenhængende strategi, som omfatter hele regionen. Udviklingen i København kan ikke planlægges uden at tage hensyn til de tilstødende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er uløseligt forbundet med disse områder. En mere holistisk og regional tilgang til planlægning kunne være med til at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Derudover er der et stort misforhold mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de reelle planer, der fremlægges i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer tages alvorligt og gennemtrænger alle aspekter af byudviklingen, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er fraværet af fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum kan bidrage til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Det er klart, at dette hverken er sundt for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør derfor være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor beboerne kan finde ro og plads til at udfolde deres liv i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det ser ud til, at borgerne inviteres til informationsmøder og workshops uden egentlig indflydelse på de beslutninger, der træffes. Workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som en symbolsk øvelse, hvor det opleves som om borgernes input og stemmer forsvinder uden at blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive

byggeprojekter, der er domineret af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og det er til Sydhavns-gade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter bliver, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men det vil også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt bevidste om problemet og konsekvenserne heraf. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret tydeligt for borgerne som en del af en samlet plan. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldstændigt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune taler meget om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men handlingerne viser noget helt andet. Et eksempel på dette er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter. Denne udvikling viser tydeligt, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange bevaringsværdige miljøer, som de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten i området er blevet forringet af de mange byggeprojekter. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og ifølge de nuværende planer skal dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i strid med kommunens ambitioner om at skabe høj livskvalitet og en sund by. Det er på tide, at kommunen begynder at fokusere mere på de mennesker, der bor her nu, i stedet for udelukkende at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende individer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange lejligheder tomme og resulterer i manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden det liv og aktivitet, der er nødvendigt for at skabe en sund og levende by. Desuden er Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst tvivlsomme. Flere eksperter har rejst tvivl om, hvor realistiske disse tal er, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt udvikling af byens infrastruktur og fremme af sundhed gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for at føle os som statister i en udvikling, der er drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede

og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgrøden, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonenlovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige

boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsvej og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsvej, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigthed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer

borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret

omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som

Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Venlig hilsen

Heidi Lyng

Svar til: Høring 64914 af: Lene Nielsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

327

INDSENDT AF

Lene Nielsen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Crilles Tønnesens Alle 1B

HØRINGSSVAR

Dette er kopiet fra en anden borger i nabolaget, som jeg kun kan tilslutte mig...der er sket noget...tænker store bygninger hvor støjen cirkulere og lufthaven vælger glas facader på parkeringshuse.

Der er sket en kraftig forøgelse af støj. Jeg bor tæt ved lufthavnen, og har gjort det de sidste 10 år. Har sjældent bemærket flystøj og/eller lugt - har været vant til det. De sidste 3 år har støjen fra lufthavnen været stærkt stigende, og det er blevet så slemt, at det kan være svært at sove om natten pga støj. Det lyder heller ikke længere som "gængs" flystøj - dvs fly, der starter op på landingsbanen og letter - eller fly, der lander,. Det lyder som en uendelig kørsel med motorer, der hele tiden varierer i styrke (testes der flymotorer i lufthavnen?), uendelig høj buldren, langsomt stigende hvinen, landingsstøj, og støj fra fly der letter, stort set døgnet rundt. Jeg er meget glad for min bolig, også mht. beliggenhed her på Amager, nær skov, strand og metro :-) men jeg er begyndt at tænke på, at værdien af boligen vil være faldende pga de stærkt øgede støjgener fra lufthaven.

Håber at dæmpning af støjen bliver indtænkt i Københavns Kommuneplan vedrørende Københavns Lufthavn.

Det kan jo også påpeges, at der i disse år i den grad nybygges på Amager - både ejer- og udlejningsboliger. Hvis støjen og forureningen fra lufthavnen fortsat er stigende, vedbliver Amager så at være et attraktivt sted at bo?

Svar til: Høring 64914 af: Jens Ole Hedegaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

326

INDSENDT AF

Jens Ole Hedegaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 45

HØRINGSSVAR

Jeg vil på det kraftigste modsætte mig kommunens planer om kæmpebebyggelse af området omkring Bådhavnsgade og planerne om anlæggelse af vej tværs gennem Sydhavnen.

Bebyggelsen vil for en stor dels vedkommende destruere alt det, som gør området unikt. Vejen vil ødelægge miljøet det for alle i nærheden af anlæggelsen, ikke bare under anlæggelsen men også efter.

Vi er mange, som er flyttet ud i denne del af København bl. a. fordi det er et roligt område uden støj 24/7. En aflastnings vej gennem "baghaven" vil fuldstændigt ødelægge området som åndehul for beboerne.

København har efter min mening ikke brug for mere "smart i en fart" byggeri. Der er mere brug for alsidighed og "plads til alle".

Svar til: Høring 64914 af: Per Maahr

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

325

INDSENDT AF

Per Maahr

BY

København SV

POSTNR.

1450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 1

HØRINGSSVAR

Af forslag til kommuneplan fremgår, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen.

Derfor giver det ikke mening, at Kommunen samtidig arbejder med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge, som vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Et område som ifølge eksperter i forvaltningen er fuldt optimeret.

I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel. Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

Svar til: Høring 64914 af: Bent Outzen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

324

INDSENDT AF

Bent Outzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Akademisk Arkitektforening lokalledelse København

BY

København S

POSTNR.

1124

ADRESSE

Åbenrå 34

HØRINGSSVAR

Bemærkninger til Københavns Kommunes kommuneplan 2024

Arkitektforeningens lokalledelse København takker for muligheden for at bidrage til denne høring vedr. kommuneplanen for Københavns Kommune "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

Københavns Kommunes kommuneplan er yderst relevant for Arkitektforeningens lokalledelse Københavns interesser og arbejde, da den helt overordnet imødekommer mange væsentlige udfordringer, som en moderne storby står overfor, fx klima, befolkningsvækst, sociale udfordringer, som alle påvirkes af den måde, hvorpå vi planlægger og designer vores fysiske miljø.

Generelle bemærkninger

Copenhagen Lessons: Københavns Kommune blev i 2023 udpeget som arkitekturhovedstad af UNESCO, der bl.a. markeres med en lang række events, der hylder den gode arkitektur og de mange tiltag, fx hvordan den måde, vi bygger på, er med til at løfte forskellige samfundsudfordringer. For det er det, som arkitekturen og gode fysiske planlægninger understøtter - nemlig det gode liv i byen.

I juli 2023 dannede København rammerne for den internationale organisation UIA's World Congress of Architects, hvor over 6.000 arkitekter fra hele verden deltog i debatter og oplæg om, hvordan FN's 17

Verdensmål kan inkorporeres i byggeriet og den fysiske planlægning for at skabe en mere bæredygtig omstilling i bred forstand.

Et produkt af kongressen er de 10 principper eller pejlemærker "Copenhagen Lessons". De 10 principper er fastlagt i samarbejde mellem UIA Verdenskongressen for Arkitekter 2023, Det Kongelige Akademi – Arkitektur, Design, Konservering samt Arkitektforeningen. Videnspartnere er Rambøll og Henning Larsen.

Copenhagen Lessons sigter mod at skabe et fælles sprog for at fremskynde en mere bæredygtig omstilling i branchen, både for praktikere og investorer men også for at opfordre politikere til at støtte op med lovgivning, både lokalt, nationalt og globalt. Afgørende er det også, at ændringerne implementeres på tværs af hele branchen og at videndeling og partnerskaber bidrager til at prioritere og målrette indsats og ressourcer fremover.

De 10 principper

- Værdighed og deltagelse for alle mennesker er fundamental i arkitekturen. Der er ingen skønhed i eksklusion.
- Mennesker i risiko for at blive ekskluderet eller left behind skal tilbydes bolig først, når vi bygger, planlægger og udvikler.
- Eksisterende byggede strukturer skal altid bruges, før man bygger nyt.
- Ingen byudvikling må udradere grønne områder.
- Naturlige økosystemer og fødevarerproduktion skal prioriteres uafhængigt af byggeri.
- Ingen jomfruelige ressourcer må bruges i byggeri, hvis genbrug er mulig.
- Intet byggeaffald må produceres eller efterlades fra byggeprojekter.
- Når man anskaffer materialer til byggeri skal lokale, genanvendelige materialer prioriteres øverst.
- Alt, hvad vi bygger, skal optage mere CO₂, end det udleder.

Ved byudvikling, planlægning og konstruktion i det byggede miljø skal samtlige aktiviteter have en positiv virkning på økosystemer og forsyninger af rent drikkevand.

Det er vores opfattelse, at det er pejlemærker, som Københavns Kommune kan bruge i forbindelse med den fremtidige udvikling i kommunen. Som vært for kongressen og forbillede for resten af verden i kraft af titlen Arkitekturhovedstad 2023 mener vi, at København bør gå foran og tage de 10 Copenhagen Lessons på sig. Derfor opfordrer vi kommunen til at integrere de 10 principper i den kommende kommuneplan om ikke 1:1, så i det mindste gøre det tydeligt, hvordan man har forholdt sig aktivt til de 10 principper, der kom ud af kongressen.

Specifikke kommentarer

1) Ansvarlig udvikling af København (s.7 og kapitel 1 Byvision for København)

Helt overordnet bidrager udkastet til en kommuneplan med at adressere vigtige udfordringer for byen. København har en lang række kvaliteter, som er vigtige at bygge videre på. Kravene til en mere bæredygtig by i en bred forstand med plads til flere gør, at vi, som der står i planen, skal vi bruge hver eneste kvadratmeter klogt.

Hvad betyder universelt design for Københavns Kommune?

Vi er glade for at læse, at Københavns Kommune italesætter universelt design, men der bør specificeres, hvad der konkret menes. Hvilke tiltag skal sættes i spil for, at vi for alvor har en by for alle? Kun 2% af restauranterne i Indre By er tilgængelige for kørestolsbrugere, og vi har generelt en by, der er beklædt med brosten og høje trin. Når byer, vi normalt sammenligner os med, som f.eks. Barcelona og Oslo, har handleplaner for tilgængelighed og konkrete mål, så peger det netop på vores tilbageholdenhed. At have en fuldt funktionsdygtig krop er kun en midlertidig tilstand for os alle, så hvis byens design og arkitektur ikke rummer f.eks. gangbesværede, så har vi et stort demokratisk problem. Diversitet og repræsentation er vigtigt for demokratiet og for den trivsel, vi gerne vil bryste os af, at København skal stå for.

Derfor så vi gerne at kommuneplanen indeholdt en uddybelse af begrebet universelt design og hvordan det påvirker kommunes byggeri samt handleplaner for tilgængelighed, især i de gamle dele af byen hvor det er mest udfordrende. Når universelt og inkluderende design defineres, eksempelvis københavnernes brug af det offentlige rum analyseres, så opdager vi at antallet af unge, der cykler dagligt, er faldende. I stedet for at leve af en gammel fortælling om verdens bedste cykelby, skal vi finde ud af, hvad der gør det attraktivt nok for unge at begynde at cykle. Der er brug for langt bedre forståelse (data) for vores brug af byen, så der kan skabes flere inkluderede rum til de kultur og samfundsgrupper som vi gerne vil give mere plads i byens rum.

Bevar- eller forklar

Den klimavenlige by er bl.a. en mere fortættet by, hvor vi fremadrettet bygger med materialer, der har et lavt aftryk på klimaet. Som udgangspunkt bør byudviklingen tage afsæt i, at vi bruger det eksisterende byggeri bedst muligt. Det giver et lavt materialeforbrug og dermed en klimaeffekt – og så er det med til at bevare byens identitet. Vi bør derfor renovere og transformere det eksisterende byggeri, når det er muligt. Københavns Kommune bør gå foran med det gode eksempel på, hvordan det kan gøres.

Der er gode eksempler på almindelige, men gode byggeri, der har fået nyt liv via en transformation. Blandt andet kan nævnes Bikuben Fondens ejendom Thoravej 29, transformatorstationen, der er omdannet til hotel eller DSBs gamle godsbanehotel på Kalvebodbrygge, der er blevet omdannet til moderne kontorer. Det er nogle af de større og mere kendte, men der er også mange mindre og mere "hverdagsagtige" eksempler, som man kan finde inspiration i.

Princippet om "Bevar- eller forklar" bør kommunen tage op og udvikle som et redskab, der giver tid til omtanke for både bygherre og kommune i forbindelse med en nedrivningssag. Redskaberne i forhold til at bevare eller delvist bevare byggeri, der har en betydning for et kvarter, men som ikke er registreret med en save-værdi, er desværre mangelfulde.

"Bevar eller forklar" kan understøtte planens målsætning om, at vi skal passe på de bygninger, områder og miljøer, der har betydning for københavnerne. Det jævne og hverdagsagtige byggeri kan sagtens have vigtige kvaliteter, som er værd at værne om i dens sammenhæng. Derfor er det ikke

kun nødvendigt at se på det enkelte byggeri men hele kvarterets værdi.

Kapitel 3: Boliger og sammenhængende by

Vi er glade for at bygge- og bofællesskaber beskrives i Kommuneplanen. De anderledes boligformer kan nemlig være med til at skabe nye måder at bo på og berige byen med deres diversitet.

Dog savnes konkrete forslag til hvordan der skabes plads til de billige kvadratmeter for at sikre høj værdi. De frivillige organisationer, det midlertidige og de virksomheder og kunstnere, som med andre ord skaber værdi og nye unikke, oplevelser i byen eller handlefællesskaber som aktivt forsøger at skabe et bedre samfund for os alle, hvad end det handler om forbrugsrelaterede CO₂ udledninger eller socialområdet m.v.

Hvis byen skal være oplevelsesrig, velfungerende og rumme sunde handlefællesskaber, så bør der være plads til det frivillige eller dem der skaber værdi på andre måder end ved at kunne betale en markedsbestemt husleje.

Blandet by (s. 68)

Kommuneplanen understreger, at det er vigtigt mål for kommunen at sikre et balanceret boligudbud med forskellige boligformer. Der er brug for en bredde af boligtilbud, der passer de forskellige behov, som nuværende og kommende indbyggere vil have. Der skal være plads til det eksperimenterende og nyskabende byggeri, som kommer med svar på nogle af de udfordringer som byens beboere har med fx at finde mindre boliger og fællesskaber.

Derfor er det særligt positivt, at bl.a. byggefællesskaber fremhæves, som en boligform, der bør være mere af i kommunen.

Byggefællesskaber kan noget særligt. Erfaringerne fra vores nabolande og herhjemme viser, at byggefællesskaber smitter positivt af på deres nabolag og bidrager til byen med en større mangfoldighed i byggeriet. Der bygges typisk mindre private boliger men fælles arealer til

Der er gode eksempler på byggefællesskaber i Odense, Roskilde og Køge, men det er vanskeligt at komme i gang for interesserede borgere uden en understøttende hånd fra kommunen.

Udvikling med respekt for byens sjæl

Københavns sjæl og identitet er materialiseret i byens fysiske bygningsarv, og det er derfor positivt, at kommuneplanen lægger vægt på, at byen skal udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri.

Det kræver at der benyttes fagligt funderede metoder til værdisætning af vores kulturmiljøer, vi stiller os derfor uforstående overfor, hvorfor man ikke har valgt at revidere de 11 bydelsatlas, som i perioden fra 1991 til 1996 blev fremstillet for hver af kommunens bydele med gennemgang af bevaringsværdier i bydelen og dens bygninger. Hvert atlas blev fremstillet af Miljøministeriet, Planstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune.

Fordelen ved de 11 bydelsatlas var, at de modsat Byens Sjæl redegjorde for bydelens hovedtræk og de byarkitektoniske sammenhænge, og hvilke bygninger, der har fået tildelt en høj, middel eller lav bevaringsværdi. Herved redegjorde de 11 bydelsatlas ikke kun for bevaringsværdige bygninger men også deres kulturmiljøer.

Det vil derfor være en oplagt og overkommelig opgave at genbesøge disse unikke beskrivelser og lade dem være udgangspunkt for en opdatering. I en revideret udgave ville det ligeledes være ønskværdigt at bygge videre på eksisterende viden og tilføje nye afsnit, som beskriver områder med potentiale for renovation eller transformation.

Med venlig hilsen

Akademisk Arkitektforening, lokaledelse København

Svar til: Høring 64914 af: Anna Rosenblad

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

323

INDSENDT AF

Anna Rosenblad

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Rubinsteinsvej, 45, 3 th

HØRINGSSVAR

Jeg er imod den høje bebyggelsesprocent der foreslås på Stejlepladsen og Bådehavngadekvarteret, og ønsker desuden at der bygges en bilfri bydel, dog med adgang for udrykningskøretøjer, ærindekørsel og handicapbiler. I øvrigt kan der sagtens bygges en bilfri og grøn zone i området, for at slippe for massiv trafik ad Bådehavngade, samt for at undgå at lave yderligere veje i bydelen.

En bus mellem bydelen og til metrostationen ved enten Sluseholmen eller Mozarts Plads ville være en god idé, samt parkeringshuse i nærheden af Sjællandsbroen.

Lad os tænke visionært, menneskevenligt og frem for alt børnevenligt og klimavenligt. Vi bor i en storby og alle behøver ikke at have en bil. Bilfrit giver så mange andre kvaliteter.

Det ville være ødelæggende for bydelen med en vej mere.

I øvrigt mener jeg også at det gamle Sydhavnen rummer mange borgere med sociale udfordringer, og at det derfor burde være et uegnet område for bosteder for borgere med misbrug. Vi kæmper for at styrke bydelen og er kommet langt. Men så vil kommunen placere botilbud for borgere med aktivt stofmisbrug i hjertet af det mest udsatte af København. Det må kunne placeres et andet sted. De unge og andre borgere på kanten skal ikke lokkes til at blive sælgere eller lignende. I en stærkere bydel er der slet ikke samme risiko for den slags.

Svar til: Høring 64914 af: Inger Hutters

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

322

INDSENDT AF

Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Havnekomité

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ribegade 18,3

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2024.

Østerbro Havnekomité

Det udsendte forslag til Kommuneplan 2024 for København beskriver mange pæne byplanmuligheder.

Men der er for lille fokus på de store kommende problemer. De skal formuleres. Der skal tages politisk stilling og løsninger skal i mange tilfælde findes i samarbejde med Folketinget.

Københavnerne ønsker løsning på problemerne. Det fremgår tydeligt af flere borgerundersøgelser om København. Her peges på, at der skal være plads til
- bynatur og rekreative åndehuller, - vigtigheden af bæredygtighed, - klimasikring og - en mangfoldig by.

Derudover skal København handle i relation til både Klimakrisen og Biodiversitets-krisen.

1. Klimakrisen.

Der skal ske en stor omstilling af København inden 2035. Når der nu tales om, at København skal være klimaneutral, er det meget begrænset, hvad der gøres. Det gælder kun for udledninger på energiområdet.

Men det er nødvendigt, at der lægges op til kontrol med CO₂ regnskab for både byggeri, stop for infrastruktur som f.eks. østlig Ringvej, stop for udvidelsen af Kastrup Lufthavn, indskrænkning af anløb fra krydstogtskibe og begrænsning af unødigt biltrafik.

For at stoppe krisen er det vigtigt at inddrage københavnernes i omlægningen.

▪

Som et led heri, skal udbredelsen af genbrugsstationer fortsætte. Som led i omstillingen bør gratis lokaler stilles til rådighed for reparationsværksteder og mødevirksomhed. Lokalerne med billig leje til små håndværkere og de kreative vækstlag/atelierer kunne indgå i mindre lokaliteter. Håndens værk, skal forenes med æstetiske og etiske overvejelser. Vækstrum for alle og med særligt fokus på børn og unge. Vi vil opfordre til at det skal stilles som krav i en lokalplan, som også skal stille krav om grønne byrum og kunst i byrummene.

Begrænsning af bilisme

Det er fornuftigt at investere i offentlig transport for at få nedbragt den private bilisme i København. Men ikke alle bor i umiddelbar nærhed af S-tog- eller Metrostation. Derfor bør det også sikres, at de tilsluttende busforbindelser i nærområderne fungerer. Der er for mange buslinier med kun halvtimesdrift, ofte er busserne ret ustabile mht. afgangstider, og ofte er der for langt mellem busstoppestederne. Alt dette går især ud over ældre og dårligt gående, som af den grund simpelthen ikke kommer ud.

Varme-Ø-effekten

De mange hårde sten- og asfaltbelægnings på veje, pladser og P-pladser er i høj grad med til at skabe en varme-Ø-effekt. For modvirkning af dette, er det nødvendigt at tænke på en ny måde, når byens rum skal indrettes.

De hårde stenmaterialer absorberer varmen fra solindstrålingen og skaber overophedning af byrummene på varme sommerdage. Dertil kommer, at regnvandet ved etablering af hård befæstelse bliver ledt til kloaksystemet i stedet for ned i jorden, hvilket medfører en yderligere forhøjelse af overfladetemperaturen, da den afkøling, som sker ved naturlig fordampning af vandet, ikke finder sted. Desuden giver vandafledningen risiko overbelastning af kloaksystemet ved store regnskyl. Hvis de hårde befæstelser i langt større omfang udelades/fjernes til fordel for beplantning, vil planter og jord kunne optage og tilbageholde vandet, og samtidig skabes der et grønt og venligt miljø til ophold. Desuden har bløde arealer med græs/planter en vis støjabsorberende effekt.

Er der på mindre pladser behov for befæstede arealer til fx små musikscener, kulturelle aktiviteter og/eller blot siddepladser, kan belægningen etableres som "broer" med træbelægning. De mange P-pladser sorte asfalt kunne erstattes med permeable belægnings af armeret græs/urter.

CO2 og nybyggeri

Nybyggeri er stærkt CO2-belastende. Det bør derfor sikres, at ældre byggeri i langt højere grad istandsættes og bevares. Hvor det ikke kan lade sig gøre, skal byggematerialer i langt højere grad genanvendes ved nybyggeri.

2. Biodiversitetskrisen

Som det er nævnt i Forslaget til Kommuneplan, er der blevet vedtaget en biodiversitetsplan for

København. Det er en plan med gode hensigter, men den kommer ikke med forslag til de større og sammenhængende områder med vild bynatur, som er nødvendige. På s. 90 står: "*At udvikling af eksisterende grønne områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima.*" Og på s. 92 om Grønne områder: "*Biodiversiteten skal højnes*".

