

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

FORSLAG TIL TILLÆG 7 TIL LOKALPLAN 432 CARLSBERG II

Høringssvar

Indkommet på anden vis

nr. 64

Indkommet via Bliv Hørt

nr. 63 - 1

Offentlig høringsperiode fra den 3. juli til den 29. august 2024.



Nr.	Dato	Navn	Adresse	Postnr
64	ons. 3. jul. kl. 13.18	David		
63	tor. 29. aug. kl. 23.56	Palle Ørtoft Pedersen	Constantin Hansens Gade 41, 2. th.	1799
62	tor. 29. aug. kl. 20.01	Michael	Paulas Passage 3	1799
61	tor. 29. aug. kl. 18.22	Lisa Thorup	Fadet 5/5	1799
60	tor. 29. aug. kl. 17.53	Anker Nystad Wittendorff	Fadet 5	1799
59	tor. 29. aug. kl. 17.04	Bachir Bendada	Kildepladsen 14, 3,4	1799
58	tor. 29. aug. kl. 14.25	Thomas Roland	Stormgade 20	1555
57	tor. 29. aug. kl. 10.20	Caroline Bak	Bag Elefanterne 27 St th	1799
56	tor. 29. aug. kl. 07.30	Vesterbro Lokaludvalg	Lyrskovgade 4, 4. sal	1758
55	ons. 28. aug. kl. 23.45	Signe	Rahbeks Alle 13 st th	1799
54	ons. 28. aug. kl. 23.36	Lars	Rahbeks Alle 13 st th	1799
53	tir. 27. aug. kl. 14.54	Valby Lokaludvalg	Valgårdsvej 8	2500
52	tir. 27. aug. kl. 10.30	Henrik Melo Paulon Hanse	Thorvald Bindsbølls Plads 4, 1tv	1799
51	tir. 27. aug. kl. 08.06	Katrine Due jespersen	Constantin Hansens Gade 23,2 th	1799
50	man. 26. aug. kl. 22.13	Jens Berg Jørgensen	Thorvald Bindsbølls Plads 6, 2.TV	1799
49	man. 26. aug. kl. 22.03	Helle Dam Sørensen	Thorvald Bindsbølls Plads 16, st th	1799
48	man. 26. aug. kl. 20.36	Alexander Binger	Constantin Hansens Gade 23, 2 th	1799
47	man. 26. aug. kl. 15.41	Nanna Højholt	Constantin Hansens Gade 18	1799
46	man. 26. aug. kl. 15.24	Rene RD Denker	Constantin Hansens Gade 10	1799
45	man. 26. aug. kl. 15.08	Morten Sejer	Fadet 18, 1. TV.	1799
44	man. 26. aug. kl. 14.30	Lars Svenning Andersen	Constantin Hansens Gade 24, 4. Tv.	1799
43	man. 26. aug. kl. 14.24	Jesper Nykjær Knudsen	Thorvald Bindsbølls Plads 4, 2mf	1799
42	man. 26. aug. kl. 10.00	Hannah Zakariassen	Fadet 19, 2th	1799
41	søn. 25. aug. kl. 18.12	Troels Johansen	Olivia Hansens Gade 11, 4. th.	1711
40	søn. 25. aug. kl. 14.28	David	Skrivergangen 6	2200
39	søn. 25. aug. kl. 09.54	Elisa	Constantin Hansens Gade 18 2TV	1799
38	fre. 23. aug. kl. 21.21	Jakob Enemark	Fadet 5	1799
37	fre. 23. aug. kl. 15.40	Bibi Tromholt	Ottilia Jacobsens Plads 9/3	1799
36	fre. 23. aug. kl. 13.42	Eleonora Bruno	Fadet 5	1799
35	fre. 23. aug. kl. 10.57	Christian S	Fadet 5, 2.tv	1799
34	tor. 22. aug. kl. 22.45	Elisabeth Van Sante	Thorvald Bindsbølls Plads 6, 2 th	1799
33	tor. 22. aug. kl. 17.39	Lars M	Constantin Hansens Gade 18 3mf	1799
32	tor. 22. aug. kl. 15.08	Y. Yigit	Fadet 5, 2. tv.	1799
31	søn. 11. aug. kl. 08.46	Emma Ilett	Vesterfælledvej 66D	1799
30	tir. 23. jul. kl. 19.59	Charlotte Christiansen	Constantin Hansens Gade, 24, 4 th.	1799
29	fre. 19. jul. kl. 16.06	Vesna Dovbenko	Godsbanegade 1; 3th	1722
28	ons. 10. jul. kl. 21.56	Malindi Wilks	Vesterfælledvej 66B, 3. th.	1799
27	man. 08. jul. kl. 22.30	Dani	THORVALD BINDESBØLLS PLADS	1799
26	man. 08. jul. kl. 22.21	MM	Thorvald Bindsbøllsplads	1799
25	man. 08. jul. kl. 21.36	Frederik	Constantin Hansens Gade 14	1799
24	man. 08. jul. kl. 15.37	Elena Bakanaita	Bag Elefanterne 31, 2.1	1799
23	man. 08. jul. kl. 11.22	Henrik Hedegaard Jensen	Gærtorvet 14	1799
22	man. 08. jul. kl. 08.56	Lars Bloch	Ottilia Jacobsens Plads 9, 1.tv.	1799
21	lør. 06. jul. kl. 19.38	Emil	Vesterfælledvej 62B, 03, 4	1799
20	fre. 05. jul. kl. 21.33	Michaela Pihl Olsen	Vesterfælledvej 62C, 1 tv	1799
19	tor. 04. jul. kl. 11.46	Jakob Filippson	Vesterfælledvej 64M	1799
18	tor. 04. jul. kl. 11.35	Søren Madsen	Vesterfælledvej 64K	1799

17	ons. 03. jul. kl. 23.39	Daniel	Constantin Hansens Gade 26, 3. tv	1799
16	ons. 03. jul. kl. 20.30	Daniel Warming	Bag Elefanterne 31/21	1799
15	ons. 03. jul. kl. 20.16	Tobias Bach Fijn van Draat	Constantin Hansens Gade 35, 1. TV	1799
14	ons. 03. jul. kl. 20.02	Selma M. Faber	Thorvald Bindsbølls Plads 20 2. m.f.	1799
13	ons. 03. jul. kl. 19.45	Ulla Olsen	Bag Elefanterne	1799
12	ons. 03. jul. kl. 19.29	Jeppe Udesen	Flaskehalsen 15, 7. 4.	1799
11	ons. 03. jul. kl. 18.47	Anis Zouzou	Malttorvet 20/1	1799
10	ons. 03. jul. kl. 18.40	Pia Sørensen	Købkes Plads 30	1799
9	ons. 03. jul. kl. 17.38	Ana Pastor	Vesterfaelledvej 62b	1799
8	ons. 03. jul. kl. 17.01	Marc Østergaard Nielsen	Constantin Hansens Gade 37 2.tv	1799
7	ons. 03. jul. kl. 16.42	Thomas Ebdrup	J. C. Jacobsens Gade 30	1799
6	ons. 03. jul. kl. 16.25	Mikael aunvig	Constantin Hansens gade 33	1801
5	ons. 03. jul. kl. 16.09	Rasmus Søndergaard	Constantin Hansens Gade 20, 3.tv	1799
4	ons. 03. jul. kl. 15.47	Jakob Dyhr	Ottilia Jacobsens Plads 7, 3th	1799
3	ons. 03. jul. kl. 12.41	Anders Vittrup	Constantin Hansens Gade 39 st th	1799
2	ons. 03. jul. kl. 12.16	Marianne Breds Geoffroy	Constantin Hansens Gade 10	1799
1	ons. 03. jul. kl. 11.46	Jeanne Nyegaard	Gærtorvet 14, 10.3	1799