København skal derfor arbejde på at sikre højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur til gavn for både naturen og københavnere, så god adgang og nærhed til natur bidrager til at højne livskvaliteten.

I Nordhavn er 11 grønne organisationer gået sammen om en plan for bynatur, hvori indgår en naturpark på jordopfyldnings områderne på 30 ha i Ydre Nordhavn. Området er et meget vigtigt fugleområde for mange fuglearter, hvoraf flere er rødlistede. Men i strid med folketingsbeslutningen fra 2014, er det nu blevet besluttet i TMU, at der skal anlægges 4-6 fodboldbaner i området og forvaltningen har sat som krav, at en boldbane skal være med kunstgræs og lyssætning. Den beslutning vil føre til et stort tab af biodiversitet og til skade for de over 300 fuglearter, der raster på jordområdet.

En følgegruppe af brugere, der rådgiver i forhold til en kommende arkitektkonkurrence for området, er enige om, at området er for lille til at sikre både biodiversitet og fodboldbaner.

3. Fingerplanen

Siden 1947 har udviklingen i Hovedstadsområdet fulgt Fingerplanen, en plan der placerede de nye bybebyggelser omkring S-togstationerne og friholdt store arealer mellem fingrene til grønne områder.

Uden en overordnet debat har man forladt Fingerplanen og kommunerne er nu i konkurrence med hinanden om at tiltrække erhverv og boliger til egne kommuner. Og her fører København an. Store områder bebygges tæt og højt og grundpriserne stiger voldsomt, da det er et frit marked for developere og der er en stor fri kapital, som har brug for investeringer, der er her brug for en offentlig styring. I byudviklingsområderne er huslejerne voldsomt høje og almene boliger kan kun opføres med kommunale grundkøbslån.

Prognosen for tilflytning til København ser ud til at ændre sig. Boligbehovet vil blive mindre end hidtil antaget. Det har betydning for bl.a. arealudviklingen i Nordhavn og etablering af Lynetteholm.

Der er behov for, at planlægningen skal ske i et tæt samarbejde mellem kommunerne i hovedstaden om koordinering af bolig og erhvervsudbygning i hovedstadsområdet.

Hvis det skal effektueres, skal Lynetteholm sættes på pause.

1.

Udgangspunktet for den kommende planlægning må være en status over de nuværende problematiske forhold.

- Der skal udledes mindre CO₂ fra byggesektoren. Det er derfor vigtigt at omlægge fra kun at bygge nyt til at renovere gamle bygninger/loftarealer samt tomme industri- og kontorbygninger.

På den måde vil det være muligt at skabe nye boliger i København. I bogen *Tænk os Om. Alternativer til Lynetteholm* peger arkitekt Kasper Benjamin Reimer Bjørkskov på, at 10-20.000 boliger kan skabes under tagene i København og ved at opdele større lejligheder i mindre kan der, sammen med mindre ændringer af regler for boligstøtte, skabes boliger til de ialt 35.000 personer, der skulle bo på Lynetteholm.

I beregningen mangler der opgørelser over antal m², som kan inddrages til boliger.

- En opgørelse over det samlede kontor- og hotelareal i København vil kunne vise, om en tilladelse til nye byggerier bør styres bedre af kommunen.
- I Kommuneplan 2024 for København tales meget om billigere og mere varieret boligbyggeri. Men vi ser ingen opgørelse over antallet af boliger uden bopælspligt. Vi har i Østerbro Havnekomité i mange år forgæves forsøgt at få oplyst, hvor mange boliger det drejer sig om.
- På side 68 er nævnt at man ikke kan regulere særlige organisationsformer f.x. bofællesskaber eller byggefællesskaber. Det problem er vigtigt at få ordnet, hvis man vil have en varieret by.

Nordhavn

Vi har i Østerbro Havnekomité ved flere lejligheder forgæves bedt Københavns Kommune om en status over boligudviklingen i Nordhavn. Med de utallige lokalplantillæg er det vanskeligt for os at overskue.

Heller ikke vores spørgsmål om hvor mange lejligheder, der er uden bopælspligt i Nordhavn, har vi fået svar på.

Vi oplever ikke, at Nordhavn er en by for alle, fordi der er

- Meget tæt og høj bebyggelse med gentagne tillæg til vedtagne lokalplaner, der tillader højere bebyggelse. Der er indtil nu planlagt 5 store, massive

parkeringshuse i de få lokalplaner.

- Lejligheder med meget dyre huslejer, der indeholder månedlig afgift til metroen, samt et stort antal lejligheder uden bopælspligt.

- Indtil nu er der kun ganske få almennyttige boliger.

- Den nye beslutning om mulighed for 40 % almennyttige boliger omgås ved at opdele i lokalplaner for meget små delområder, så de 40 % kun gælder for begrænset byggeri.

- Der bygges fortsat store domiciler langs vandet, som blokerer for udsyn og ophold.

Af disse årsager er Nordhavn ikke en by for alle.

Nordhavn Naturpark.

Det har krævet en kamp støttet af 10 andre grønne organisationer at få besluttet en Nordhavn Naturpark på et vigtigt område for biodiversitet og de ca. 300 forskellige fuglearter, der er registreret

i det nye opfyldningsområde mod nord i Nordhavn. Da strukturplanen for Nordhavn ikke indeholder arealer til idræt ser det nu ud til, at Nordhavn Naturpark bliver ødelagt med bl.a. fodboldbaner med kunstigt græs og lysforurening.

Der er langt fra visionen for Nordhavn og virkeligheden. Her er et par eksempler:

- COPE's hovedgreb i Århusgadekvarteret var en bred promenade med let adgang til vandet. I en konkurrence blandt unge arkitekter i Europa vandt et forslag til badning og skærgård mod øst i Nordhavn. I stedet kom en meget smal promenade med en senere beslutning om en lille badezone.

- Yderst på Redmolen skulle der ifølge planen ligge en publikumsmagnet. I stedet kommer en voldsom stor bygning med kontorer. I stueetagen er der offentlig adgang til restaurant, forretninger og en palmehave med et par træer. Løsningen kunne have været en svømmehal og et helsebadeområde, hvilket vi har foreslået mange gange.

- Bygningen The Silo skulle indrettes til kultur og idræt. I stedet kom der en bygning, hvor der er placeret den dyreste penthouselejlighed, lige nu til salg for 37 mio. kr.

Lynetteholm

Lynetteholm skal bygges efter de samme principper, som Nordhavn, at grundsalg skal finansiere udbygning og gæld i metroen. Derfor er vores opfordring: **Sæt Lynetteholm på pause - og undersøg den store forskel der er på visioner og virkelighed i Nordhavn.** Lynetteholm er en projektbeskrivelse uden overblik over de mange problemer, der løbende opstår.

5. Fokus på grupper i krise

- psykisk sårbare unge og børn.

Fokus på forebyggende initiativer for den stigende gruppe ældre.

Det er nødvendigt at inddrage særlige grupper, som har svært ved at komme til orde i udvikling og indretning af København. Det fremgår ikke om patientforeninger som f.eks Danske patienter, SIND, Ældresagen og PPR indenfor skoleområdet indgår som rådgivere og det vil være vigtigt at høre hvilke nødvendige krav de foreslår til de fysiske rammer som led i forebyggelse og helbredelse.

6. Øresund

Havet er en central del af vores fælles identitet og Nordhavn er det eneste område i København, hvor man kan opleve/sanse samspillet mellem havet og et stort areal med vild natur. Den vedtagne plan for Biodiversitet i København må føre til udpegning af et stort område i den nordlige del af Nordhavn. Problemet er stort. Danmark taber efter nye beregninger fremlagt af prof. Peter Birch Sørensen, over 200 mia. kr om året som følge af tab af biodiversitet og forurening.

I forslaget nævnes det, at man skal være opmærksom på varmeøeffekter, når der igangsættes planlægning i byudviklingsområder og den eksisterende by.

Men beslutningen om anlæg af Lynetteholm med tæt og meget høj bebyggelse vil blokere det København, vi kender med udsyn over vandet og den afkølede effekt vinden fra havet giver københavnere.

Lynetteholm forringer desuden havmiljøet og saltvandsgennemstrømningen
På s. 96 Blåt og grønt København står der

•

Anlægsloven om Lynetteholm blev vedtaget under den forudsætning, at der blev plantet dobbelt så meget ålegræs, som de 2-3 ha, der blev fjernet. Østerbro Havnekomité spurgte, uden at få svar, indtil hvor og hvornår erstatnings-ålegræsset skulle plantes. Vi hører nu, at man ikke kan finde steder By & Havn hvor vanddybde og vandets klarhed gør, at der kan plantes ålegræs. I stedet udfører By & Havn et lille begrænset forsøg i en nyopgravet kanal i Nordhavn. Vi har gennem årene kontaktet kommunen om vores bekymring for forurening med tungmetaller og PFAS i havnen og i den deponerede jord.

Af ovennævnte årsager finder vi ikke, at de rammer, som Kommuneplanen er skrevet ind i, løser de problemer, København allerede står med de kommende kriser.

•

Kære politikere.

- Vi savner ærlighed om de voldsomme store kriser, vi befinder os i.
- Vi savner at der indgår alternative løsningsforslag, der overskrider det I finder "politisk muligt".
- Vi savner at kunne indgå i en demokratisk debat med jer i f.eks. i borgerforum og fokusgrupper, hvor vores forslag bliver brugt.
- Vi savner at blive inddraget og få medejerskab til den store omvæltning af samfundet, der er nødvendigt.

Svar til: Høring 64914 af: Sanne Hjulgaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

321

INDSENDT AF

Sanne Hjulgaard

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Thyges Vænge 11, 3 tv

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg vil gerne have følgende taget med i betragtning:

Der er sket en kraftig forøgelse af støj. Jeg bor tæt ved lufthavnen, og har gjort det de sidste 10 år. Har sjældent bemærket flystøj og/eller lugt - har været vant til det. De sidste 3 år har støjen fra lufthavnen været stærkt stigende, og det er blevet så slemt, at det kan være svært at sove om natten pga støj. Det lyder heller ikke længere som "gængs" flystøj - dvs fly, der starter op på landingsbanen og letter - eller fly, der lander,. Det lyder som en uendelig kørsel med motorer, der hele tiden varierer i styrke (testes der flymotorer i lufthavnen?), uendelig høj buldren, langsomt stigende hvinen, landingsstøj, og støj fra fly der letter, stort set døgnet rundt. Jeg er meget glad for min bolig, også mht. beliggenhed her på Amager, nær skov, strand og metro :-) men jeg er begyndt at tænke på, at værdien af boligen vil være faldende pga de stærkt øgede støjgener fra lufthaven.

Håber at dæmpning af støjen bliver indtænkt i Københavns Kommuneplan vedrørende Københavns Lufthavn.

Det kan jo også påpeges, at der i disse år i den grad nybygges på Amager - både ejer- og udlejningsboliger. Hvis støjen og forureningen fra lufthavnen fortsat er stigende, vedbliver Amager så at være et attraktivt sted at bo?

Mvh Sanne Hjulgaard

Svar til: Høring 64914 af: Anne Høgh

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

320

INDSENDT AF

Anne Høgh

VIRKSOMHED / ORGANISATION

iovermorgen

BY

Aarhus C

POSTNR.

8000

ADRESSE

Ny Munkegade 38, 1. sal

HØRINGSSVAR

Hermed ønsker jeg at udtrykke min indsigelse mod det planlagte byggeri, som vil rumme op mod 6000 beboere i området mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Projektet vil have alvorlige konsekvenser for både den kulturhistoriske bebyggelse og de naturrige omgivelser. Mange københavnere deler min bekymring over byudviklingen, især i Sydhavnen og Kongens Enghave. Vi opfordrer til, at Kommuneplan 2024 revurderes med større fokus på byens sjæl, de grønne områder og inddragelse af borgerne. Vi københavnere ønsker at udtrykke vores dybe bekymring over den retning, byudviklingen tager med Kommuneplan 2024, især hvad angår Kongens Enghave og Sydhavnen. Vores bekymringer dækker flere vigtige punkter, som vi håber vil blive genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige udvikling. Hovedstadsområdet og omegnskommunerne står overfor en manglende sammenhængende udviklingsplan. Der mangler en samlet strategi, der kan tage højde for både hovedstadsområdet og de omkringliggende kommuners behov. Udviklingen i København kan ikke ses som en isoleret proces, da byens vækst, trafik og boligbehov hænger tæt sammen med de nærliggende områder. En regional, holistisk tilgang til planlægning kunne skabe en mere balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Der er dog en mangel på fokus på de centrale temaer fra Kommuneplanstrategi 2023. En markant mangel på sammenhæng mellem disse temaer og de faktiske planer i Kommuneplan 2024 er tydelig. De værdier, der fremhæves i Kommuneplanstrategien - byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse - ser ikke ud til at være blevet prioriteret i den nye plan. Det betyder, at København står over for at miste sin identitet og sit særpræg, hvis disse vigtige temaer ikke bliver taget alvorligt og integreret i alle aspekter af byens fremtidige udvikling. En af de største mangler i Kommuneplanen er desuden det manglende fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt bidrager til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og nu ser det ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Dette er ikke sundt, hverken for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør integreres som en vital del af enhver byudviklingsplan - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, der skaber ro og plads til det liv, der allerede leves i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver

inviteret til informationsmøder og workshops uden reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. De workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som symbolske øvelser, hvor det opleves som om, borgernes stemmer og input forsvinder uden at blive taget alvorligt i de endelige planer. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker overhørt, og de massive byggeprojekter, der styres af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår fastlåst i de traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også alvorlige infrastruktur-mæssige problemer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavngade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavngade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavngade, og den fører ud til Sydhavngade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, der grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede udtaget arealreservationen til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt ud klar over problemet og konsekvenserne. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne i en samlet plan. I stedet bliver der taget beslutninger stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune fremsætter ofte planer om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men handlingerne lever sjældent op til ordene. For eksempel er der planlagt byggeri ved siden af Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, hvilket viser, at byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange af de bevaringsværdige miljøer, såsom de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under massivt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede stærkt overbebygget, og livskvaliteten for beboerne er blevet presset af den konstante byggeaktivitet. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i mere end 20 år, og de nuværende planer viser, at denne situation vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens borgere vil bruge halvdelen af deres voksne liv i en byggeplads, hvilket går imod kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Det er nødvendigt at tage større hensyn til de nuværende beboere, fremfor kun at fokusere på at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et alvorligt problem. Mange af de nye lejligheder bruges som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket fører til tomme lejligheder og manglende liv i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den liv og aktivitet, der er nødvendig for at bevare en sund og levende bydel. Københavns Kommunes opskruede forventninger til befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere eksperter har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket kan betyde, at vi bygger til en befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, der allerede lider under overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur og en udvikling, der

fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for blot at føle os som statister i en udvikling drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgrøden, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af

miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsvej og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsvej, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 høringssvar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt

ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcestærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper - som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper - bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi

dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelt i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved

havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Inge Thaulow

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

319

INDSENDT AF

Inge Thaulow

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thomas Koppels Allé 20d

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne gøre opmærksom på min modstand mod de foreslåede byggeplaner mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, hvor op til 6000 beboere kan flytte ind. Det ville uundgåeligt ødelægge det truede kulturmiljø og den delvist fredede natur. Københavns borgere er bekymrede over den retning, byudviklingen tager med Kommuneplan 2024, og det er nødvendigt at genoverveje planerne for at sikre helhed, grønne områder og reel borgerinddragelse. Som beboere i København føler vi et stort behov for at udtrykke vores alvorlige bekymring over byudviklingen, som foreslås i Kommuneplan 2024, især hvad angår Kongens Enghave og Sydhavnen. Der er flere centrale punkter, som vi ønsker, at der tages op til fornyet overvejelse og indarbejdes i den videre planlægning af byen. Udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne er præget af en markant mangel på sammenhæng. En fælles strategi, der tager hensyn til hele regionens behov, er nødvendig for at sikre en balanceret og bæredygtig byudvikling. Københavns vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med de omkringliggende kommuner, hvilket gør det essentielt at tage en holistisk tilgang til planlægningen. En regional strategi kunne hjælpe med at skabe en bedre sammenhæng mellem byens udvikling og de behov, der findes i omegnskommunerne. Desværre er der en stor kløft mellem Kommuneplanstrategi 2023's centrale temaer og de konkrete planer, der er fremlagt i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver ofte nævnt, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer får den nødvendige opmærksomhed, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i flere årtier været fanget midt i en byggeplads, og denne tilstand ser ud til at fortsætte frem til 2034. Dette er hverken sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor byens indbyggere kan finde ro og plads til at leve deres liv. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det føles ofte som om, borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden at få reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Det virker som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at komme med forslag og input, men det opleves som om, deres stemmer forsvinder uden at blive hørt i de endelige planer. Selv når borgerne klart ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens store byggeprojekter domineret af private developere fortsætter

uhindret. Boligpolitikken fremstår fastlåst i traditionelle rammer, hvor almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger dominerer. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan opføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, virker det som om, det ikke bliver overvejet i kommunens planer. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Udfordringen er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og den fører til Sydhavnsgade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en voldsom stigning i trafikken og få betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede reserveret areal til denne vej, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Det største problem er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet tages beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune understreger ofte vigtigheden af biodiversitet og bevaring af kulturmiljøer, men handlingerne viser desværre noget andet. Et eksempel på dette er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som viser, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen, der har stor bevaringsværdi, er også under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten for områdets beboere er blevet presset af de mange byggeprojekter. I over 20 år har vi levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nuværende planer vil denne situation fortsætte i mindst 10 år mere. Dette betyder, at mange borgere i Sydhavnen kommer til at tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i direkte modstrid med kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Det er på tide, at kommunen begynder at fokusere mere på de mennesker, der bor her nu, i stedet for kun at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et alvorligt problem. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket fører til, at mange står tomme og bidrager til en manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet for at sikre en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har stillet spørgsmålstegn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket kan betyde, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer sundhed og trivsel gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af vores by, i stedet for blot at være statister i en udvikling, der drives af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker prioriteres i byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens

kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestrategierne, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte

ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input

ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om,

hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelter i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Michael Holst

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

318

INDSENDT AF

Michael Holst

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Gentofte Kommune

BY

Charlottenlund

POSTNR.

2920

ADRESSE

Bernstorffsvej 161

HØRINGSSVAR

Hermed sendes Gentofte Kommunes høringssvar.

Brevet sendes af Gentofte Kommunes administration, idet det skal bemærkes, at der kan komme supplerende bemærkninger efter sagens behandling på møde i Gentofte Kommunes Kommunalbestyrelse den 25. november 2024.

Venlig hilsen

Michael Holst

Gentofte Kommune, Plan og Byg

MATERIALE:

brev til koebenhavns kommune vedr. hoeringssvar til forslag til koebenhavns kommuneplan 2024.pdf



GENTOFTE KOMMUNE

Kommunalbestyrelsen

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

24. oktober 2024
Sagsnr. EMN-2024-06718

Høringssvar til forslag til Københavns Kommuneplan 2024

Københavns Kommune har den 29. august 2024 sendt forslag til Kommuneplan 2024 i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 24. oktober 2024.

Der er i forslaget til kommuneplanen følgende forhold, som har betydning for Gentofte Kommune, og som Gentofte Kommune derfor fremsætter bemærkninger til.

1. Trafik genereret fra Københavnske byudviklingsområder og etablering af Nordhavnstunnel samt eventuel Østlig Ringvej
2. Parkeringsnormer, herunder byudvikling ved Hellerup Station og Svanemøllen Station

Brevet sendes af Gentofte Kommunes administration, idet det skal bemærkes, at der kan komme supplerende bemærkninger efter sagens behandling på møde i Gentofte Kommunes Kommunalbestyrelse den 25. november 2024.

1. Trafik genereret fra Københavnske byudviklingsområder og etablering af Nordhavnstunnel samt eventuel Østlig Ringvej

Nordhavn er under løbende udvikling. Det er et af 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 2024 ændres ikke væsentligt i rammerne for Nordhavn i forhold til Kommuneplan 2019.

Lynetteholmen er under etablering, og den indgår i Københavns langsigtede planlægning. Samlet vil Lynetteholmen udgøre et areal på ca. 2 mio. m² og forventes at kunne huse 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Da Lynetteholmen først forventes anlagt efter 2031, er byudviklingen ikke omfattet af forslaget til Kommuneplan 2024.

Under samlebetegnelsen Østhavnen, hvor Lynetteholmen blot er en del, regnes med etablering af boliger til 66.000 indbyggere og 54.000 arbejdspladser.

Nordhavnstunnelen er ligeledes under etablering og den valgte løsning vil være forberedt for en eventuel senere tilslutning til Østlig Ringvej.



Planlægningsarbejdet omkring Østlig Ringvej, som både skal trafikbetjene Nordhavn, Østhavnen/Lynetteholmen og en række andre københavnske byudviklingsområder, er i gang. Østlig Ringvej vil blive tilsluttet Helsingørmotorvejen/Lyngbyvejen i udkanten af Københavns Kommune, tæt på grænsen til Gentofte Kommune.

Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få 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 at kunne håndtere trafikken fra de Københavnske byudviklingsområder, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, så byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune har desuden fortsat bekymring for Nordhavnsvejens og nu Nordhavnstunnelens kapacitet til at håndtere den trafik, der vil blive genereret i større og større omfang som byudviklingen sker.

I tidligere høringsbreve til både Københavns Kommune, Vejdirektoratet, Transportministeriet og Sund & Bælt har Gentofte Kommune udtrykt denne bekymring og beskrevet, at 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.

Gentofte Kommune vil opfordre Københavns Kommune til at indgå i et samarbejde med Gentofte om disse forhold, hvor de nødvendige undersøgelser foretages, og de nødvendige løsninger findes. Heri bør indgå analyser af mulighederne for øget støjafskærmning langs Helsingørmotorvejen, eventuelt som nedgravet motorvej på visse strækninger, hastighedsnedsættelse til 60 km/t og forbedret kollektiv trafik.