Fra: [TMFKP Klima og Byudvikling](#)
Til: [TMFKP Klima Byplankontorerne](#)
Emne: 3. juli 2024 13:18:29
Dato:

Sendt: 3. juli 2024 13:17

Til: TMFKP Klima og Byudvikling <KlimaogByudvikling@kk.dk>

Høringsvar til: Offentliggørelse af forslag til tillæg 7 til lokalplan 432

Carlsberg II

Kære klima og byudvikling København kommune

8.000 beboer og 10.000 arbejdspladser uden lovet nærgenbrugsstation er ikke acceptabelt. Det flyder i forvejen med brugte køleskabe, sofaer, overfyldte pap container osv. både udenfor, men især i efterladte kælderrum. Og når de sidste og nu endnu flere beboer flytter ind bliver problemet kun større.

Genbrug går vi op i, men giv os muligheden for at gøre det bekvemt i stedet for at få endnu flere mennesker ind på samme område.

Vi betaler Københavns Kommune skat, men får ikke mange af fordelene som fx parkering og skal i stedet betale 17.000kr om året for at parkere bilen. Muligheden for delebil er også udlukket her.

Dette er dråben der får bægeret til at fylde over og jeg håber at I tager folks tilbagemelding seriøst.

Mvh

David

Svar til: Høring 64685 af: Palle Ørtoft Pedersen

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Palle Ørtoft Pedersen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 41, 2. th.

HØRINGSSVAR

Der bør etableres en nærgenbrugsplads i Carlsberg Byen i overensstemmelse med den oprindelige lokalplan.

Dette vil understøtte de politiske målsætninger om:

- 1) Øget genbrug, da beboere i Carlsberg Byen vil have lettere adgang til en genbrugsplads.
- 2) Grøn transport, da der i mindre grad vil være brug for bil i forbindelse med besøg på genbrugspladsen.

Hvis der ikke etableres en nærgenbrugsplads i Carlsberg Byen, vil det være en markant serviceferringelse i forhold til det, vi som beboere i Carlsberg Byen fik stillet i udsigt i den oprindelige lokalplan, da vi købte vores boliger.

Etableringen af en nærgenbrugsplads i Carlsberg Byen indgik i vores beslutningsgrundlag som et af argumenterne for, at det ikke var nødvendigt at have bil som beboer i Carlsberg Byen. Det er således ikke rimeligt på dette sene tidspunkt at beslutte, at nærgenbrugspladsen ikke skal etableres.

Ved at købe en projektbolig i Carlsberg Byen har vi løbet en økonomisk risiko givet usikkerheden i forhold til den fremtidige udvikling af området, og vi har samtidig været med til at bidrage til udviklingen af København som en attraktiv by for privatpersoner og erhvervsliv. Københavns Kommune bør anerkende dette ved ikke at lave ændringer i lokalplanen på dette alt for sene tidspunkt.

Mvh.

Palle Ørtoft Pedersen

Svar til: Høring 64685 af: Michael

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

62

INDSENDT AF

Michael

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Paulas Passage 3

HØRINGSSVAR

Net tak til lokalplansændringer som vedrører en planlagt service, som indbefatter at beboerne i CBY løbende kan komme af med større genstande (storskrald mm.) på en nem måde.

I vores byggeri er der ikke taget højde for et rum til storskrald, vi har derfor ofte problemer med hensat affald (f.eks. stort indbo). Hvilket påfører ejerforeningen ekstra omkostninger ifm. at få det fjernet. En nærgenbrugsstation i midten af Carlsberg Byen vil være med til at afhjælpe dette.

Svar til: Høring 64685 af: Lisa Thorup

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Lisa Thorup

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5/5

HØRINGSSVAR

<<OPDATERING>>

SIDSTE CHANCE I DAG

BLIV HØRT

[<https://blivhoert.kk.dk/hoering/carlsberg-ii-tillaeg-7-lokalplanforslag>]

Kære carlsbergboere

Her deler jeg mit - meget lange - høringssvar til lokalplansændringen for Carlsberg Byen. I er velkommen til at copy-paste og omskrive lige så meget, I vil.