2. Parkeringsnormer, herunder byudvikling ved Hellerup Station og Svanemøllen Station

I forslaget til Kommuneplan 2024 fortsættes med de parkeringsnormer, som blev fastlagt i Kommuneplan 2019. Det anføres i kommuneplanforslaget, at parkeringsnormerne er lavere end det faktiske bilejerskab i nyere boliger. Det anføres desuden, at det er for tidligt at vurdere, om reduktionen i parkeringsnormerne vil påvirke bilejerskabet.

For Gentofte Kommune er det afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Denne problemstilling aktualiseres i og med, at der i forslag til Kommuneplan 2024 gives mulighed for ny byudvikling ved Hellerup Station og Svanemøllen Station. Hvis disse udviklingsområder ikke kan håndtere den nødvendige parkering til beboerne og brugerne – på trods af den stationsnære beliggenhed – vil det kunne flytte parkering til områder i Gentofte Kommune.



GENTOFTE KOMMUNE
Kommunalbestyrelsen

Inden byudviklingen gennemføres, bør der derfor gennemføres undersøgelser af parkeringsproblematikken, og den skal foretages på tværs af kommunegrænsen.

Med venlig hilsen

Michael Holst
Plan og Byg

Svar til: Høring 64914 af: B. Stengaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

317

INDSENDT AF

B. Stengaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Sjælør Boulevard

HØRINGSSVAR

Jeg er imod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil få alvorlige konsekvenser for både kultur og natur i området. Det er nødvendigt, at Kommuneplan 2024 revideres, så den i højere grad bevarer byens sjæl, beskytter grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse. Vi københavnere føler det nødvendigt at give udtryk for vores bekymring over byudviklingen, som foreslås i Kommuneplan 2024, særligt med hensyn til udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Der er flere centrale forhold, som vi ønsker at få genovervejet og indarbejdet i den fremtidige planlægning af byen. Den nuværende udvikling af hovedstadsområdet og omegnskommunerne lider under en manglende sammenhæng. Der er behov for en strategi, der både tager højde for Københavns udvikling og de omkringliggende kommuners særlige behov. Byens vækst, trafik og boligproblemer kan ikke løses isoleret fra omegnskommunerne, da disse er tæt forbundet med hovedstadsområdet. En holistisk tilgang til planlægning vil kunne sikre en balanceret og bæredygtig udvikling, der tager hensyn til både byen og dens nærområder. Desværre er der en markant forskel mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver nævnt som kerneværdier, men det ser ikke ud til, at disse emner får den nødvendige opmærksomhed i den nye plan. Hvis ikke disse temaer prioriteres, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En anden stor mangel i Kommuneplanen er fraværet af fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt kan fremme både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årevis levet midt i en byggeplads, og det ser ikke ud til, at denne tilstand vil stoppe før 2034. Det er tydeligt, at dette er skadeligt for beboernes trivsel og byens samlede livskvalitet. Grønne områder skal være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke som små grønne pletter, men som store åndehuller, der giver plads til bylivet. Et andet markant problem i Kommuneplanen er manglen på reel borgerinddragelse. Det virker som om, borgerne bliver inviteret til møder og workshops, men uden reel indflydelse på beslutningerne. Det føles som en symbolsk øvelse, når vi bliver bedt om at fremlægge vores ønsker og input, blot for at opleve, at de ikke inddrages i de endelige planer. Selv når borgerne klart udtrykker et ønske om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat til fordel for store byggeprojekter, domineret af private developere. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er næsten ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg eller helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme

kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan opføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke overvejes af kommunen. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også store infrastrukturelle udfordringer, som ikke adresseres i tilstrækkeligt omfang i Kommuneplanen. Et eksempel er udviklingen i Bådehavnsgadeområdet, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og den fører til Sydhavnsgade, som allerede er overbelastet med trafik. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, bliver omdannet til en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en dramatisk stigning i trafikken, men også få store konsekvenser for miljøet i nærområdet. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, der grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er klar over problemets omfang. Det største problem er dog, at udvidelsen af Fragtvej og dens konsekvenser ikke er blevet præsenteret tydeligt for borgerne i en samlet plan. I stedet bliver beslutningerne taget stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et overblik og engagere sig i en offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune taler meget om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men handlingerne fortæller en anden historie. Et eksempel er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som viser, at byudviklingen ikke sker med tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen, der er bevaringsværdige, er også under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og de mange byggeprojekter har presset livskvaliteten i bydelen markant. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og ifølge de seneste planer skal denne situation fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange beboere i Sydhavnen kommer til at leve halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod kommunens egne ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Der er behov for, at der tages større hensyn til de nuværende beboere, i stedet for kun at fokusere på fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket betyder, at mange står tomme og underminerer den sociale sammenhængskraft i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet for at opretholde en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har stillet spørgsmålstegn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, som allerede lider under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et større fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur og udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for blot at føle os som statister i en udvikling drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker prioriteres! Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer

i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgrunde, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developere og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestyring, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en

betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske

dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcestærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære

byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Louise Jensen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

316

INDSENDT AF

Louise Jensen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Sjælør Boulevard 17, 3 th

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne udtrykke min klare modstand mod det foreslåede byggeri til op mod 6000 beboere mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Dette byggeri vil utvivlsomt skade både det kulturelle miljø i Fiskerhavnen og den delvist fredede natur på Sydhavnstippen. Vi københavnere er dybt bekymrede over retningen i Kommuneplan 2024, især for områderne Kongens Enghave og Sydhavnen. Det er afgørende, at planen tager højde for byens unikke karakter, grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse. Udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne mangler en sammenhængende strategi. Der er et presserende behov for en samlet plan, der kan tage højde for både Københavns byudvikling og de nærliggende kommuners behov. Københavns vækst, trafik og boligproblemer er tæt forbundet med omegnskommunerne, hvilket gør det umuligt at planlægge byen uden at tage hensyn til disse faktorer. En helhedsorienteret regional planlægning vil kunne sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele området. Desværre er der en markant mangel på sammenhæng mellem de temaer, der fremhæves i Kommuneplanstrategi 2023, og de planer, der er fremlagt i Kommuneplan 2024. Byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte som kerneværdier i strategien, men det ser ikke ud til, at disse værdier får tilstrækkelig prioritet i de konkrete planer. Hvis ikke disse centrale temaer bliver taget alvorligt, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En anden væsentlig mangel i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt kan fremme både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne tilstand vil fortsætte frem til 2034. Dette er langt fra sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør derfor være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem bygninger, men som essentielle åndehuller, hvor byens indbyggere kan finde plads og ro til at leve deres liv. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, borgerne bliver inviteret til workshops og informationsmøder, men uden reel indflydelse på beslutningerne. Workshops, hvor vi sidder og fremlægger ønsker og ideer, føles som symbolske øvelser, hvor det opleves som om, borgernes input bliver overhørt. Selv når borgerne klart udtrykker ønsker om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker ofte ignoreret, og store byggeprojekter domineret af private developere fortsætter uændret. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne bidrage til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke

kan opføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det slet ikke overvejes i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturelle udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og denne fører til Sydhavns-gade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, bliver omdannet til en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en dramatisk stigning i trafikken og få alvorlige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Det største problem er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet tages beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et fuldstændigt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune fremsætter ofte planer om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men de handlinger, der gennemføres, peger i en helt anden retning. Et eksempel er byggeri tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som tydeligt viser, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen, som er bevaringsværdige, er også under stærkt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede voldsomt overbebygget, og livskvaliteten for beboerne er blevet forringet af de konstante byggeprojekter. I over 20 år har vi levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nuværende planer vil dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens borgere vil komme til at tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i strid med kommunens ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Det er på tide, at der tages større hensyn til de mennesker, der bor her nu, i stedet for kun at fokusere på at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange lejligheder tomme og resulterer i manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet, der skal til for at sikre en sund og levende bydel. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, som allerede lider under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl, historie og en udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af vores by, fremfor blot at være tilskuere i en udvikling, der styres af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder

tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestrategierne, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg,

hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgrønt og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgrønt, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske

dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcestærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er

Svar til: Høring 64914 af: Hanne Mai Dalgaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

315

INDSENDT AF

Hanne Mai Dalgaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havebyen Mozart 37

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne gøre opmærksom på min modstand mod de foreslåede byggeplaner mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, hvor op til 6000 beboere kan flytte ind. Det ville uundgåeligt ødelægge det truede kulturmiljø og den delvist fredede natur. Københavns borgere er bekymrede over den retning, byudviklingen tager med Kommuneplan 2024, og det er nødvendigt at genoverveje planerne for at sikre helhed, grønne områder og reel borgerinddragelse. Vi, som borgere i København, føler en nødvendighed i at udtrykke vores store bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, særligt for udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere væsentlige punkter bør efter vores mening genovervejes og indarbejdes i den fremtidige planlægning af byen. Hovedstadsområdet og omegnskommunerne står overfor en manglende sammenhængende udviklingsplan. Der mangler en samlet strategi, der kan tage højde for både hovedstadsområdet og de omkringliggende kommuners behov. Udviklingen i København kan ikke ses som en isoleret proces, da byens vækst, trafik og boligbehov hænger tæt sammen med de nærliggende områder. En regional, holistisk tilgang til planlægning kunne skabe en mere balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Der er dog en mangel på fokus på de centrale temaer fra Kommuneplanstrategi 2023. En markant mangel på sammenhæng mellem disse temaer og de faktiske planer i Kommuneplan 2024 er tydelig. De værdier, der fremhæves i Kommuneplanstrategien - byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse - ser ikke ud til at være blevet prioriteret i den nye plan. Det betyder, at København står over for at miste sin identitet og sit særpræg, hvis disse vigtige temaer ikke bliver taget alvorligt og integreret i alle aspekter af byens fremtidige udvikling. En af de største mangler i Kommuneplanen er desuden det manglende fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt bidrager til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og nu ser det ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Dette er ikke sundt, hverken for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør integreres som en vital del af enhver byudviklingsplan - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, der skaber ro og plads til det liv, der allerede leves i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops uden reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. De workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som symbolske øvelser, hvor det opleves som om, borgernes stemmer og input forsvinder uden at blive taget alvorligt i de endelige planer. Selv når

kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker overhørt, og de massive byggeprojekter, der styres af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken fremstår fastlåst i de traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også alvorlige infrastrukturmæssige problemer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og den fører ud til Sydhavns-gade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, der grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede udtaget arealreservationen til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt ud klar over problemet og konsekvenserne. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne i en samlet plan. I stedet bliver der taget beslutninger stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune fremhæver ofte vigtigheden af biodiversitet og bevarelse af kulturmiljøer, men de handlinger, der faktisk udføres, viser en anden virkelighed. Et tydeligt eksempel er den foreslåede udvikling ved Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, der ellers er bevaringsværdige, er også under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede voldsomt overbebygget, og de mange byggeprojekter har haft en negativ indflydelse på livskvaliteten i området. Vi har levet i støj og byggeaktivitet i over 20 år, og de nye planer antyder, at dette vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange borgere i Sydhavnen vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod Københavns ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Det er på tide, at kommunen skifter fokus fra fremtidige tilflyttere til de mennesker, der allerede bor her. Et andet væsentligt problem er manglen på bopælspligt i de nye byggerier. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velstående personer eller udenlandske investorer, hvilket fører til tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet, der skal til for at skabe en sund og levende by. Københavns Kommunes prognoser for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi risikerer at bygge til en fremtidig befolkning, der måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de eksisterende beboere og bymiljøer, som allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de nuværende beboere, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med større fokus på reel borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt udvikling af bedre infrastruktur og mere bæredygtige løsninger. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af vores by, i stedet for blot at være tilskuere i en udvikling, der er styret af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker prioriteres i byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er

haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større

byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgrønt og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgrønt, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig

inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis

afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelt i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en

mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Christian Hasselstrøm

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

314

INDSENDT AF

Christian Hasselstrøm

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Humblebækgade 41

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne gøre opmærksom på min modstand mod de foreslåede byggeplaner mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, hvor op til 6000 beboere kan flytte ind. Det ville uundgåeligt ødelægge det truede kulturmiljø og den delvist fredede natur. Københavns borgere er bekymrede over den retning, byudviklingen tager med Kommuneplan 2024, og det er nødvendigt at genoverveje planerne for at sikre helhed, grønne områder og reel borgerinddragelse. Som borgere i København føler vi os forpligtede til at udtrykke vores bekymring over retningen for byudviklingen, som foreslås i Kommuneplan 2024, med særligt fokus på Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere afgørende elementer genovervejes og indgår i byens fremtidige planlægning. Der mangler en klar sammenhæng i udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne. En fælles plan for hele regionen, som tager hensyn til både Københavns vækst og de omkringliggende kommuners behov, er nødvendig for at sikre en bæredygtig og afbalanceret udvikling. Københavns byudvikling kan ikke ses isoleret fra omegnskommunernes vækst og boligbehov, da de to faktorer er tæt forbundet. En regional, holistisk planlægning kunne skabe en bedre balance og gavne både København og omegnskommunerne. Desværre er der et stort misforhold mellem Kommuneplanstrategi 2023's centrale temaer og de reelle planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes som kerneværdier, men i praksis ser det ikke ud til, at disse temaer får den nødvendige opmærksomhed. Hvis ikke disse værdier tages alvorligt, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt kan fremme både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årtier levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne tilstand vil fortsætte frem til 2034. Det er tydeligt, at dette ikke fremmer beboernes trivsel eller byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, der giver plads til bylivet. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende borgerinddragelse. Det føles som om, borgerne bliver inviteret til workshops og informationsmøder, men uden nogen reel indflydelse på beslutningerne. Det virker som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at give input, som tilsyneladende aldrig bliver inddraget i de endelige planer. Selv når borgerne klart ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive byggeprojekter drevet af private developere fortsætter uhindret. Boligpolitikken virker visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og

andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg eller helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan opføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturelle udfordringer, som ikke bliver behandlet tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og den fører til Sydhavns-gade – en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en dramatisk stigning i trafikken, men også få store konsekvenser for miljøet i nærområdet. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som ligger op til Valbyparken. Disse områder repræsenterer nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative kvaliteter i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er klar over problemets omfang og konsekvenser. Problemet er dog, at denne udvidelse af Fragtvej og dens konsekvenser ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne som en samlet plan. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et klart overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune taler ofte om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men deres handlinger afspejler noget andet. Et eksempel er planerne om at bygge ved siden af Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som illustrerer, at byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. På samme måde er mange bevaringsværdige områder, som de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under voldsomt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og kvaliteten af livet i bydelen er blevet presset af de konstante byggeprojekter. Vi har i over 20 år levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nye planer vil dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider mod kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Det er tid til at tage mere hensyn til de mennesker, der bor her nu, i stedet for at fokusere på at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye byggerier er også et problem. Mange af de nye lejligheder bruges som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet, der er afgørende for en sund og levende bydel. Københavns Kommunes forventninger til befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere stiller spørgsmålstegn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket kan betyde, at vi bygger til en befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede lider under presset fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur. Der skal desuden være en udvikling, der fremmer sundhed gennem grønne områder og livskvalitet. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi bor i, i stedet for at føle os som statister i en udvikling, der er drevet af developerinteresser. Lad os skabe en bæredygtig by sammen, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at

forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor

kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input

ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om,

hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelter i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Dorte Povlsen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

313

INDSENDT AF

Dorte Povlsen

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy brandts vej 1

HØRINGSSVAR

Kommunens forslag om en bro mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge vil skabe en alvorlig flaskehals for cyklister og fodgængere. Området på Lyngholm og de omkringliggende øer er allerede tæt bebygget med smalle veje og uden cykelstier, hvilket betyder, at infrastrukturen slet ikke er gearet til at håndtere den øgede trafik fra en cykel- og gangbro. I foranalysen af broforbindelser blev det gjort klart, at en løsning kun ville være acceptabel med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer dog under middel, og med de eksisterende smalle veje vil det skabe trafikale problemer og en u hensigtsmæssig omvej for brugerne. Kommunen bør i stedet fokusere på sydligere broforbindelser, der har to velfungerende landingspunkter og vil skabe en mere direkte og smidig rute fra Vesterbro til Amager Strand. Dette er også i tråd med anbefalingerne fra Cyklistforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik og Metroselskabet, som fremhæver behovet for en bæredygtig og effektiv løsning.

Svar til: Høring 64914 af: Bo Sandberg, fmd.

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

312

INDSENDT AF

Bo Sandberg, fmd.

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavnertunnelgruppen

BY

Kbh K

POSTNR.

1215

ADRESSE

Slotsholmsgade 1

HØRINGSSVAR

Hermed indgives høringssvar til KP24 på vegne af Københavnertunnelgruppen, se vedhæftede dokument.

Mvh Bo Sandberg, fmd. Københavnertunnelgruppen

MATERIALE:

ktg-hoeringkp24-okt24.pdf

Til Københavns Kommune
Via høringsportalen www.blivhoert.kk.dk

Høringssvar, forslag til Kommuneplan 2024, "Fremtidens klimavenlige hovedstad"

København 24. oktober 2024

Baggrund

Københavnertunnelgruppen blev dannet i 2005 og siden da har vi arbejdet for en trafikal bypass-operation i form af en østlig ringvej, der på én gang øger fremkommeligheden, mindsker trængslen i byen og muliggør byudvikling bl.a. i Østhavnen, på Refshaleøen og Lynetteholm.

Generelle bemærkninger

Københavnertunnelgruppen anbefaler, at Københavns Kommune hurtigst muligt – allerhelst i indeværende år - får indgået de aftaler med staten, Refshaleøen, Sund & Bælt, By & Havn og evt. andre aktører om alt, hvad der meningsfuldt på forhånd kan aftales vedr. bl.a. finansiering, linjeføring og afkørsler for Østlig Ringvej inden Miljøkonsekvensvurderingen ventes færdig i 2026.

Københavnertunnelgruppen understreger, at der skal etableres en fuld østlig ringvej hele vejen fra Nordhavn via Lynetteholm, Prøvestenen og i en sænketunnel øst om Amager Strand for til sidst at ende i området omkring Københavns Lufthavn. Set fra byens og Hovedstadsområdets samlede perspektiv, giver det naturligvis ikke mening med en halv ringvej, hvortil kommer, at en evt. etapeopdelte færdiggørelse af østlig ringvej vil få uoverskuelige konsekvenser for trafikafviklingen på Amager, bl.a. for Amager Strandvej.

Københavnertunnelgruppen peger på, at en velførgrenet infrastruktur med både vej-, metro-, tog- og cykeltransport helt generelt er en forudsætning for at kunne høste de fulde gevinster ved en fortættet og klimavenlig hovedstad – østlig ringvej er det i særdeleshed.

Specifikke bemærkninger til afsnit i Kommuneplan 2024 (KP24):

Københavnertunnelgruppen bakker op om de store linjer i KP24, og noterer med tilfredshed, at:

- Den tætte by er mest klimavenlig – og netop Østlig Ringvej er en nødvendig forudsætning for, at Østhavnen, Refshaleøen og på sigt også Lynetteholm kan udvikle sig som tætte, klimavenlige bydele. KP24 berører til overflod dette tema, ikke mindst på s. 22. Her fremgår det bl.a., at Transportministeriets analyse om samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, viser, "at en indbygger i Østhavnen i snit ventes at have et dagligt transportbehov på godt 11 km i 2050, mens det tilsvarende behov for en indbygger i Københavns omegn er knap 35 km" og at københavnere i gennemsnitligt bor på færre kvadratmeter end resten af danskerne og har adgang til mere klimavenlige opvarmingskilder (fx fjernvarme). "Dette medfører et lavere energiforbrug til opvarmning og et lavere klimaaftryk." Østlig Ringvej er en nødvendig forudsætning for, at disse gevinster i klimaaftryk kan høstes, også i de nye bydele i Østhavnen og på Lynetteholm.

- Østlig Ringvej er forudsætning for byudvikling af Kløverparken, jf. Rækkefølgeplanen s. 24. Her nævnes det eksplicit, at der skal være truffet beslutning om en østlig ringvej, der kan åbne i 2035, før 1. etape af byudviklingen af Kløverparken kan igangsættes.
- Københavnertunnelgruppen kvitterer for, at der i mobilitetsafsnittet s. 28 henvises til Miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej – og at det i mobilitetssammenhæng nævnes, at ”Østlig Ringvej kan binde nye bydele sammen, og kan samtidig reducere den gennemkørende og unødvendige biltrafik i den eksisterende by.” Samt at effekten naturligvis alt efter politisk ønske kan forstærkes, hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i den indre by.
- Under beskrivelsen af udvikling i Amager Øst, s. 122, fremhæves Østlig Ringvej som en nødvendig forudsætning for byudvikling af såvel Østhavnen generelt som for Refshaleøens vedkommende (udover den allerede nævnte forudsætning for Kløverparkens byudvikling). Også denne konstatering vil Københavnertunnelgruppen hermed kvittere for.

Københavnertunnelgruppen har ikke yderligere bemærkninger til høringen, men vi tilbyder og forventer også fremadrettet at blive inddraget i relevante forhold vedr. østlig ringvej.

Københavnertunnelgruppen er en bred interesseforening, der rummer store organisationer på både lønmodtager- og arbejdsgiversiden: Danske Byggefag, Dansk Erhverv, DTL, DI, Metal, FH Hovedstaden, Autobranchen Danmark, Dansk Infrastruktur og 3F Transportgruppen m.fl.

Med venlig hilsen

Bo Sandberg, fmd.
Foreningen Københavnertunnelgruppen
www.havnetunnel.nu
kbhtunnel@hotmail.com
Tlf. 28503819

Svar til: Høring 64914 af: Julie Kruse Castella

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

311

INDSENDT AF

Julie Kruse Castella

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

K. M. Klausens Gade 32, ST, TV

HØRINGSSVAR

Jeg gør hermed indsigelse mod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil have fatale konsekvenser for området's kulturmiljø og natur. Vi københavnere ønsker en byudvikling, der prioriterer borgerinddragelse, bevarer grønne områder og beskytter byens unikke karakter. Vi københavnere føler et presserende behov for at udtrykke vores alvorlige bekymring over den byudvikling, der er foreslået i Kommuneplan 2024, særligt med hensyn til Kongens Enghave og Sydhavnen. Der er flere væsentlige punkter, som vi mener bør genovervejes og indarbejdes i byens fremtidige planlægning. Udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne er præget af en mangel på sammenhængende planlægning. Vi har behov for en fælles strategi, der ikke blot omfatter København, men også de omkringliggende kommuner, som er en integreret del af byens vækst, trafik og boligbehov. Københavns udvikling kan ikke ses isoleret, da den hænger tæt sammen med de omkringliggende områder. En holistisk tilgang til planlægning kunne være med til at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Desværre er der en tydelig kløft mellem Kommuneplanstrategi 2023's centrale temaer og de konkrete planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte, men de virker ikke til at blive prioriteret i praksis. Uden en tydelig indsats for at tage disse principper alvorligt, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En anden stor mangel i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt understøtter både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og der ser ikke ud til at være nogen ende på denne situation før 2034. Det er åbenlyst, at dette ikke er sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en central del af enhver byudviklingsplan - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som virkelige åndehuller, der giver plads til byens liv og borgere. Et andet væsentligt problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden at have nogen reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Det føles som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at give deres input, som aldrig ser ud til at blive inddraget i de endelige planer. Selv når borgerne udtrykker et klart ønske om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker ofte ignoreret, mens store byggeprojekter domineret af private developere fortsætter uden ændringer. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i de traditionelle rammer, hvor fokus er på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet,

bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan opføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også alvorlige infrastrukturelle problemer, som ikke bliver behandlet tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og den fører ud til Sydhavnsgade, som allerede er en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en dramatisk stigning i trafikken og få alvorlige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder repræsenterer nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative kvaliteter i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt bevidste om konsekvenserne. Problemet er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet bliver der truffet beslutninger stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et samlet overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune taler meget om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men handlingerne viser noget helt andet. Et eksempel på dette er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter. Denne udvikling viser tydeligt, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange bevaringsværdige miljøer, som de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten i området er blevet forringet af de mange byggeprojekter. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og ifølge de nuværende planer skal dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i strid med kommunens ambitioner om at skabe høj livskvalitet og en sund by. Det er på tide, at kommunen begynder at fokusere mere på de mennesker, der bor her nu, i stedet for udelukkende at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende individer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange lejligheder tomme og resulterer i manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden det liv og aktivitet, der er nødvendigt for at skabe en sund og levende by. Desuden er Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst tvivlsomme. Flere eksperter har rejst tvivl om, hvor realistiske disse tal er, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt udvikling af byens infrastruktur og fremme af sundhed gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for at føle os som statister i en udvikling, der er drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det

afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgræde, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative

boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 høringssvar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som

kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst,

som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreseervater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Rune Pedersen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

310

INDSENDT AF

Rune Pedersen

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Rubinsteinsvej 24, 2.th.

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at tilkendegive min stærke modstand mod det foreslåede byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil medføre uoprettelige skader på naturen og kulturmiljøet. Kommuneplan 2024 bør revurderes med større fokus på byens identitet, grønne områder og en mere dybdegående borgerinddragelse. Vi, der bor i København, føler et stærkt behov for at udtrykke vores bekymring over den retning, byudviklingen tager i Kommuneplan 2024, især i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere vigtige aspekter bør efter vores mening genovervejes og inkluderes i planlægningen af byens fremtid. Hovedstadsområdet og omegnskommunernes udvikling hænger ikke sammen på en tilfredsstillende måde. For at kunne imødekomme de udfordringer, der følger med væksten i både København og de omkringliggende kommuner, mangler der en klar og sammenhængende strategi, som omfatter hele regionen. Udviklingen i København kan ikke planlægges uden at tage hensyn til de tilstødende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er uløseligt forbundet med disse områder. En mere holistisk og regional tilgang til planlægning kunne være med til at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Derudover er der et stort misforhold mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de reelle planer, der fremlægges i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer tages alvorligt og gennemtrænger alle aspekter af byudviklingen, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er fraværet af fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum kan bidrage til både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årevis levet midt i en byggeplads, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte frem til 2034. Det er klart, at dette hverken er sundt for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør derfor være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor beboerne kan finde ro og plads til at udfolde deres liv i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det ser ud til, at borgerne inviteres til informationsmøder og workshops uden egentlig indflydelse på de beslutninger, der træffes. Workshops, hvor borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, føles som en symbolsk øvelse, hvor det opleves som om borgernes input og stemmer forsvinder uden at blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive byggeprojekter, der er domineret af private developere, fortsætter ufortrødent. Boligpolitikken

fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne være med til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, eksisterer det tilsyneladende ikke i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og det er til Sydhavns-gade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter bliver, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men det vil også have betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og pløje sig gennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt bevidste om problemet og konsekvenserne heraf. Det bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret tydeligt for borgerne som en del af en samlet plan. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det svært for borgerne at få et fuldstændigt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den samlede fremtid for området. Københavns Kommune taler om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men deres handlinger fortæller en anden historie. For eksempel planlægges der byggeri ved siden af Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, hvilket tydeligt viser, at byudviklingen ikke sker med det nødvendige hensyn til de sårbare naturområder. Samtidig er mange bevaringsværdige miljøer, såsom de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen, under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten i bydelen er blevet forringet af de mange byggeprojekter. Vi har i over 20 år levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de seneste planer vil denne tilstand fortsætte i mindst 10 år mere. Dette betyder, at mange af Sydhavnens borgere vil bruge halvdelen af deres voksne liv i en byggeplads, hvilket strider imod kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og skabe en sund by. Det er nødvendigt at tage større hensyn til de nuværende beboere, fremfor at bygge med fremtidige tilflyttere for øje. Et andet problem er manglen på bopælspligt i nybyggerierne. Mange nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den aktivitet og liv, der er nødvendige for at sikre en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Ifølge flere eksperter er de fremskrevne tal urealistiske, hvilket betyder, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, der allerede lider under presset fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer sundhed og trivsel gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af vores by, fremfor blot at være statister i en udvikling drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer,

som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer.

Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen som unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet,

hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at

beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelt i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsninger er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og

menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Tine Clasen

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

309

INDSENDT AF

Tine Clasen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

H. V. Rolsteds Vej 15 3 tv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at tilkendegive min stærke modstand mod det foreslåede byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil medføre uoprettelige skader på naturen og kulturmiljøet. Kommuneplan 2024 bør revurderes med større fokus på byens identitet, grønne områder og en mere dybdegående borgerinddragelse. Vi københavnere ønsker at udtrykke vores dybe bekymring over den retning, byudviklingen tager med Kommuneplan 2024, især hvad angår Kongens Enghave og Sydhavnen. Vores bekymringer dækker flere vigtige punkter, som vi håber vil blive genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige udvikling. Udviklingen i hovedstadsområdet og omegnskommunerne foregår i øjeblikket uden en sammenhængende plan. Der mangler en fælles strategi, der kan sikre en afbalanceret og bæredygtig udvikling for både København og de omkringliggende kommuner. Byens vækst, trafik og boligbehov er nært knyttet til de omkringliggende kommuner, og derfor er det vigtigt at se byudviklingen i en regional kontekst. En holistisk tilgang til planlægning kan hjælpe med at sikre, at udviklingen bliver både balanceret og bæredygtig. Samtidig er der mangel på fokus på de centrale temaer fra Kommuneplanstrategi 2023. Der er en markant forskel mellem de værdier, der fremhæves i Kommuneplanstrategi 2023, og de konkrete planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes som kerneværdier, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret tilstrækkeligt i praksis. Hvis ikke disse temaer får større opmærksomhed, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En anden væsentlig mangel i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og nu ser det ud til, at denne tilstand vil fortsætte frem til 2034. Dette er hverken sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres som en central del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som vitale åndehuller, der kan give ro og plads til det liv, der allerede leves i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende borgerinddragelse. Det føles ofte som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden at få reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Det føles som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at skrive ønsker på postkort, som tilsyneladende aldrig bliver inddraget i de endelige planer. Selv når borgerne udtrykker et klart ønske om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker ofte ignoreret, mens massive byggeprojekter, drevet af private udviklere, fortsætter uændret. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer, hvor almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger dominerer. Der er ingen plads til alternative

boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan opføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ikke ud til at blive overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også betydelige infrastrukturmæssige problemer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavnsvej-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsvej Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde nye beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsvej, og den fører ud til Sydhavnsvej, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af denne udvikling vil være, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men også have store konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig gennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder repræsenterer nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til denne vej, hvilket viser, at de er fuldt klar over de potentielle konsekvenser. Problemet er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne som en samlet plan. I stedet bliver beslutningerne taget stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et klart overblik og deltage i en reel offentlig debat om fremtiden for området. Københavns Kommune taler meget om vigtigheden af biodiversitet og bevarelse af kulturmiljøer, men de faktiske handlinger tyder på noget andet. Et eksempel på dette er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som viser, at byudviklingen ikke sker med tilstrækkeligt hensyn til de sårbare naturområder. Samtidig er mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, der er bevaringsværdige, under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede blevet voldsomt overbebygget, og de mange byggeprojekter har forringet livskvaliteten for beboerne. Vi har levet i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og de nuværende planer viser, at denne situation vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv midt i en byggeplads, hvilket strider imod Københavns Kommunes ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Der er behov for, at der tages større hensyn til de nuværende beboere, fremfor at bygge med fokus på fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et væsentligt problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange af lejlighederne tomme og bidrager til en manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden det liv og aktivitet, der er nødvendigt for at opretholde en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Ifølge flere analytikere er de fremskrevne tal urealistiske, hvilket betyder, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, som allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur og en udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt, og hvor vi kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for blot at føle os som statister i en udvikling, der drives af private udviklere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker er i centrum for byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede

developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonetilførelsen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamentter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker

og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende

beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcestærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på boligmanglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima

og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefelter i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Line Pape

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

308

INDSENDT AF

Line Pape

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Egilsgade 42, 3.tv

HØRINGSSVAR

Jeg er imod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil få alvorlige konsekvenser for både kultur og natur i området.

Jeg foreslår, at man i stedet for at tænke på profit ved at skabe plads til evt. nye kommende borgere, at man i stedet vender fokus på Københavns Kommunes eksisterende borgere og deres mulighed for at nyde den rest af natur Københavns Kommune på groft vis har minimeret de sidste år. Natur og ro fremmer sundhed og mindsker dermed udgifter på sundheds- og hospitalsområdet på den lange bane. Jeg foreslår, at man i stedet for at sænke kommuneskatten med 0,1%, så forhøjer den med 0,1% i stedet for at skulle øge kommunens indkomst ved at bygge boliger og dertilhørende nye indfaldsveje. Det er nødvendigt, at Kommuneplan 2024 revideres, så den i højere grad bevarer byens sjæl, beskytter grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse. Vi, som københavnere, føler os tvunget til at udtrykke vores dybe bekymring over den byudvikling, der foreslås i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere afgørende spørgsmål bliver taget op til genovervejelse og indarbejdet i planlægningen af byens fremtid. Der mangler en sammenhængende plan for udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne. En koordineret strategi, som tager hensyn til både hovedstadsområdet som helhed og de specifikke behov i omegnskommunerne, er afgørende for at sikre en bæredygtig vækst. Københavns udvikling kan ikke planlægges uafhængigt af de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med dem. En holistisk tilgang til regional planlægning ville kunne skabe en mere balanceret udvikling, der gavner både København og omegnskommunerne. Desværre er der en stor forskel mellem de temaer, der bliver fremhævet i Kommuneplanstrategi 2023, og de faktiske planer, som præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes i strategien, men det ser ikke ud til, at de har fået den prioritering, de burde have. Hvis disse temaer ikke bliver taget seriøst, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i flere år levet midt i et byggeprojekt, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte indtil 2034. Dette er langt fra sundt for beboernes trivsel og for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i alle byudviklingsplaner - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, hvor der er plads til at trække vejret og leve det liv, der allerede eksisterer i byen. En

anden stor udfordring i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops uden at have reel indflydelse på beslutningerne. Mange borgere føler, at deres stemmer ikke bliver hørt, og at deres input forsvinder i processen. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker overhørt, mens store byggeprojekter, der er styret af private udviklere, fortsætter uden videre. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke meget plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne bidrage til at styrke kreativiteten, bæredygtigheden og fællesskabet i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan udføres i en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer, der er forbundet med denne udvikling, er der også alvorlige infrastrukturmæssige problemer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavngade-området, hvor der er planlagt nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavngade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med mange flere beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavngade, som fører til Sydhavngade, der allerede er en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af dette vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil medføre en voldsom stigning i trafikken og få store konsekvenser for miljøet i de omkringliggende områder. Eksempelvis vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken og nok gennem selve Valbyparken. Københavns Kommune fremhæver ofte vigtigheden af biodiversitet og bevarelse af kulturmiljøer, men de handlinger, der faktisk udføres, viser en anden virkelighed. Et tydeligt eksempel er den foreslåede udvikling ved Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, der ellers er bevaringsværdige, er også under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede voldsomt overbebygget, og de mange byggeprojekter har haft en negativ indflydelse på livskvaliteten i området. Vi har levet i støj og byggeaktivitet i over 20 år, og de nye planer antyder, at dette vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange borgere i Sydhavnen vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod Københavns ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Det er på tide, at kommunen skifter fokus fra fremtidige tilflyttere til de mennesker, der allerede bor her. Et andet væsentligt problem er manglen på bopælspligt i de nye byggerier. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velstående personer eller udenlandske investorer, hvilket fører til tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet, der skal til for at skabe en sund og levende by. Københavns Kommunes prognoser for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi risikerer at bygge til en fremtidig befolkning, der måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de eksisterende beboere og bymiljøer, som allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de nuværende beboere, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med større fokus på reel borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt udvikling af bedre infrastruktur og mere bæredygtige løsninger. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af vores by, i stedet for blot at være tilskuere i en udvikling, der er styret af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker prioriteres i byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de

selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgrunde, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestyringen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige

boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsvej og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsvej, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 høringsvar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske

om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcestærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev

kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavns­gade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig­manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære bygge­felter i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturre­servater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavns­gade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og

hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Få nyt om høringer

[Abonnér](#)

Svar til: Høring 64914 af: Nicolai

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

307

INDSENDT AF

Nicolai

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs vej

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune

Jeg har læst jeres forslag til en ny kommuneplan og hæfter mig særligt ved, at I ønsker at skabe en sammenhæng mellem Vesterbro og Amager Strand som går via Jernbanebyen og Amager Fælled. Det virker som en overordnet god ide.

Men det passer meget dårligt overens med kommunens arbejde med en cykelbro mellem Lyngholm på Enghave Brygge og Sirius Plads på Islands Brygge. Netop den løsning (G5) vil skabe en betydelig dokumenteret omvej for broens brugere og tilmed ikke en bro, som skaber de bedste forudsætninger for hverken cyklister og gående, når de skal igennem et boligområde som er tæt bebygget, hvor der ikke kan laves gode og sikre trafikløsninger, for pladsen er ikke til stede, uanset hvordan i vender og drejer det. Konsekvensen bliver en gentagelse af de øvrige broer, hvis ikke flere uheld med de fremviste planer om G5.

Området har 2 børnehaver, (en lige ved broen og en i området, hvor der sidstnævnte også må forventes en massiv stigning i Cyklister og gående, deres sikkerhed bør også være i jeres interesse, men det svært at se i jeres nuværende planer.

Området er meget tæt bebygget med Københavns Kommunes accept i forbindelse med byggeansøgningerne. Tilmed er broen på Enghave Brygge ikke i lokalplanen, så området er ikke bebygget med henblik på en stor bro og 25.000 daglige cyklister, hverken med plads til broen eller vejnettet til den massive stigning som en bro vil medbringe. Foranalysen`s favorit er ikke G5, men af uforklarlige årsager blev den valgt. Der er ingen gode argumenter for en G5 løsning, jeg noterer mig også at Metroselskabet har anbefalet en sydligere løsning og Cyklistforbundet / Rådet for Bæredygtig Trafik ser nogle af de samme udfordringer og anbefaler klart en sydligere brolanding. G5`s landinger er steder over vandet, hvor der er smalt. Det medfører at stigningen bliver stejl, og gør at de handicappede og personer med funktionsnedsættelse får svære adgangsforhold, modsat en sydligere løsning, hvor broen kan være længere og dermed mindre stejl, hvilket er meget betydningsfuld for den persongruppe og deres muligheder for at komme rundt i byen. At man ikke vægter deres behov

højt, mener jeg er dybt urimeligt, når man har oplagte muligheder som kan gøres brugervenlig for omtalte persongruppe.

Jeg håber I politikere vil gentænke jeres beslutning og følge foranlysen, lytte til de 2000 borgere på Enghave Brygge, Cyklistforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik, tage hensyn til personer med funktionsnedsættelse og de mange tusind brugere som I vil give en dårlig broløsning med tanke om der findes bedre løsninger som giver en bedre sammenhæng mellem bydele og trafiksikker løsninger, som bør være jeres formål, i forhold til at få flere op på cyklen i fremtiden, så nytter det ikke noget, at lave en dårlig broløsning. Med G5 løser I hverken udfordringen på Bryggebroen eller skabe en bedre sammenhængende trafik. Det bør give stof til eftertanke og håber derfor I vil åbne op for at undersøge de sydligere løsninger, så byen kan få den bedste bro til alles bedste.

På forhånd tak for jeres tid. Vh. Nicolai

Svar til: Høring 64914 af: Lisette

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

306

INDSENDT AF

Lisette

VIRKSOMHED / ORGANISATION

År

BY

København V

POSTNR.

1760

ADRESSE

Ny Carlsberg Vej 11 4. Tv

HØRINGSSVAR

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn: Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støje op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min og flere andres nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens.

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn: Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit og mine efterkommers helbred. Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Lufthavnen står overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig meget kritisk til, hvem den fortsatte vækst af

lufthavnen egentlig gavner. Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen.

Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

305

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Dette er et bilag til indsendt forslag om Stokhusbroen. Det er en række stil-billeder, der viser broens bygning.

Med venlig hilsen

Niels Kongshaug

MATERIALE:

img 5685.jpg.pdf

img_5685.jpg.pdf



Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

304

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Stokhusbroen

Alle (forstået som alle, jeg og IBLU har spurgt) ønsker, at Stokhusbroen genopbygges, og IBLU er meget optaget af dette.

Jeg foreslår, at broen bygges i selvbærende trækonstruktion efter en ide af selveste Leonardo da Vinci.

IBLU præsenterede broen ved et beboermøde i august 2024 på Sankt Pauls Plads. Her byggede IBLU og lokale spejdere en bro i en tredjedel af den kommende længde ved hjælp af rafter, og det kostede 3.700 kr. i materialer.

En bro i fuld længde kan bygges efter samme principper: Byggematerialet kan være limtræsbjælker, som man kender fra sportshaller, hvor de allerede nu bruges til udendørs konstruktioner, hvor der er spændvidder også større end jernbanegravens 20 meter. Broen kan samles på værkstedsarealet for enden af jernbanegraven ved SMK. Når broen er færdig, kan den transporteres langs graven og sættes på plads ved det oprindelige sted. Dette betyder, at togdriften ikke vil blive afbrudt. Det vil være en billig bro. Måske ½ million

MATERIALE:

ny bro vil vække opsigt.pdf

lu stokhsbr-modelbilldr-46-kopi.jpg

stokhusbro tvaersnit.jpg

DETTE ER ET BILAG TIL KOMMUNEPLAN-24.

JEG KAN IKKE UJPLOADE EN FILM, SÅ HER ER EN BESKRIVELSE AF FILMEN MED LINK TIL DEN.

FILMEN ER LAVET PÅ IBLU'S OPFORDRING

niels Kongshaug

HER STARTER FILMBESKRIVELSE:

Kort video med timelapse og korte vox-pops om bro projektet:
<https://vimeo.com/vnrtv/review/1003575020/22acb6a500> (1.27)

Video news klip (klip til egen redigering):
<https://vimeo.com/vnrtv/review/1003528335/59085cb9f4> (2.13)

Ny bro af Leonardo da Vinci vil vække opsigt i hele verden.

Hvis du undrer dig over, hvorfor der er bygget en model af en Leonardo da Vinci bro ved Nyboderset Sankt Pauls Kirke, så er det et forslag om genetablering af Stockhusbroen fra Nyboder til Øster Anlæg, der blev fjernet i 1984 af DSB.

Broen til de grønne områder skulle genetableres men det er ikke sket.

Medsendt er rapport om borgernes adgang til grønne områder go sagen behandles i disse dage i Borgerrepræsentationen.

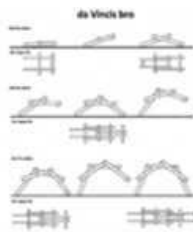
København er blevet broernes by.

Flere og flere fodgænger- og cykelbroer er blevet bygget i de senere år, hvilket har gjort det lettere for borgere at bevæge sig rundt i vores skønne hovedstad.

De har medvirket til at gøre København kendt over hele verden, som verdens bedste by for de tobenede og firhulede trafikanter. Nu er det blevet muligt at bygge videre på denne udvikling med en genetablering af Stokhusbroen, som gik fra Stokhusgade til Østre Anlæg. Den blev revet ned i 1984.

Simpel og effektiv bro, der kun står i København

Leonardo da Vinci's bro er lavet af træ og er både enkel, unik, effektiv og stærk. Desuden er den helt ufattelig smuk. Det er et design som ikke kan ses andre steder i verden, men som samtidig vil betyde et kvarterløft for beboerne i området omkring Nyboder.



***Borgermøde vil danne grundlag for konstruktion laves efter Leonardo da Vinci's design.
En menneske-stor model er lavet igår ved Skt.Pauls Kirke, der er filmet med time-lap.***

Broen vil stå på Skt. Pauls Plads til 15. september, mens Lokaludvalgets forslag behandles i Borgerrepræsentationen.

SHOT

- Drone af jernbane og toppen af kirke
- Mand står ved jernbane og ser på toget
- Soundbite: Niels Kongshaug. Dirtektør Elise Gug tøj.
"Jeg vil gerne have en bro over til Østre Anlæg, fordi på den måde kan beboerne komme over i parken med deres børn og i øvrigt fritidsaktiviteter, som løb uden at skulle ned over store trafikknudepunkter"
- Skud af hegn ved banelegeme
- Pan fra banelegeme til trapper i Østre anlæg
- Timelapse af broen der bygges
- Drone over bro der bliver bygget
- Soundbite: Lean Milo. Medlem af indre by lokaludvalg. Kredsformand for Moderaterne i Københavns storkreds M. 50505024
"For 7 år siden, der blev jeg mødt af flere beboere i Nyboder kvarteret, der fortalte mig, at broen over til Østre Anlæg, at det var et stort tab den gang man mistede mistede den i 84 på grund af at man havde børn, der nemt kunne færdes og kom derover"
- Drone af kirke og jernbane
- Soundbite: Lean Milo. Medlem af indre by lokaludvalg. Kredsformand for Moderaterne i Københavns storkreds M. 50505024
"DSB fjernede den bro og de lovede at skulle reetablere den, med ret og rimeligt, så er det at den skal etableres og nogle af pengene skal også komme fra DSB"
- Tracking skud af mini bro ovenpå færdige bro
- Skud fra siden med folk der påbegynder bygning af bro
- Flere folk hjælper med at bære den færdige bro
- Soundbite: Carsten Bjerno, Gruppeleder. Spejderne København K. Metodistkirkens spejdere Carstenbjerno@gmail.com. 21371002
"“Det synes jeg, fordi vi har halvanden times spejdermøde om torsdagen, og så når vi skal over, så bruger vi 20 25 minutter til at komme over den gode natur.”"
- Skud af mand i hvidt tøj ved banelegeme
- Pan rundt om den færdige bro
- Folk ansvarlige for at bygge broen står og vinker
- Drone flyver op mens folk vinker

End

Kontakt:

Anders Garde Kongshaug

producer af time-lab

Mobil: 23103058

anders@vnr.TV

lu_stokhsbr-modelbilldr-46-kopi_0.jpg



stokhusbro_tvaersnit_0.jpg



Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

303

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

ALLE RINGGADER SKAL GÅ FRA ØRESUND TIL HAVNEN

Jeg foreslår, at alle syv ringgader i København ombygges, så de går hele vejen rundt om byen fra det ene vand til. næste, altså fra Øresund og ned til havnen eller Køgebugt.

I dag går INGEN af de syv ringveje nemlig hele vejen.

Formålet med dette forslag er at fordele trafikken bedre, hvilket vil være resultatet af en klar vejstruktur. Når vejnettet bliver mindre kompliceret, vil dette fremme en fleksibel trafikafvikling. Derved vil trafikanterne komme hurtigere frem, og det samlede trafikvolumen vil falde - uden at hastigheden øges.

Formålet er altså, at hvis trafikken har gode gader, så vil trafikken bruge disse. Det er ikke 4-sporede gader, jeg foreslår. Det er de nuværende gader, der skal klare trafikken. Med grønne bølger og fornuftige vejbaner, vil det være en bedre løsning end det nuværende.

Når jeg skriver, at trafikmængden vil falde, er det ikke antallet af biler, der vil falde. Men hvis bilerne kommer hurtigere i gennem en gade, vil trafikmængden være faldende. Hvis man modsat afspærre trafikken, vil trafikmængden være stignende, selv med et faldende antal biler,

I dag har Ring 2 tværs gennem byen denne klare struktur, hvilket også gør, at en masse trafik går ind gennem byen over Kongens Nytorv. Ingen vil have denne gennemkørende trafik, men hvis trafik langt udefra vil fravælge at køre ind gennem byen, lidt trafik for hver ringgade, vil slutmængden inde i centrum være faldende i forhold til i dag.

I den forbindelse er det også bemærkelsesværdigt, at der ingen gennemkørende ringgade er mellem Jagtvejen uden for Assistens Kirkegård og ind til Søgaderne. Derved er både Jagtvejen og Søgaderne mere belastet. Jeg ved godt, at Den sorte Firkant er "fredet", men jeg mener, at tiden er inde til at

tage denne sag op igen. Skal en enkelt bydel stilles så meget "bedre" end alle andre?

Gennemgang af ringgaderne:

- **Fasangaderne** slutter ved Nørrebro S-station. Denne ringgade kan forlænges til Sundet, blandt andet via sporarealet til Lyngbyvej og Strandvejen, samt gennem den nye tunnel. Derved vil der tiltrækkes trafik fra andre gader, der så aflasten mere end den forlængede ringgade vil blive belastet.
- **Jagtvejene** kan forlænges fra Østerbrogade via Strandboulevarden og en eksisterende tunnel under jernbanerne tned til den nye havnevej, (Kalkbrænderihavnsgade). Derved vil der tiltrukket trafik fra andre gader, der så aflasten mere end den forlængede ringgade vil blive belastet.
- **Den gamle rute for buslinje 3** er blokeret i Den Sorte Firkant. Hvis ruten gennem Den Sorte Firkant åbnes igen, vil en del af trafikken blive fjernet fra andre gader, herunder Søgaderne. Dette kan skabe en ny ringgade, der aflaster de andre ringgader.
- **Lyngbyvejen** kan igen føres over Sankt Hans Torv til Nørrebrogade og videre over Dronning Louises Bro, hvilket vil lede trafikken direkte ad Søgaderne, H.C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade ned til havnen og retur ad Farimagsgaderne. Med omlagte veje og måske vej-tunneller under kryds som f.eks. i Bruxelles, vil trafikkeglide meget nemmere, hvorved trafikmængden vil falde.
- **Den anden gren af Lyngbyvejen** kan via Tagensvej og Fredensbro ledes direkte ad Søgaderne, H.C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade ned til havnen og ad Farimagsgaderne tilbage igen til Søtorvet og ud gennem Sølvgade og aflaste Webersgade. Dette vil reducere trafikken på andre gader.
- **Søgaderne** ender blindt i begge ender ved Gl. Kongevej og Lille Triangel. Sydpå kan de føres ned til havnen ved hjælp af diverse anlægsarbejder, og mod nord kan trafikken omlægges mellem Lille Triangel til den nye havnevej, og så vil trafikken på andre gader mindskes.
- **Den nye havnevej, Kalkbrænderihavnsgade**, kan fra udmundingen ved Østerport føres videre ad Voldgaderne, hvilket vil reducere trafikken på andre gader.
 - Netop denne gade har en chikane ved et busstoppested ud for Kastellet, hvor et spor er fjernet i den udadgående retning. Her kunne der etableres to spor i begge retninger ved at bruge det ubebyggede areal langs gaden, hvor budden i dag har vendeplads og stoppested.

EKSEMPLER:

Jeg har vedhæftet eksempler på følgende:

0. Hvor de afbrudte ringgader er

1. Hvordan en ny ringgade kan føres fra Søgaderne til Bernstorffsgade
2. Hvordan Münchens ringgader ser ud. Her er ringgaderne hele vejen rundt om byen og ikke afbrudte.
3. Hvor smalle gaderne er i Barcelona. (mange små filer), og ideen er, at bredere behøver de ikke at være, smallere baner = lavere hastighed.
4. Hvordan Fasanvej kan føres fra Nørreport station og ned til havnehgaden ved Svanemøllen
5. Hvordan en ringgade uden om den indre by kan få forbindelser til kvartererne inde i byen, og hvordan disse alle vil få karakterer af trafikøer.

· **Samlet set** vil hvert af disse forslag for de 7 forskellige ringg

ader – alle afbrudte eller ufærdige i dag – øge effektiviteten af trafikafviklingen. Da trafik er en forudsætning for økonomisk vækst, vil en sådan omlægning af gadenettet medføre større økonomisk fremgang. Med en mere effektiv trafikafvikling kan trafikmængden muligvis reduceres med op til 20 %. I mod dette vil naturligvis tælle, at den øgede fremgang i økonomien vil medføre mere biltrafik. I dag vælger vi lav økonomisk vækst og en vis mængde trafik. Med dette forslag vil altså få større økonomisk vækst og måske samme mængde trafi, måske lavere trafik.

· **Samlet set** vil dette medføre mindre trafik gennem Indre By, og trafikplanen kan derfor føre til færre biler i byen. Effekten kan være større end fjernelsen af parkeringspladser for beboere og andre samt andre trafikhindringer.

· **Samlet set** er denne trafikplan udtryk for en tankegang om at hjælpe og forbedre trafikken i modsætning til en tankegang med at forhindre, blokere, fjerne, forbyde eller genere trafikken.

Niels Kongshaug

Direktør, cand polit.

Tidligere har jeg lavet dette:

- 1.Patruljefører, KFUM spejder
- 2.Biblioteksassistent
- 3.Postbud
- 4.Biografpiccolo
- 5.Avisbud
- 6.Arbejdsmand i Arizona
- 7.Bankelev
- 8.Basketball-dommer
- 9.Opvasker
- 10.Studentermedhjælper, Håndværksrådet
- 11.Studenteraktivist
- 12.Studentermedhjælper, Statistisk Institut
- 13.Sekretær, byplan, LFB.
- 14.Slumstormer
- 15.Bartender
- 16.Brændehugger
- 17.Fyrmester

18. Medforfatter
19. Nedriver
20. Redaktør (Studenterblad)
21. Skuespiller
22. Kasserer
23. Områdekasserer
24. Rockjournalist
25. Turne-musicaldeltager
26. Cykelsmed
27. Scenografi-svejsere (Bristolteateret)
28. Smed
29. Christianit
30. Referent (Socialstyrelsen)
31. Repræsentantskabsmedlem (DJØF)
32. Galleriejer (popup-galleri)
33. Tjener
34. Maler
35. Bestyrelsesmedlem (observatør), (DJØF)
36. Konsulent (Rødovre Kommune)
37. Antennemontør
38. Selvstændig
39. Langdistanceløber
40. Omrejsende Sælger
41. Ejendomsadministrator (-ejer)
42. Grossist (solbriller)
43. Rosekunstner
44. Valgtilfordnet, kommunevalg, folketingsvalg, EU-valg, Euro-afstemning
45. Langturschauffør

46.Domsmand, 3 gange à 4 år

47.BR-kandidat

48.Folketingskandidat

49.Butiksekspedient

50.Kontor rengøringsassistent

51.Airbnb-udlejer

52.Suppleant til LU

53.Vicevært

54.Lokaludvalgsmedlem

55.Bestyrelsesmedlem

56.Lagerarbejder

57.direktør

MATERIALE:

0 afbrudte ringveje-kobenhavn.pdf

1 vestre ringgade overblik.pdf

1. kort foer og efter.jpg

2 ringveje munchen-kopi.pdf

3 barcelona 3spor.pdf

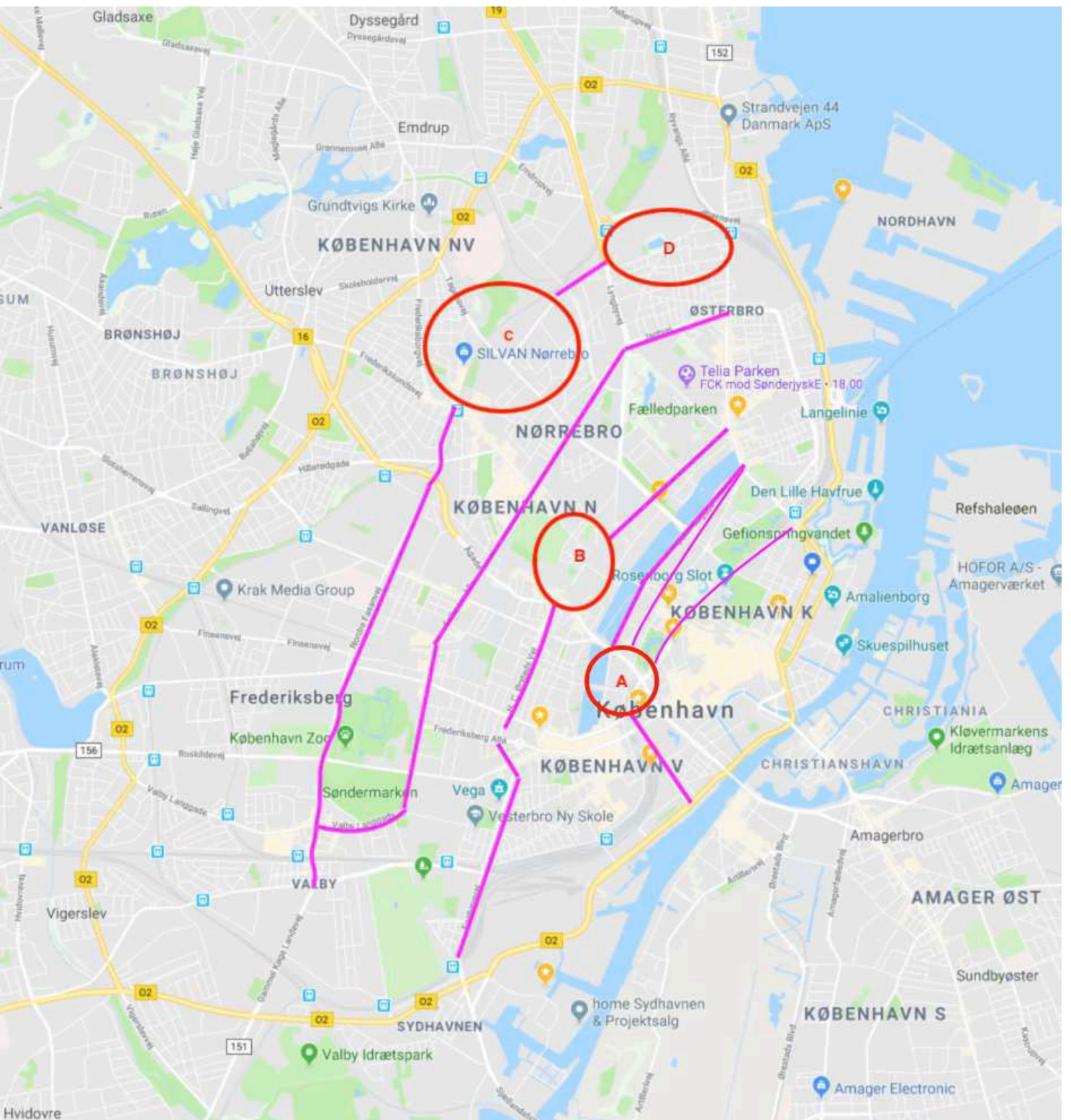
3 barcelon 6.99.pdf

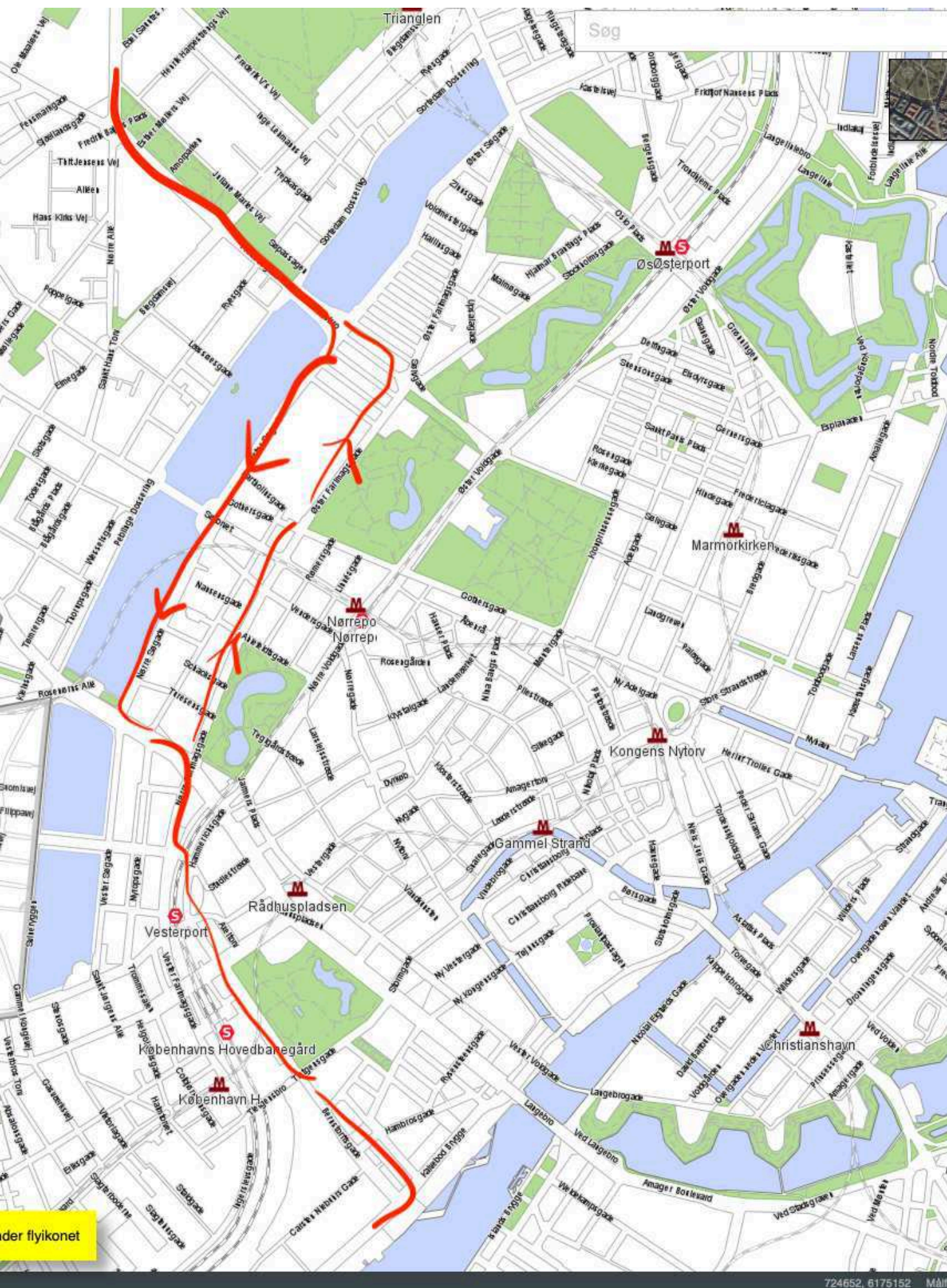
3 nr soegade 973.png .pdf

4 oesterbro-ndr fasanvej.pdf

5 vestre ringgade - trafikoeer.pdf

alle ringgader skal faerdiggoeres.pdf

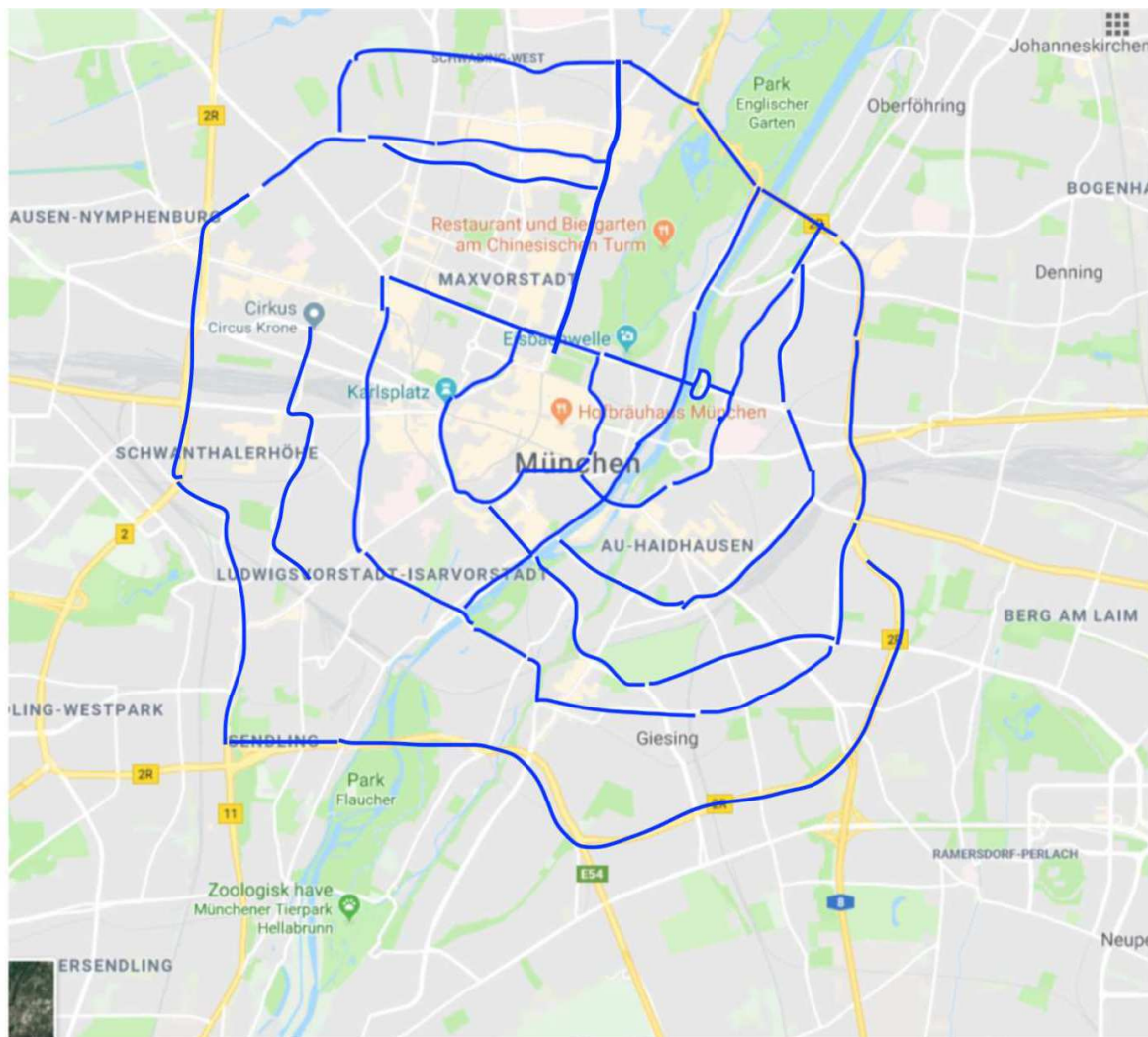




1._kort_foer_og_efter.jpg



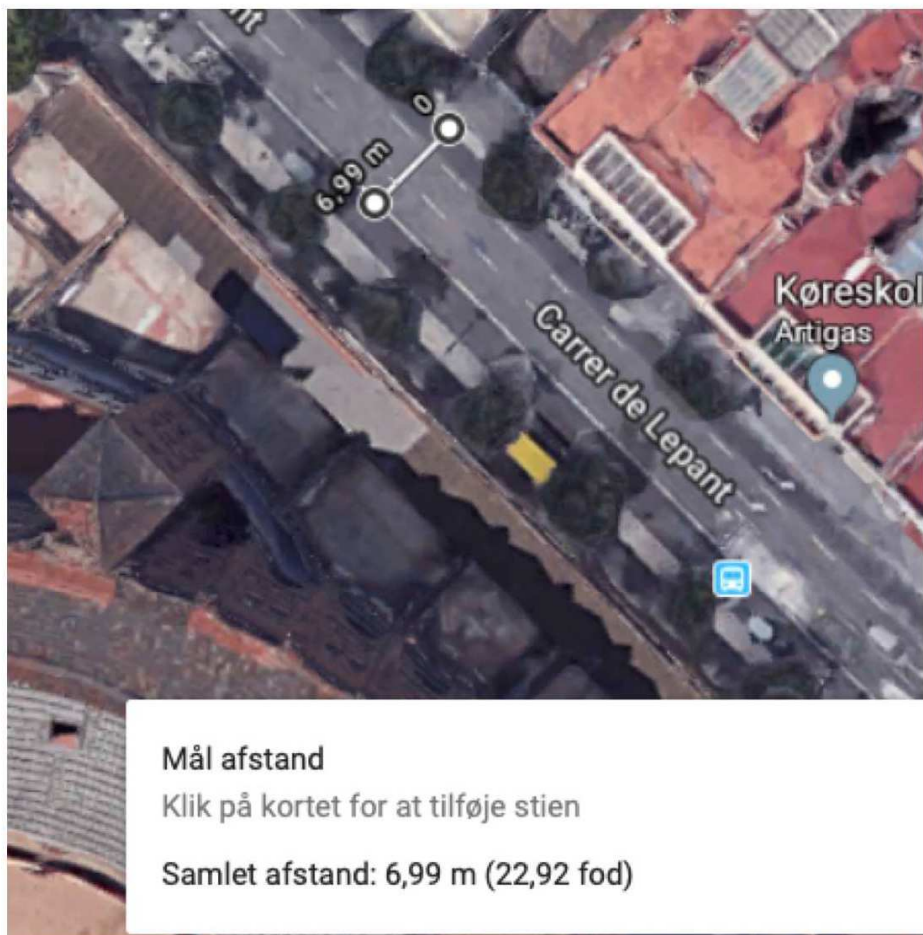
MÜNCHEN - circa 6 komplette ringveje plus det med hvidt



Tre spor i Barcelonas indre by



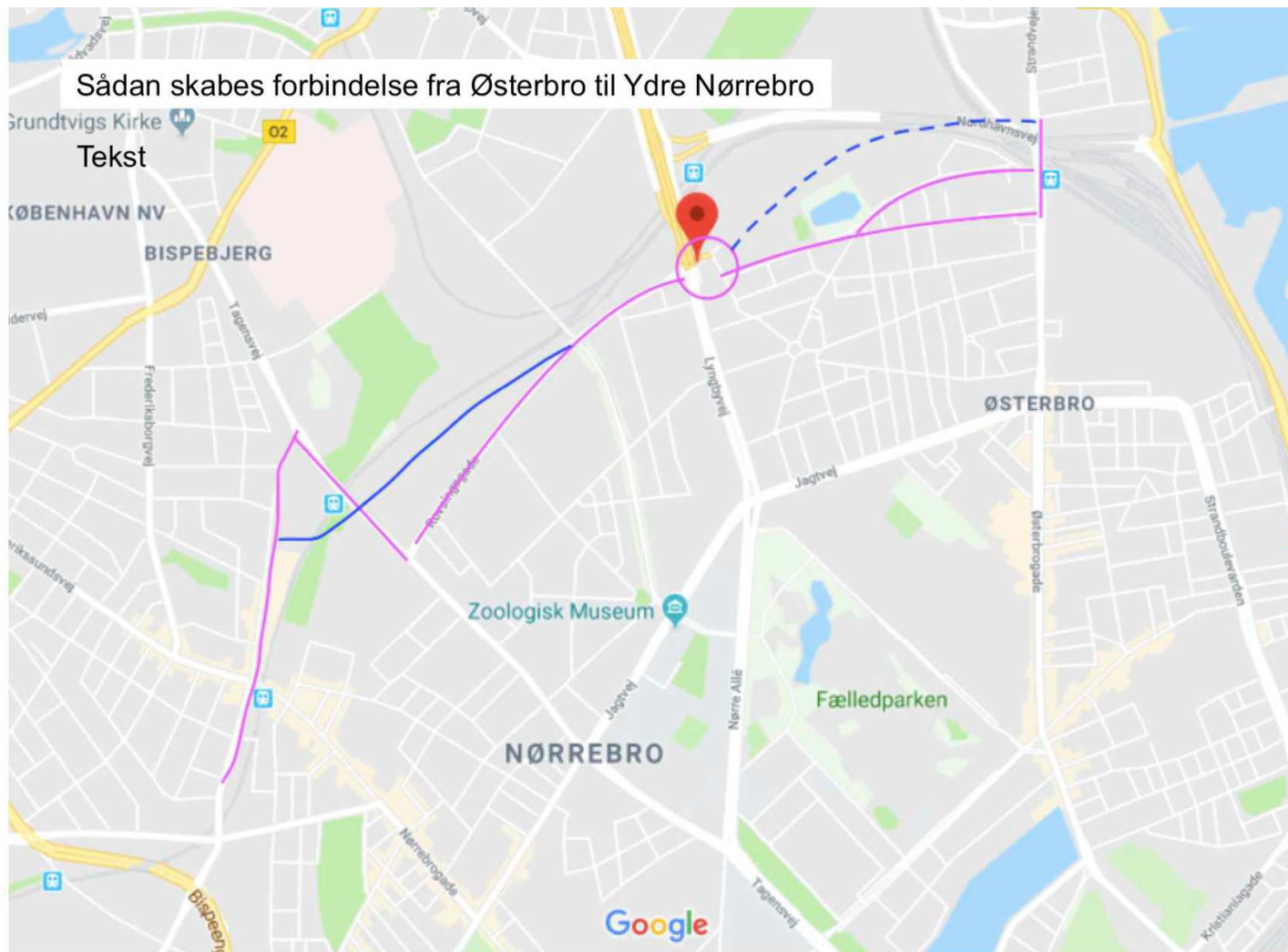
6,99 m bred - tre spor - Barcelona



9,73 m bred - to spor - Nørre Søgade



Sådan skabes forbindelse fra Østerbro til Ydre Nørrebro





ALLE RINGGADER SKAL GÅ FRA ØRESUND TIL HAVNEN

Jeg foreslår, at alle syv ringgader i København ombygges, så de går hele vejen rundt om byen fra det ene vand til. næste, altså fra Øresund og ned til havnen eller Køgebugt.

I dag går INGEN af de syv ringveje nemlig hele vejen.

Formålet med dette forslag er at fordele trafikken bedre, hvilket vil være resultatet af en klar vejstruktur. Når vejnettet bliver mindre kompliceret, vil dette fremme en fleksibel trafikafvikling. Derved vil trafikanterne komme hurtigere frem, og det samlede trafikvolumen vil falde – uden at hastigheden øges.

Formålet er altså, at hvis trafikken har gode gader, så vil trafikken bruge disse. Det er ikke 4-sporede gader, jeg foreslår. Det er de nuværende gader, der skal klare trafikken. Med grønne bølger og fornuftige vejbaner, vil det være en bedre løsning end det nuværende.

Når jeg skriver, at trafikmængden vil falde, er det ikke antallet af biler, der vil falde. Men hvis bilerne kommer hurtigere i gennem en gade, vil trafikmængden være faldende. Hvis man modsat afspærrer trafikken, vil trafikmængden være stignende, selv med et faldende antal biler,

I dag har Ring 2 tværs gennem byen denne klare struktur, hvilket også gør, at en masse trafik går ind gennem byen over Kongens Nytorv. Ingen vil have denne gennemkørende trafik, men hvis trafik langt udefra vil fravælge at køre ind gennem byen, lidt trafik for hver ringgade, vil slutmængden inde i centrum være faldende i forhold til i dag.

I den forbindelse er det også bemærkelsesværdigt, at der ingen gennemkørende ringgade er mellem Jagtvejen uden for Assistens Kirkegård og ind til Søgaderne. Derved er både Jagtvejen og Søgaderne mere belastet. Jeg ved godt, at Den sorte Firkant er ”fredet”, men jeg mener, at tiden er inde til at tage denne sag op igen. Skal en enkelt bydel stilles så meget ”bedre” end alle andre?

Gennemgang af ringgaderne:

- **Fasangaderne** slutter ved Nørrebro S-station. Denne ringgade kan forlænges til Sundet, blandt andet via sporarealet til Lyngbyvej og Strandvejen, samt gennem den nye tunnel. Derved vil der tiltrækkes trafik fra andre gader, der så aflaster mere end den forlængede ringgade vil blive belastet.
- **Jagtvejene** kan forlænges fra Østerbrogade via Strandboulevarden og en eksisterende tunnel under jernbanerne ned til den nye havnevej, (Kalkbrænderihavngade). Derved vil der tiltrukket trafik fra andre gader, der så aflaster mere end den forlængede ringgade vil blive belastet.
- **Den gamle rute for buslinje 3** er blokeret i Den Sorte Firkant. Hvis ruten gennem Den Sorte Firkant åbnes igen, vil en del af trafikken blive fjernet fra andre gader, herunder Søgaderne. Dette kan skabe en ny ringgade, der aflaster de andre ringgader.
- **Lyngbyvejen** kan igen føres over Sankt Hans Torv til Nørrebrogade og videre over Dronning Louises Bro, hvilket vil lede trafikken direkte ad Søgaderne, H.C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade ned til havnen og retur ad Farimagsgaderne. Med omlagte veje og måske vej-tunneller under kryds som f.eks. i Bruxelles, vil trafikkeglide meget nemmere, hvorved trafikmængden vil falde.

- **Den anden gren af Lyngbyvejen** kan via Tagensvej og Fredensbro ledes direkte ad Søgaderne, H.C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade ned til havnen og ad Farimagsgaderne tilbege igen til Søtorvet og ud gennem Sølvgade og aflaste Webersgade. Dette vil reducere trafikken på andre gader.
- **Søgaderne** ender blindt i begge ender ved Gl. Kongevej og Lille Triangel. Sydpå kan de føres ned til havnen ved hjælp af diverse anlægsarbejder, og mod nord kan trafikken omlægges mellem Lille Triangel til den nye havnevej, og så vil trafikken på andre gader mindskes.
- **Den nye havnevej, Kalkbrænderihavnsgade**, kan fra udmundingen ved Østerport føres videre ad Voldgaderne, hvilket vil reducere trafikken på andre gader.
 - Netop denne gade har en chikane ved et busstoppested ud for Kastellet, hvor et spor er fjernet i den udadgående retning. Her kunne der etableres to spor i begge retninger ved at bruge det ubebyggede areal langs gaden, hvor budden i dag har vendeplads og stoppested.

EKSEMPLER:

Jeg har vedhæftet eksempler på følgende:

0. Hvor de afbrudte ringgader er

1. Hvordan en ny ringgade kan føres fra Søgaderne til Bernstorffsgade
2. Hvordan Münchens ringgader ser ud. Her er ringgaderne hele vejen rundt om byen og ikke afbrudte.
3. Hvor smalle gaderne er i Barcelona. (mange små filer), og ideen er, at bredere behøver de ikke at være, smallere baner = lavere hastighed.
4. Hvordan Fasanvej kan føres fra Nørreport station og ned til havnehgaden ved Svanemøllen
5. Hvordan en ringgade uden om den indre by kan få forbindelser til kvartererne inde i byen, og hvordan disse alle vil få karakterer af trafikører.

- **Samlet set** vil hvert af disse forslag for de 7 forskellige ringg

ader – alle afbrudte eller ufærdige i dag – øge effektiviteten af trafikafviklingen. Da trafik er en forudsætning for økonomisk vækst, vil en sådan omlægning af gadenettet medføre større økonomisk fremgang. Med en mere effektiv trafikafvikling kan trafikmængden muligvis reduceres med op til 20 %. I mod dette vil naturligvis tælle, at den øgede fremgang i økonomien vil medføre mere biltrafik. I dag vælger vi lav økonomisk vækst og en vis mængde trafik. Med dette forslag vil altså få større økonomisk vækst og måske samme mængde trafi, måske lavere trafik.

- **Samlet set** vil dette medføre mindre trafik gennem Indre By, og trafikplanen kan derfor føre til færre biler i byen. Effekten kan være større end fjernelsen af parkeringspladser for beboere og andre samt andre trafikhindringer.

- **Samlet set** er denne trafikplan udtryk for en tankegang om at hjælpe og forbedre trafikken i modsætning til en tankegang med at forhindre, blokere, fjerne, forbyde eller genere trafikken.

Niels Kongshaug

Direktør, cand polit.

Tidligere har jeg lavet dette:

1. Patruljefører, KFUM spejder
2. Biblioteksassistent
3. Postbud
4. Biografpiccolo
5. Avisbud
6. Arbejdsmand i Arizona
7. Bankelev
8. Basketball-dommer
9. Opvasker
10. Studentermedhjælper, Håndværksrådet
11. Studenteraktivist
12. Studentermedhjælper, Statistisk Institut
13. Sekretær, byplan, LFB.
14. Slumstormer
15. Bartender
16. Brændehugger
17. Fyrmester
18. Medforfatter
19. Nedriver
20. Redaktør (Studenterblad)
21. Skuespiller
22. Kasserer
23. Områdekasserer
24. Rockjournalist
25. Turne-musicaldeltager
26. Cykelsmed
27. Scenografi-svejsler (Bristolteateret)
28. Smed
29. Christianit
30. Referent (Socialstyrelsen)
31. Repræsentantskabsmedlem (DJØF)
32. Galleriejer (popup-galleri)
33. Tjener
34. Maler
35. Bestyrelsesmedlem (observatør), (DJØF)
36. Konsulent (Rødovre Kommune)
37. Antennemontør

38. Selvstændig
39. Langdistanceløber
40. Omrejsende Sælger
41. Ejendomsadministrator (-ejer)
42. Grossist (solbriller)
43. Rosekunstner
44. Valgtilfordnet, kommunevalg, folketingsvalg, EU-valg, Euro-afstemning
45. Langturschauffør
46. Domsmand, 3 gange à 4 år
47. BR-kandidat
48. Folketingskandidat
49. Butiksekspedient
50. Kontorrenøvringsassistent
51. Airbnb-udlejer
52. Suppleant til LU
53. Vicevært
54. Lokaludvalgsmedlem
55. Bestyrelsesmedlem
56. Lagerarbejder
57. direktør

Svar til: Høring 64914 af: Katrine Scott

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

302

INDSENDT AF

Katrine Scott

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 8

HØRINGSSVAR

Jeg protesterer imod den foreslåede bebyggelse mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil ødelægge områdets unikke karakter og natur. Det er afgørende, at Kommuneplan 2024 revideres, så den i højere grad bevarer byens sjæl, beskytter grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse. Som borgere i København føler vi et stærkt behov for at gøre opmærksom på vores bekymring over den foreslåede byudvikling i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere vigtige forhold bliver genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige planlægning. Udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne er præget af en markant mangel på sammenhæng. En fælles strategi, der tager hensyn til hele regionens behov, er nødvendig for at sikre en balanceret og bæredygtig byudvikling. Københavns vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med de omkringliggende kommuner, hvilket gør det essentielt at tage en holistisk tilgang til planlægningen. En regional strategi kunne hjælpe med at skabe en bedre sammenhæng mellem byens udvikling og de behov, der findes i omegnskommunerne. Desværre er der en stor kløft mellem Kommuneplanstrategi 2023's centrale temaer og de konkrete planer, der er fremlagt i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver ofte nævnt, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis ikke disse temaer får den nødvendige opmærksomhed, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de mest åbenlyse mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i flere årtier været fanget midt i en byggeplads, og denne tilstand ser ud til at fortsætte frem til 2034. Dette er hverken sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i enhver byudviklingsplan - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som essentielle åndehuller, hvor byens indbyggere kan finde ro og plads til at leve deres liv. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det føles ofte som om, borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden at få reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Det virker som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at komme med forslag og input, men det opleves som om, deres stemmer forsvinder uden at blive hørt i de endelige planer. Selv når borgerne klart ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens store byggeprojekter domineret af private developere fortsætter uhindret. Boligpolitikken fremstår fastlåst i traditionelle rammer, hvor almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger dominerer. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed

og fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan opføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, virker det som om, det ikke bliver overvejet i kommunens planer. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Udfordringen er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og den fører til Sydhavnsgade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en voldsom stigning i trafikken og få betydelige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede reserveret areal til denne vej, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Det største problem er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet tages beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune taler meget om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men handlingerne viser noget helt andet. Et eksempel på dette er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter. Denne udvikling viser tydeligt, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange bevaringsværdige miljøer, som de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten i området er blevet forringet af de mange byggeprojekter. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og ifølge de nuværende planer skal dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket er i strid med kommunens ambitioner om at skabe høj livskvalitet og en sund by. Det er på tide, at kommunen begynder at fokusere mere på de mennesker, der bor her nu, i stedet for udelukkende at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende individer eller udenlandske investorer, hvilket efterlader mange lejligheder tomme og resulterer i manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden det liv og aktivitet, der er nødvendigt for at skabe en sund og levende by. Desuden er Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst tvivlsomme. Flere eksperter har rejst tvivl om, hvor realistiske disse tal er, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt udvikling af byens infrastruktur og fremme af sundhed gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for at føle os som statister i en udvikling, der er drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det

afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgræde, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivningen, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative

boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgade og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 høringssvar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af båd miljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som

kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitament frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst,

som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreserver, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

301

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

OFFENTLIG TRANSPORT, Gratis i Indre Bys zone, Zone 1.

Jeg støtter Indre By Lokaludvalgs (IBLU) vedtagelse fra 11/5-2023 om, at al offentlig trafik i selve centrum, defineret som Zone 1, skal være gratis. Dette understøttes af kommuneplanens side 14, som har til mål at fremme cyklisme og offentlig transport.

Vores begrundelse for forslaget er både praktisk og økonomisk samt et middel til at nå kommunens trafikale mål. Det er praktisk at få en del af trafikken ned under jorden, og økonomisk vurderer vi ikke, at det er særligt omkostningstungt.

Gratis metro i Indre By vil reducere trafikken på gaderne, primært af gående og cyklister, og på længere sigt også biltrafikken. Modsat hvad mange tror, vil færre gående og cyklister faktisk øge fremkommeligheden, fordi cykelstierne er for smalle, fortovene overfyldte og konstante vejarbejder forhindrer et naturligt flow.

Ergo vil gadetrafikken "køre" nemmere, hvilket så igen - paradoksalt - kan føre til flere cyklister, men af en anden type. To grupper vil i første omgang benytte den gratis metro: lokale, som i stedet for at gå eller cykle vil tage metroen til arbejde og indkøb, og personer, der ankommer til byen med tog eller bil og derfra vil bruge metroen til at komme rundt.

Med færre personer i trafikken vil der være plads til nye cyklister, især fra områder udenfor Zone 1. En tommelfingerregel siger, at folk cykler op til 5 km til arbejde, men med elektriske cykler vil flere cykle længere distancer. Dertil vil vejarbejde, der generer cyklister, blive mindre problematisk, når færre cykler indenfor bydelen, hvilket vil motivere flere til at cykle.

Der er dog en risiko for, at disse forhold kan balancere sig selv ud over tid. På et tidspunkt vil nye cyklister igen blive generet af vejarbejde og måske vælge metroen i stedet. Derfor er det svært at forudsige den langsigtede effekt af en så radikal ændring som gratis offentlig transport.

Forslaget om gratis metro og offentlig transport i Indre By skal også vurderes økonomisk. Hvad vil det koste, hvis det bliver en succes? Da det kun dækker en enkelt zone med overvejende lokale brugere, vil omkostningerne primært bestå af øget slid og behov for flere togsæt. Det er også muligt, at omfattende stationombygninger vil blive nødvendige, hvis efterspørgslen stiger markant, men dette kan undgås ved at udnytte eksisterende løsninger, som allerede bruges på fx Kgs. Nytorv. Hvis efterspørgslen stiger markant, kunne man udvide togsættene, så passagerer blot skulle gå lidt længere for at stige på.

Et andet problem ved overfyldte tog er behovet for flere tog og hyppigere afgang. Dette har metroen allerede taget højde for med korte intervaller i myldretiden, og der er potentiale for næsten en tredobling af kapaciteten mellem Østerport og Kgs. Nytorv. Derudover er flere togsæt allerede bestilt og vil snart blive taget i brug.

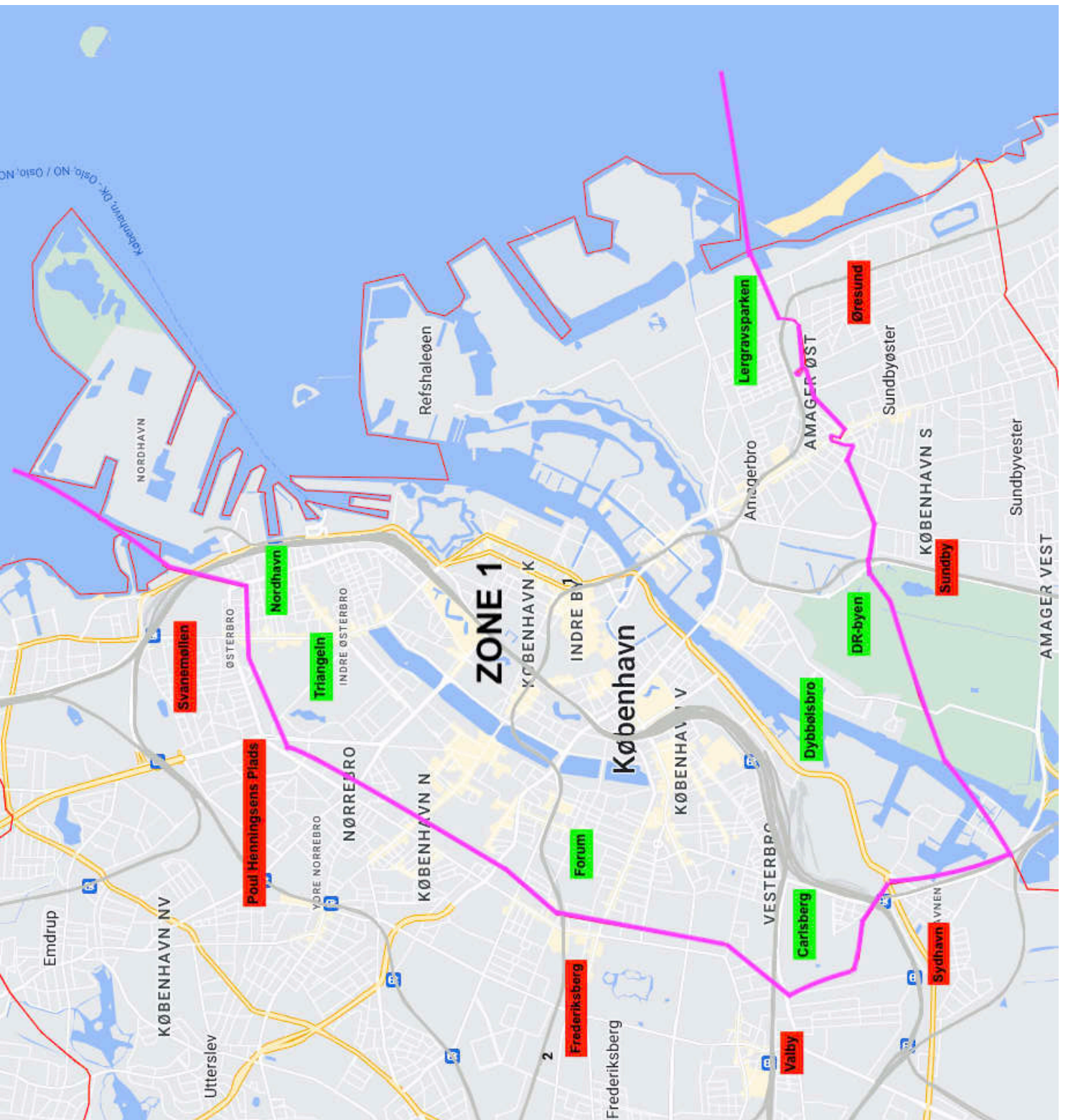
Alt i alt kan metroen gøres gratis og hurtigt tilpasses med hyppigere afgang og længere togsæt i det bedste scenarie, hvor konceptet bliver en succes. På længere sigt vil de øgede omkostninger til flere togsæt sandsynligvis ikke alene kunne belaste økonomien, da gratis transport indenfor Zone 1 også vil generere flere indtægter fra rejser, der krydser zonegrænserne.

Dette bør undersøges nærmere, men jeg håber, at de fremførte argumenter bliver taget seriøst, og at forslaget ikke blot bliver afvist igen.

MATERIALE:

zone 1 grænsekort.pdf

styrkelse af den offentlige transport i indre by koebenhavns kommune.pdf





Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

... / Møde d. 08.06.2023, 18:30 / **Referat**

MØDEDATO: 08.06.2023, KL. 18:30

MØDESTED: TRINITATIS SOGNEHUS, PILESTRÆDE 67

Styrkelse af den offentlige transport i Indre By

[Se alle bilag](#)

Indre By Lokaludvalg skal beslutte at bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en vurdering af hvordan trafikplaner vil skulle følges op med bedre offentlig bustrafik i Indre By samt om en vurdering af de økonomiske, passagermæssige og trafikale konsekvenser, hvis man indfører gratis offentlig trafik i zone 1.

Indstilling

Indstilling om,

1. at Indre By Lokaludvalg bemyndiger Bent Lohmann til at bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en vurdering af, hvordan trafik- og byrumsplanen for Middelalderbyen og de trafiksaneringer i Indre By, der forventes iværksat, hvis Østlig Ringvej anlægges, vil skulle følges op med bedre offentlig bustrafik i Indre By
2. at Indre By Lokaludvalg bemyndiger Bent Lohmann til at bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en vurdering af de økonomiske, passagermæssige og trafikale konsekvenser af, hvis man indfører gratis offentlig trafik i zone 1.

Problemstilling

Byudviklingsgruppen har drøftet følgende:

- Bedre offentlig trafik i form af busser i Indre By bl.a. som opfølgning på trafik- og byrumsplanen for Middelalderbyen og som opfølgning på de trafiksaneringer i Indre By, der forventes iværksat, hvis Østlig Ringvej anlægges.
- Gratis offentlig trafik i zone 1 med henblik på at få folk til at lade bilen stå og med henblik på at gøre den offentlige trafik så attraktiv for turister, at man kan undgå turistbusser i Indre By

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

Løsning

Det foreslås, at lokaludvalget bemyndiger Bent Lohmann til at bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en vurdering af

- hvordan trafik- og byrumsplanen for Middelalderbyen og de trafiksaneringer i Indre By, der forventes iværksat, hvis Østlig Ringvej anlægges, vil skulle følges op med bedre offentlig bustrafik i Indre By
- de økonomiske, passagermæssige og trafikale konsekvenser af, hvis man indfører gratis offentlig trafik i zone 1.

I bilaget ses supplerende spørgsmål, som lokaludvalget kan stille Økonomiforvaltningen.

Økonomi

Intet.

Videre proces

Temaet kan indgå i lokaludvalgets implementeringsplan for Indre By Bydelsplan.

Beslutning

1. Lokaludvalget bemyndigede Bent Lohmann til at bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en vurdering af, hvordan trafik- og byrumsplanen for Middelalderbyen og de trafiksaneringer i Indre By, der forventes iværksat, hvis Østlig Ringvej anlægges, vil skulle følges op med bedre offentlig bustrafik i Indre By
2. Lokaludvalget bemyndigede Bent Lohmann til at bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en vurdering af de økonomiske, passagermæssige og trafikale konsekvenser af at indføre gratis offentlig trafik i zone 1.

Bilag

1. Spørgsmål om udviklingen i den kollektiv trafik i Indre By (ikke på papir)
2. Uddrag fra en rapport fra 1998 om trafikreddegørelse, der viser eksisterende ruter og forslag til nye busruter i Indre By (ikke på papir)



Til top

Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

300

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Store Kongensgade som en halv allé

IBLU har besluttet at se på, om Store Kongensgade (fra Esplanaden til Kgs. Nytorv) skal have en makeover.

Forslaget er at det inderste spor (mod havnene, på de lige numre af gaden) skal fjernes, og at dette gadeareal skal bruges mere effektivt og fleksibelt. Der skal være parkering til korttidsbesøgende, håndværkere samt til af- og pålæsning ved supermarkeder og specialbutikker.

Store Kongensgade har et hav af specialbutikker. For eksempel var der indtil for få år siden f.eks. fem specialbutikker for antikke våben. En var så berømt, at Michael Jackson købte ind i butikken, da han havde koncert i København. Gaden er således en oase for specialbutikker.

Skilte, papirkurve m.m. kan fjernes fra fortovskanterne og i stedet fastmonteres på bygningerne for at fremme gående mobilitet ved at fjerne disse forhindringer, således som brandhanerne er blevet flyttet. Jeg har vedhæftet bet før og efter foto med og uden byinventar

MATERIALE:

st.kgsgade som en halv alle.pdf

22.4.2023-4.jpg

img 0664.jpg

st.kgsgd-6-foer.jpg

Før udkørsel fra port laves nyt bed med træ

P-plads til to biler

Efter kryds laves grøn plet m/træ i P-forbudt-zonen

Før Fredericiagade laves langt bed med cyklestativer / servering

P-plads til lastbiler m/lev. til butik og til håndværkere

Før udkørsel fra port laves nyt bed med træ

P-plads til to biler

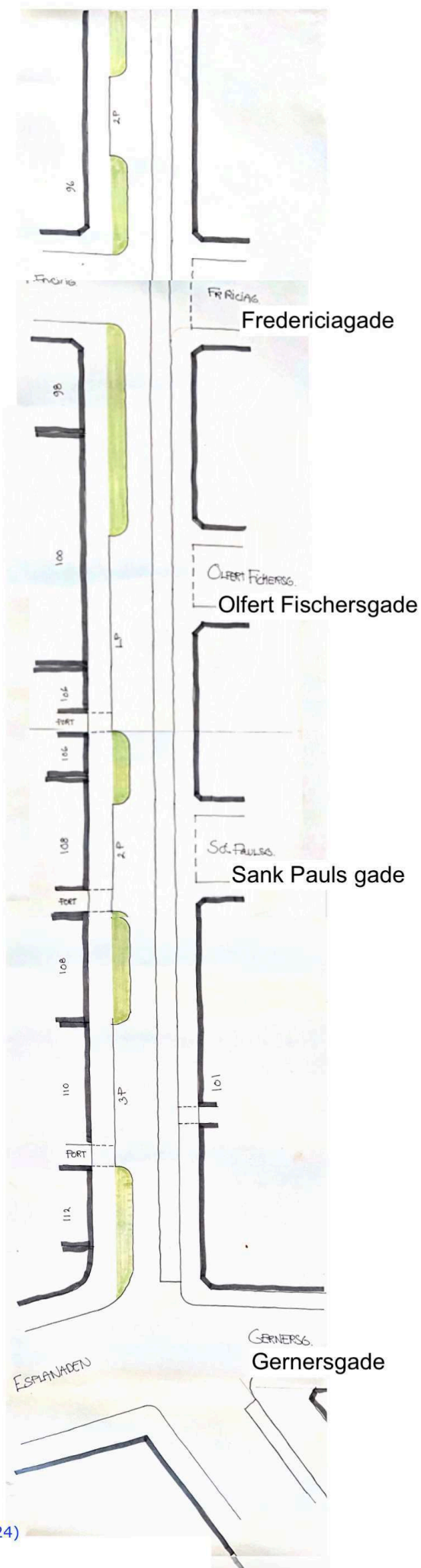
Før udkørsel fra port laves nyt bed med træ

P-plads til tre biler

Efter kryds laves grøn plet m/træ i P-forbudt-zonen

Forslag til Store Kongensgade som en allé med P-pladser til handlende (f.eks. 1 time) og til leverandører og håndværkere.

Træer regelmæssigt i en lang række nye bede langs fortovs kant



22.4.2023-4.jpg



img_0664.jpg



st.kgsgd-6-foer.jpg



Svar til: Høring 64914 af: bente lund

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

299

INDSENDT AF

bente lund

BY

københavn sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

stubmøllevej 18

HØRINGSSVAR

Jeg er imod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil få alvorlige konsekvenser for både kultur og natur i området. Det er nødvendigt, at Kommuneplan 2024 revideres, så den i højere grad bevarer byens sjæl, beskytter grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse. Vi, som københavnere, føler os tvunget til at udtrykke vores dybe bekymring over den byudvikling, der foreslås i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere afgørende spørgsmål bliver taget op til genovervejelse og indarbejdet i planlægningen af byens fremtid. Der mangler en sammenhængende plan for udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne. En koordineret strategi, som tager hensyn til både hovedstadsområdet som helhed og de specifikke behov i omegnskommunerne, er afgørende for at sikre en bæredygtig vækst. Københavns udvikling kan ikke planlægges uafhængigt af de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med dem. En holistisk tilgang til regional planlægning ville kunne skabe en mere balanceret udvikling, der gavner både København og omegnskommunerne. Desværre er der en stor forskel mellem de temaer, der bliver fremhævet i Kommuneplanstrategi 2023, og de faktiske planer, som præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes i strategien, men det ser ikke ud til, at de har fået den prioritering, de burde have. Hvis disse temaer ikke bliver taget seriøst, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i flere år levet midt i et byggeprojekt, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte indtil 2034. Dette er langt fra sundt for beboernes trivsel og for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i alle byudviklingsplaner – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, hvor der er plads til at trække vejret og leve det liv, der allerede eksisterer i byen. En anden stor udfordring i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops uden at have reel indflydelse på beslutningerne. Mange borgere føler, at deres stemmer ikke bliver hørt, og at deres input forsvinder i processen. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker overhørt, mens store byggeprojekter, der er styret af private udviklere, fortsætter uden videre. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke meget plads til

alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne bidrage til at styrke kreativiteten, bæredygtigheden og fællesskabet i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan udføres i en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer, der er forbundet med denne udvikling, er der også alvorlige infrastrukturmæssige problemer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der er planlagt nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med mange flere beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, som fører til Sydhavnsgade, der allerede er en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af dette vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil medføre en voldsom stigning i trafikken og få store konsekvenser for miljøet i de omkringliggende områder. Eksempelvis vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken og nok gennem selve Valbyparken. Københavns Kommune fremhæver ofte vigtigheden af biodiversitet og bevarelse af kulturmiljøer, men de handlinger, der faktisk udføres, viser en anden virkelighed. Et tydeligt eksempel er den foreslåede udvikling ved Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, der ellers er bevaringsværdige, er også under pres fra nybyggeri. Sydhavnen er allerede voldsomt overbebygget, og de mange byggeprojekter har haft en negativ indflydelse på livskvaliteten i området. Vi har levet i støj og byggeaktivitet i over 20 år, og de nye planer antyder, at dette vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange borgere i Sydhavnen vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod Københavns ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Det er på tide, at kommunen skifter fokus fra fremtidige tilflyttere til de mennesker, der allerede bor her. Et andet væsentligt problem er manglen på bopælspligt i de nye byggerier. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velstående personer eller udenlandske investorer, hvilket fører til tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige aktivitet, der skal til for at skabe en sund og levende by. Københavns Kommunes prognoser for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi risikerer at bygge til en fremtidig befolkning, der måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udvikling på bekostning af de eksisterende beboere og bymiljøer, som allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de nuværende beboere, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med større fokus på reel borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt udvikling af bedre infrastruktur og mere bæredygtige løsninger. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af vores by, i stedet for blot at være tilskuere i en udvikling, der er styret af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker prioriteres i byudviklingen. Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere

perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgraven, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonelovgivning, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsgraven og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative

boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsgade, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen som unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigthed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper - som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper - bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i

repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles

yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en u hensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Camilla Haahr-Raunkjær

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

298

INDSENDT AF

Camilla Haahr-Raunkjær

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Bådehavngade 55C

HØRINGSSVAR

Jeg er imod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil få alvorlige konsekvenser for både kultur og natur i området. Det er nødvendigt, at Kommuneplan 2024 revideres, så den i højere grad bevarer byens sjæl, beskytter grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse.

Vi, som borgere i København, finder det nødvendigt at udtrykke vores bekymring over den planlagte byudvikling i Kommuneplan 2024, særligt når det kommer til udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere afgørende forhold bør efter vores mening genovervejes og indarbejdes i byens fremtidige planer.

Udviklingen i hovedstadsområdet og omegnskommunerne foregår i øjeblikket uden en sammenhængende plan. Der mangler en fælles strategi, der kan sikre en afbalanceret og bæredygtig udvikling for både København og de omkringliggende kommuner. Byens vækst, trafik og boligbehov er nært knyttet til de omkringliggende kommuner, og derfor er det vigtigt at se byudviklingen i en regional kontekst. En holistisk tilgang til planlægning kan hjælpe med at sikre, at udviklingen bliver både balanceret og bæredygtig. Samtidig er der mangel på fokus på de centrale temaer fra Kommuneplanstrategi 2023. Der er en markant forskel mellem de værdier, der fremhæves i Kommuneplanstrategi 2023, og de konkrete planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Værdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes som kerneværdier, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret tilstrækkeligt i praksis. Hvis ikke disse temaer får større opmærksomhed, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En anden væsentlig mangel i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og nu ser det ud til, at denne tilstand vil fortsætte frem til 2034. Dette er hverken sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres som en central del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som vitale åndehuller, der kan give ro og plads til det liv, der allerede leves i byen. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende borgerinddragelse. Det føles ofte som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden at få reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Det føles som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at skrive ønsker på postkort, som tilsyneladende aldrig bliver inddraget i de endelige planer.

Selv når borgerne udtrykker et klart ønske om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker ofte ignoreret, mens massive byggeprojekter, drevet af private udviklere, fortsætter uændret. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer, hvor almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger dominerer. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan opføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ikke ud til at blive overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også betydelige infrastruktur-mæssige problemer, som ikke behandles tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med flere tusinde nye beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og den fører ud til Sydhavns-gade, som allerede er en af de mest trafikerede veje i København. Den mest sandsynlige konsekvens af denne udvikling vil være, at Fragtvej, der i dag er en blind vej, vil blive omdannet til en gennemkørselsvej for at aflaste trafikpresset. Dette vil ikke blot føre til en voldsom stigning i trafikken, men også have store konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig gennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder repræsenterer nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både deres natur- og rekreative værdier. Kommunen har allerede reserveret areal til denne vej, hvilket viser, at de er fuldt klar over de potentielle konsekvenser. Problemet er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne som en samlet plan. I stedet bliver beslutningerne taget stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et klart overblik og deltage i en reel offentlig debat om fremtiden for området.

Københavns Kommune fremsætter ofte planer om at fremme biodiversitet og bevare kulturmiljøer, men handlingerne lever sjældent op til ordene. For eksempel er der planlagt byggeri ved siden af Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, hvilket viser, at byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Ligeledes er mange af de bevaringsværdige miljøer, såsom de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, under massivt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede stærkt overbebygget, og livskvaliteten for beboerne er blevet presset af den konstante byggeaktivitet. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i mere end 20 år, og de nuværende planer viser, at denne situation vil fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens borgere vil bruge halvdelen af deres voksne liv i en byggeplads, hvilket går imod kommunens ambitioner om at sikre høj livskvalitet og en sund by. Det er nødvendigt at tage større hensyn til de nuværende beboere, fremfor kun at fokusere på at bygge til fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i nybyggerierne er også et alvorligt problem. Mange af de nye lejligheder bruges som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket fører til tomme lejligheder og manglende liv i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den liv og aktivitet, der er nødvendig for at bevare en sund og levende bydel. Københavns Kommunes opskruede forventninger til befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere eksperter har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket kan betyde, at vi bygger til en befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, der allerede lider under overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur og en udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for blot at føle os som statister i en

udvikling drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen

I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der dominerer byudviklingen. For at bevare disse vigtige kulturhistoriske miljøer og samtidig opfylde de mange ønsker i kommuneplanstrategien, er det afgørende, at der handles hurtigt, da der ikke er mange muligheder tilbage for at sikre disse boformer i København. For at fremme selvbyg, medbyg og alternative boligformer som helårshaveforeninger, kan Københavns Kommune implementere en række tiltag, der understøtter en større diversitet i boligudbuddet og giver plads til borgernes initiativer. Det kræver dog en helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor man arbejder for at skabe en socialt mangfoldig by, der tilgodeser alle indkomstgrupper. Dette indebærer, at byen skal udvikles ud fra flere perspektiver – socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk – og disse perspektiver skal integreres både i de overordnede strategiske planer og i de konkrete løsninger. For at sikre sammenhængskraften i denne tilgang skal der også være tæt samarbejde mellem kommunens forvaltninger samt med eksterne aktører. Inspiration kan hentes fra lande som Tyskland og Holland, hvor man har haft succes med at integrere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber i byudviklingen. Disse boligformer styrker den sociale sammenhængskraft ved at involvere beboerne aktivt i lokalmiljøet og fremme engagement. Samtidig viser erfaringerne fra disse lande, at byggegrupperne ofte er mere miljømæssigt bæredygtige, idet de anvender innovative byggemetoder og bæredygtige materialer. I Berlin og Hamborg har bystyrene forpligtet sig til, at en vis andel af ny byudvikling – helt op til 20 % i Hamborg – skal reserveres til byggegrupper. Dette sikrer, at beboerne får medbestemmelse over bygningernes udformning, størrelse og indretning, hvilket resulterer i en mere inkluderende og mangfoldig byudvikling. I København kunne man overveje at starte sådanne boligeksperimenter i områder som Fiskerhavnen og Bådehavnsgade, hvor borgerdrevne initiativer allerede er begyndt at spire. Disse områder er ideelle til at udvikle nye boformer, der afspejler københavnernes faktiske behov og ønsker, og som står i kontrast til de præfabrikerede boliger, der i dag typisk udvikles af store developers og ofte retter sig mod den såkaldte standardiserede familie. Ved at understøtte en udvikling, der er tilpasset de reelle interessefællesskaber og minoriteter i byen, kan man skabe en mere inkluderende og visionær byudvikling. For at understøtte disse alternative boligformer kan kommunen skabe mere fleksible og inkluderende lokalplaner. De nuværende planer er ofte meget restriktive, især når det kommer til bygningstyper, anvendelse og tætheden af boliger. Ved at give plads til mere eksperimenterende byggeformer gennem justeringer i zonestrategierne, kan alternative boligformer som selvbyggerprojekter og medbyggerprojekter lettere integreres i byens udvikling. Derudover kunne kommunen indføre midlertidige byggetilladelser, som kan forlænges eller gøres permanente, hvis projekterne viser sig succesfulde. Et tættere samarbejde med selvbygger- og medbyggerinitiativer vil også styrke disse boligformer. Ved at tilbyde rådgivning og støtte fra en særlig enhed, der hjælper borgergrupper med byggeteknik, finansiering og lovgivning, kan kommunen aktivt understøtte disse projekter. Økonomiske incitamenter som reducerede grundpriser og tilskud til bæredygtigt byggeri vil yderligere fremme udviklingen af fællesskabsorienterede og innovative boligprojekter. Desuden kunne kommunen afsætte specifikke byggegrunde til selvbyggerprojekter og boligkooperativer, hvor flere familier eller enkeltpersoner går sammen om at bygge og eje boliger i fællesskab. I lighed med Berlin kunne mindre parcelgrunde også udbydes direkte til borgere, der ønsker at bygge deres egne hjem. Et andet centralt element i byudviklingen er muligheden for helårsbeboelse i haveforeninger. Mange haveforeninger i København er underlagt restriktioner, der forhindrer helårsbeboelse. Ved at revurdere planlovgivningen og opgradere infrastrukturen i disse områder, kunne kommunen tillade helårsbeboelse i flere haveforeninger. Dette kræver investeringer i vandforsyning, el og kloaksystemer samt introduktion af miljøvenlige løsninger som alternative energikilder og

regnvandsopsamling, hvilket vil gøre det muligt at leve mere bæredygtigt. Midlertidig brug af ledige grunde kan også fremme alternative boformer. Ubebyggede grunde kan stilles til rådighed for midlertidige boligprojekter som tiny houses eller containerboliger, mens mere permanente løsninger udvikles. Samtidig kunne der udpeges testområder, hvor forskellige boligformer afprøves og evalueres, inden de eventuelt integreres i større byområder. Endelig er der behov for at fremme alternative finansieringsløsninger til disse boformer. Traditionelle lån og finansieringsmodeller er ofte ikke tilgængelige for selvbyggerprojekter, hvorfor kommunen bør etablere samarbejder med banker og realkreditinstitutter for at udvikle særlige finansielle produkter. Desuden kunne fonde og puljer oprettes til specifikt at støtte bæredygtige og kooperative boligprojekter. I denne sammenhæng kan København hente inspiration fra Hamborg, hvor en betydelig andel af den fremtidige byudvikling skal være forbeholdt byggegrupper. Derudover bør udviklingen i områder som Bådehavnsvej og Fiskerhavnen tage hensyn til de eksisterende kultur- og naturmiljøer, som har en høj værdi for byen. Fremtidige projekter skal bevare områdets særlige karakter og sikre, at den lokale kulturarv og natur ikke forsvinder i skyggen af ensformigt developerbyggeri. Kommuneplanstrategien skal derfor arbejde for en byudvikling, hvor alternative boligformer får plads til at trives, og hvor byens mangfoldige beboergrupper kan få mulighed for at præge deres eget lokalområde. Dette kræver, at grunde sælges i mindre udstykninger, så profitspekulativ udvikling begrænses, og der åbnes for en bredere deltagelse i byudviklingen. Det foreslås også, at kommunen implementerer en alternativ byudvikling i Bådehavnsvej, hvor grunde sælges til en fast pris, og køberne udvælges efter gennemsigtige kriterier, der sikrer social og miljømæssig bæredygtighed. Sammenfattende kan disse tiltag skabe en mere inkluderende og mangfoldig by, hvor alternative boformer spiller en central rolle i fremtidens København. Ved at støtte borgerdrevne projekter og sikre større fleksibilitet i byudviklingen, kan kommunen bevare byens unikke kulturarv, samtidig med at der skabes plads til nye, bæredygtige boligformer. Københavns Kommune står desuden over for en markant udfordring i forhold til at leve op til sine egne målsætninger om bæredygtig byudvikling, beskyttelse af historiske og kulturelle værdier samt borgerinddragelse i planlægningsprocesserne. Ifølge Planlovens formålsparagraf skal planlægning ske med henblik på at bevare naturen og miljøet, sikre samfundets udvikling på et bæredygtigt grundlag og respektere både menneskelige livsvilkår og bevarelsen af dyre- og plantelivet. Desuden skal planlægningen beskytte værdifulde bymiljøer og sikre en bred inddragelse af offentligheden i beslutningsprocesserne. På trods af disse klare principper ser vi i stigende grad, at Københavns Kommunes faktiske ageren er i modstrid med de intentioner, der er beskrevet i planerne. Et aktuelt eksempel er udviklingen i Fiskerhavnen og Sydhavnstippen, områder som kommunen selv har karakteriseret som kulturområder af væsentlig værdi, som er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne. Kulturstyrelsen har allerede i 1990'erne, i samarbejde med kommunen, fremhævet Fiskerhavnen unikke havnemiljø med dets tætte, selvgroede bebyggelse og rustikke karakter. Her findes desuden de sidste aktive bundgarnsfiskere i København, og stejlepladsen har i generationer været brugt til fiskerirelaterede aktiviteter. Disse elementer udgør vigtige dele af byens kulturelle og historiske identitet, og deres bevarelse burde være en topprioritet for kommunen. I Forslag til Kommuneplan 2019 lover kommunen at arbejde for en demokratisk storby, hvor borgerne har reel indflydelse på byens udvikling. Der lægges vægt på gennemsigtighed i planlægningsprocesserne og på at forbedre kvaliteten af byens grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og fremtidige klimaforhold. Men virkeligheden viser noget andet. Eksempelvis blev der indsamlet 17.286 underskrifter fra lokale borgere, som modsatte sig byggeri på Stejlepladsen, en klar indikation af et bredt lokalt engagement. Disse underskrifter er blevet ignoreret af kommunen, hvilket underminerer tilliden til de demokratiske processer og viser en grov tilsidesættelse af borgernes vilje. Et andet alvorligt eksempel på den manglende borgerinddragelse er det faktum, at en tredjedel af de 156 hørings svar til kommuneplanstrategien i 2018 udtrykte direkte modstand mod byggeri på Stejlepladsen. På trods af denne betydelige modstand har kommunen valgt at fortsætte med planerne om at bygge på området, hvilket fremstår som en overtrædelse af løftet om at inddrage borgerne i planlægningen. Samtidig har Kgs. Enghave Lokaludvalg tydeligt udtrykt ønske om at bevare Fiskerhavnen som en perle i Sydhavnen og arbejde for en harmonisk udvikling af

bådmiljøet i overensstemmelse med områdets traditioner og omkringliggende natur. Kommunens mangel på handling i forhold til disse ønsker viser en dyb inkonsekvens mellem ord og handling. Der er en række fundamentale problemer med den måde, Københavns Kommune praktiserer borgerinddragelse på i byudviklingsprocesserne. Et af de største problemer er manglende tidlig inddragelse af borgerne. Ofte bliver borgere først inddraget, når store beslutninger allerede er truffet, hvilket skaber en oplevelse af, at inddragelsen er formel og symbolsk. Det er klart, at borgernes input ikke har reel indflydelse på placeringen af nye bygninger eller infrastrukturen, når de mest afgørende beslutninger allerede er taget. Derudover er byudvikling og -planlægning komplekse processer, som kræver en høj grad af teknisk forståelse. Mange borgere oplever, at det er svært at forstå de tekniske dokumenter og langvarige konsekvenser af planerne. Denne kompleksitet kan skabe en barriere for aktiv deltagelse og resultere i fremmedgørelse fra beslutningsprocessen. Et andet problem er skæv repræsentation i borgerinddragelsen. Ofte er det kun ressourcerstærke borgere, der har tid og overskud til at deltage i høringer og workshops, hvilket kan medføre, at visse befolkningsgrupper – som unge, minoriteter og lavindkomstgrupper – bliver underrepræsenteret. Denne ulighed i repræsentationen betyder, at beslutningerne risikerer, ikke at afspejle hele befolkningens behov og ønsker. Kommunen har heller ikke formået at benytte tilstrækkelige kommunikationskanaler til at engagere borgerne bredt. Mange høringer annonceres gennem traditionelle medier eller kommunens hjemmeside, som ikke alle borgere følger. Det er problematisk, når møder eller digitale platforme benyttes uden tilstrækkelig hensyntagen til, hvornår og hvordan borgerne kan deltage. Derudover oplever mange, at borgerinddragelsen har meget begrænset effekt i større projekter, hvor private udviklere ofte har større indflydelse. Dette skaber en skæv magtbalance mellem økonomiske interesser og borgernes ønsker. Den grundlæggende mistillid mellem borgerne og kommunen næres af, at mange borgere føler, at de kun inddrages for syns skyld, mens de reelle beslutninger træffes bag lukkede døre. Denne mangel på gensidig tillid hæmmer borgerengagementet og kan gøre det sværere for kommunen at skabe bred opbakning til fremtidige projekter. Desuden opstår der ofte en konflikt mellem lokale interesser og kommunens overordnede planer, hvor borgere ønsker at bevare grønne områder og sikre lokal karakter, mens kommunen fokuserer på at øge boligkapaciteten og tiltrække investeringer. For at imødekomme disse problemer og styrke borgerinddragelsen foreslås det, at kommunen begynder at involvere borgerne tidligere i planlægningsprocessen, så der stadig er mulighed for reelt at påvirke de store beslutninger. Desuden bør komplekse planlægningsdokumenter forenkles, så flere borgere kan forstå dem og deltage mere aktivt. Kommunen bør også benytte flere og bedre kommunikationskanaler, herunder sociale medier, og gøre en aktiv indsats for at engagere underrepræsenterede grupper. Endelig bør lokaldemokratiet styrkes ved at give flere ressourcer til lokale borgergrupper og råd, så de kan få en reel indflydelse på deres nærområder. Hvis Københavns Kommune virkelig ønsker at leve op til sine egne målsætninger om en demokratisk, bæredygtig og gennemsigtig byudvikling, er det afgørende, at der handles på disse forslag. Kommunens nuværende praksis underminerer borgernes tillid og skader de historiske, kulturelle og miljømæssige værdier, som er så vigtige for byens identitet. Derfor er det nødvendigt, at både kommunen og borgerne arbejder sammen for at skabe mere transparente og inkluderende processer, der kan sikre en bæredygtig fremtid for København. Jeg ønsker også at udtrykke min dybe bekymring over Københavns Kommunes manglende udnyttelse af de mange muligheder, der ligger i Fingerplanen, samt den manglende vilje til et reelt og konstruktivt samarbejde med omegnskommunerne om en samlet og bæredygtig udvikling af Hovedstadsregionen. Denne manglende udnyttelse svækker både byudviklingen i regionen og skaber en langsigtet fare for at gå glip af en bæredygtig løsning, der kan gavne både miljøet, byens befolkning og regionens fremtid. Fingerplanen, som blev introduceret i 1947, har historisk set været en central brik i at sikre, at Københavns vækst blev håndteret på en måde, som ikke kun var til gavn for byen, men også for hele regionen. Den har skabt en unik struktur i Hovedstadsområdet, hvor byvækst blev kanaliseret langs fingrene, mens grønne kiler mellem fingrene blev bevaret som frirum til natur, idræt og rekreative formål. Dette har givet byen luft og gjort det muligt at rumme en stor befolkning uden at kvæle København i en mur af beton. I dag ser vi dog en markant afvigelse fra denne succesfulde tilgang, hvilket kan føre til en tilstopning af

København. Et eksempel er byggeriet i Sydhavnen, særligt i Bådehavnsgade, som er blevet lanceret som en løsning på bolig manglen i København. Dette fokus på København alene er imidlertid kortsigtet og skaber ubalancer i hele regionen. Det er dybt bekymrende, at byudviklingen er blevet centraliseret omkring By & Havn, en organisation der styrer udviklingen i en retning, som ikke nødvendigvis afspejler hverken borgernes interesser eller bæredygtige hensyn for regionen. Det virker som om, at beslutningstagningen er præget af økonomiske incitamenter frem for langsigtede overvejelser om, hvordan Hovedstadsregionen som helhed kan udvikles i en retning, der tilgodeser både natur, klima og menneskers trivsel. Fingerplanen rummer stadig et enormt potentiale for at håndtere den vækst, som København nu forsøger at presse ind i en ekstrem fortætning af Sydhavnen. De stationsnære byggefeltet i resten af regionen står stadig tomme og kunne håndtere fire gange så meget vækst som de igangværende kæmpeprojekter i København. Det er både ulogisk og uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke i langt højere grad fokuserer på disse områder, som allerede er godt forbundet med offentlig transport og har den nødvendige infrastruktur til at rumme nye beboere. Yderligere er Fingerplanens grønne kiler og biodiversitetsrige områder en stor værdi, som kunne udvikles yderligere. Der er betydelige muligheder for at omdanne landbrugsarealer i regionen til naturreservater, hvilket ville fremme biodiversiteten og skabe flere rekreative områder for borgerne. Hertil kommer muligheden for at omdanne den ubrugt transportkorridor – en 1 kilometer bred strækning fra Helsingør til Køge og fra Amager til Lejre – til en sammenhængende naturkorridor. Dette ville ikke blot gavne miljøet, men også skabe bedre forbindelse mellem naturområderne i regionen. Desværre ser det ud til, at Københavns Kommune er fastlåst i en egocentreret tilgang til byudvikling. Dette ses blandt andet i byggeriet ved Stejlepladsen og Bådehavnsgade Vest, hvor økonomiske hensyn, som blandt andet finansiering af metroen, bliver brugt som det primære argument for disse massive byggeprojekter. I stedet for at fremme en bredere regional vækst, som ville være til gavn for hele Hovedstadsregionen, ser vi en uhensigtsmæssig koncentration af væksten i København. Som vil mindske væksten i resten af regionen med op til 30% frem mod 2070. Dette vil uundgåeligt føre til en skævvridning af både økonomiske og menneskelige ressourcer til fordel for København på bekostning af omegnskommunerne. Transportmæssigt er denne ubalance ligeledes alarmerende. Metroen, som primært betjener København og Frederiksberg, løser ikke transportbehovet for de mange borgere i Hovedstadsregionen, der hver dag pendler fra omegnskommunerne. Faktisk står 71% af regionens daglige rejsende uden for metroens dækning, hvilket tydeligt illustrerer, at løsningerne er for snæversynede. DSB's rapport fra 2023 peger på muligheden for at opgradere S-togsnettet, så det kan binde hele regionen sammen med hyppigere togforbindelser. Dette kunne skabe en sammenhængende og bæredygtig transportinfrastruktur, der ville være til gavn for både København og omegnskommunerne. Men desværre bliver denne oplagte løsning ikke prioriteret. Derudover er det åbenlyst, at København står i en økonomisk privilegeret position gennem By & Havn og Metroselskabet. Disse organisationer har næsten ubegrænset adgang til lån i Nationalbanken, hvilket giver kommunen en uretfærdig økonomisk fordel i forhold til omegnskommunerne. Denne situation fjerner ethvert incitament for Københavns Kommune til at tænke i helhedsorienterede løsninger, der kunne gavne hele Hovedstadsregionen. Det er problematisk, at en enkelt kommune har så stor økonomisk magt, at den kan forme udviklingen på bekostning af en samlet regional tilgang. Det er på denne baggrund kritisabelt, at Københavns Kommune ikke i højere grad engagerer sig i et samarbejde med omegnskommunerne og inddrager Fingerplanen i den overordnede udviklingsstrategi for regionen. Hvis kommunen i stedet for at fokusere på unødigt økonomisk gevinst og store projekter til gavn for developere og valgte at fremme udviklingen af Fingerplanen, kunne der skabes betydeligt flere rekreative områder, idrætsanlæg og plads til vigtige byfunktioner som skoler, institutioner og hjemløseboliger. Et grønnere og mere bæredygtigt København ville også være muligt, hvis man frigjorde mere plads til naturen – for eksempel ved at beskytte den fredede Sydhavnstippen. Et yderligere eksempel på den skæve udvikling, som København fremmer, er nybyggeriet på Postgrunden, hvor Danske Bank har fået domicil til 6000 medarbejdere. Dette domicil kunne lige så godt være placeret i en omegnskommune, da der ikke er nogen afgørende grund til at lægge det ved havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af

byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

297

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Vejtunnel mellem parkerne ombygges.

Dette forslag er, at gangtunnelen under Sølvgade mellem Østre Anlæg og Botanisk have ombygges og gøres lys og luftigt for såvel mennesker som dyr.

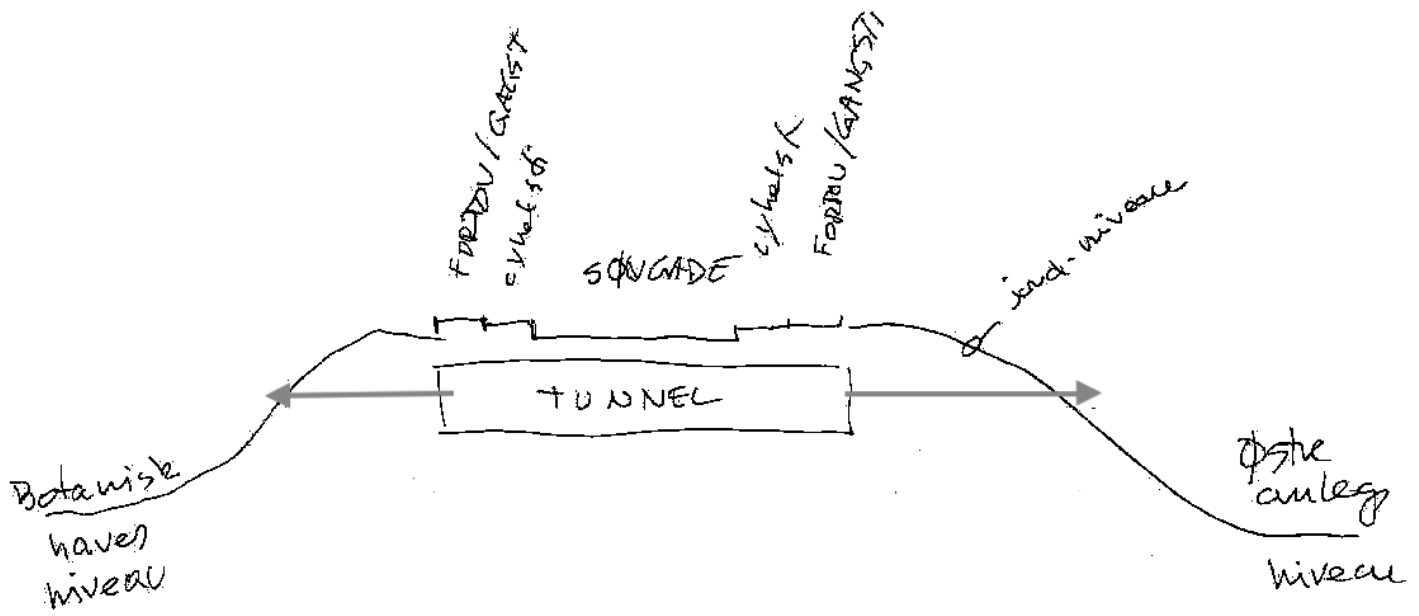
Den nævnte vej tunnels gangareal er i niveau med begge parker. Adgangsvejen i dag er, at man først ledes op ad bakke, og derpå ned ad en trappe for så i et sving at gå ind i en mørk tunnel med lejlighedsvis sovende hjemløse.

Mit forslag er at fjerne denne komplikation. Ved at fjerne først stien op ad bakke og derpå trappen ned til tunnellen gangniveau samt den kvadrat, som starter tunnelen, vil den fremstå med en synlig himmel i begge de åbne ender. Det vil få den effekt, at Sølvgade kører over en lang bro. Dette vil først gøre det lettere og mere behageligt for borgerne, herunder skolesøgende til de 4-5 skoler der ligger mellem Østre Anlæg og Sørne. Dernæst vil dyr lettere kunne vandre, og denne ombygning vil således øge biodiversiteten.

MATERIALE:

gangtunnel forslag.pdf

gangtunnel.pdf





Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

296

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Kommunen kan styre udviklingen af butikkerne i Indre By med cykelgader mm.

Jeg mener ikke, at udviklingen kun styres af private ejere, som der skriver i hvidbogen til kommuneplanen. Staten og kommunen fastlægger altid rammerne. På side 57 i hvidbogen om kommuneplanen står der det modsatte, nemlig at udviklingen inden for hvilke butikker, der er til stede, ikke kan styres af kommunen. Dette er aldeles forkert, og det ved alle, også kommunen. Det er hele grundlaget for halvdelen af partierne i Folketinget, at dette er forkert, og den anden halvdel af partierne arbejder også med statslig indgriben for at styre den økonomiske udvikling, herunder butikkernes udvikling. Alle danskere er enige om, at stat og kommune fastsætter rammebetingelserne for erhvervslivet. Årets Nobelpris er endda givet for forskning i dette emne, nemlig at succesfulde stater altid har en styrende stat.

Denne bemærkning på s. 57 har desuden den ulempe, at den slører det ansvar, som kommunen har pådraget sig ved bevidst og velovervejet at ødelægge vilkårene for specialbutikker, ikke blot i Indre By, men også i andre dele af byen, f.eks. på Nørrebrogade og Nordre Frihavnsgade. Denne ødelæggelse blev besluttet omkring 1995, da tyske undersøgelser - hævet over enhver tvivl - beviste, at gågader

- fjerner specialbutikker,
- fremmer internationale kædebutikker,
- øger huslejerne og
- hæver ejendomsværdierne.

Derfor besluttede kommunen dengang i 1995 at øge antallet af gågader. Forstå det, hvem der kan,

Kommunen (det daværende Vejdirektorat) foreslog, at gågadenettet skulle udvides fra Strøget ned langs kanalerne ved Christiansborg, og at Bremerholm fra kanalen op til Kgs. Nytorv skulle blive gågade (i et internt notat fra Vejdirektoratet, 1995). Det har siden været kommunens formål med gågaderne at tiltrække flere internationale kædebutikker for derved at sikre en prisstigning på ejendommene ved gågaderne. Overborgmester Frank Jensen tog hvert år til den internationale ejendomsmæglerkongres i Cannes for at markedsføre kommunen. Min aktindsigt kunne dog ikke afsløre, hvilke kapitalgrupper han talte med, kun at han deltog i cocktailselskaberne med dem.

Jeg er fuldstændig uenig i dette, næsten 100 % oversete, formål med gågaderne. Jeg støtter rammebetingelser, der fremmer specialbutikker. IBLU's principbeslutning om cykelgader overalt vil fremme genskabelsen af specialbutikker ved at modvirke effekten af gågaderne. Det er allerede næsten umuligt for biler at færdes, så lad os fremme cyklismen. Cykler overalt, og biler kun på cyklisternes betingelser.

Svar til: Høring 64914 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

295

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Blotlægge brosten

Jeg foreslår, at asfalten fjernes, så brostenene kan blive synlige. Desuden bør brostenene slibes overalt, så de bliver egnede til at cykle på, køre med klapvogne og rullekufferter på – og ikke mindst, så ældre mennesker med rollatorer kan gå sikkert på de kønne gader og over de forbløffende ujævne udkørsler byens gader.

MATERIALE:

brosten.jpg

brosten.jpg