[https://www.dropbox.com/scl/fi/hriwlxw96ntld42izfha7/H-ringssvar_Den-utrolig-lange-version.docx?rlkey=gjwid5lhch7oh3fln2l95h8q1&st=fbu49am8&dl=0](https://www.dropbox.com/scl/fi/hriwlxw96ntld42izfha7/H-ringssvar_Den-utrolig-lange-version.docx?rlkey=gjwid5lhch7oh3fln2l95h8q1&st=fbu49am8&dl=0)

Jeg uploader også stærkt forkortede versioner nede i kommentarfeltet.

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun 4 – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnere skal genbruge tre – altså hele 3 – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingssekretariatet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i

PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet.

Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnernes får mere København

Der blev lovet "mere København til København". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnernes i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnernes har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjud, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København.

Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere. Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnere, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere. I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehaveplads, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de

besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubileum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har

besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet - under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn - må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskoling - om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskoling regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i rask tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever - svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer - en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingselskabet at finde lejere endsige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter - en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspladser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation. Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten at fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces
De bedste hilsner

Svar til: Høring 64685 af: Anker Nystad Wittendorff

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Anker Nystad Wittendorff

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Arjo

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun **4** – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i

højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker i samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnere skal genbruge tre – altså hele **3** – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
 - I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
 - Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
 - Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
 - Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
 - Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er

besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnernes får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnernes i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele.

Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnernes har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingsgesellschaft Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen',

førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København.

Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen.

Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavestue, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller

nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubilæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over

Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingselskabet at finde lejere endelige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på

linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces
De bedste hilsner

Anker N. Wittendorff

Svar til: Høring 64685 af: Bachir Bendada

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

59

INDSENDT AF

Bachir Bendada

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Kildepladsen 14, 3,4

HØRINGSSVAR

Nej tak til projecter

Svar til: Høring 64685 af: Thomas Roland

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Thomas Roland

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

BY

Kbh. V.

POSTNR.

1555

ADRESSE

Stormgade 20

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede dokument.

MATERIALE:

km plansvar carlsberg ii 240829.pdf

Sendt via www.blivhoert.kk.dk

29. august 2024

Københavns Museums svar på høring af forslag til lokalplan Carlsberg II tillæg 7

KM sagsnr. 2024-0303188

Tak for den tilsendte høring af forslag til lokalplan Carlsberg II tillæg 7. Københavns Museum har gennemgået forslaget med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Lokalplantillægget skal udelukkende muliggøre boliger i stedet for en nærgenbrugsstation ved Ny Carlsberg Vej, og formålet med lokalplantillægget er derfor kun at ophæve lokalplanens bestemmelser om en nærgenbrugsstation.

Tillægget til lokalplanen omfatter således alene ændret anvendelse af eksisterende/kommende ejendommens brug men ingen egentlig ændring i kvarterstruktur m.v. Museet vurderer, at stedets primære kulturhistoriske værdier dermed ikke vil blive påvirket af tillæggets angivelser, og museet har på denne baggrund ikke bemærkninger til lokalplansforslaget.

Venlig hilsen

Thomas Roland

Museumsinspektør, Arkæolog
Københavns Museum
Tlf.: +45 2155 9610
Mail: ez4e@kk.dk



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN

STORMGADE 20
1555 KØBENHAVN V
WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-
FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST



Svar til: Høring 64685 af: Caroline Bak

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

Caroline Bak

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Bag Elefanterne 27 St th

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire - altså kun **4** - flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I - vores allesammens kommunale politikere - har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt - herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnernes skal genbruge tre - altså hele **3** - gange så meget - svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere debilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummernes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse - slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingselskabet Carlsberg Byen PS - uden blusel - besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet.
Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet - især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnernes får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen - driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne - alle os, der nu bor i Carlsberg Byen - ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere

København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnerne i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele.

Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnerne har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årsgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne - som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt - vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnerne bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt - indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København.

Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer - altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen.

Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 - inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget - var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt

flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten - en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov - flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år - altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har - imod forventning - i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehaveplads, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro - samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du - trods ladcykel, barnesæde og myldretid - har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så

svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro - én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause. Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke

jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 - altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen - heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen.

Europaskolen, som har ti-årsjubilæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) - børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler - uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet.

Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet - under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle.

Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn - må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskoling - om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskoling regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever - svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer - en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingsselskabet at finde lejere endsige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken. Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter - en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisdækker carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger - de seneste 3 år på 25 % - gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området - uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året - altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året - bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat - og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stampads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen.

Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen - ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En

forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

Med venlig hilsen

Caroline

Svar til: Høring 64685 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. august 2024

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

BY

København V.

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4. sal

HØRINGSSVAR

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet den offentlige høring af Carlsberg II tillæg 7 på mødet i august. Lokaludvalget har ikke yderligere tilføjelser til høringssvaret fra den interne høring i juni. Derfor gendesendes dette høringssvar her.

Venlig hilsen

Thomas Egholm

Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

MATERIALE:

2024-0194848-6 svar fra vesterbro lokaludvalg om forslag til tillæg 7 til lokalplan f 58122004
44661739 0.pdf

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Svar fra Vesterbro Lokaludvalg om forslag til tillæg 7 til lokalplan for Carlsberg II

Vesterbro Lokaludvalg har drøftet lokalplansforslaget og finder det ikke acceptabelt, at kravet om at anlægge en nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen fraviges til fordel for at bygge fire almene boliger ved Ny Carlsberg Vej.

Carlsberg Byen er et nyt kvarter på Vesterbro, der på mange punkter mangler de nødvendige offentlige institutioner og services, som borgerne i andre dele af byen har adgang til. Der er ingen almindelig folkeskole, meget få grønne arealer, ingen kirke, ikke tilstrækkelige institutionspladser og fritidsfaciliteter – og ingen genbrugsplads.

Som argument for ikke at anlægge nærgenbrugsstationen henvises der til Enghave Nærgenbrugsstation. Dette er endnu et eksempel på, at man skubber løsningen på basale hverdagsbehov ud af dette nye kvarter. Det er heller ikke vores indtryk, at denne station er stor nok til at kunne opfylde behovet for sortering – især ikke med henblik på, at Københavns Kommune sigter efter stadig mere affaldssortering, genbrug og genanvendelse (som understreget i Ressource- og Affaldsplan 2030, der netop nu er i høring).

Vi mener, at det for en gangs skyld ville være klædeligt, at Carlsberg Byen løser de behov beboerne har. Dette burde være indlysende, når man bygger et nyt kvarter. Samtidig stiger behovet for disse services kun i takt med

6. juni 2024

Sagsnr.
2024-0194848

Dokumentnr.
2024-0194848-6

Sagsbehandler
Sofie Hougaard Nielsen

Sekretariatet for Vesterbro
Lokaludvalg

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800473

at Vesterbro vokser og udvikler sig fra 33.000 indbyggere i 1995 til 60.000 indbyggere i 2045.

At man ganske enkelt ikke kan tillade sig ikke at have en nærgenbrugsstation i et område med så mange beboere, understreges af en henvendelse fra en borger i bydelen, som vi i lokaludvalget har modtaget og erklæret os enige i. Det er os bekendt, at en række naboer bakker borgerens synspunkter op.

Henvendelsen er vedhæftet, men vi vil også fremhæve enkelte pointer i det følgende:

"Borgerrepræsentationen og forvaltningen har optimeret antallet af boligkvadratmeter langt ud over det grænserne i andre lokalplaner. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; adgang til en lokal skole (min søn hører til Baunehøj, som ligger 1,9 km væk, selv om der er mindst to folkeskoler meget tættere på), tilstrækkelige institutionspladser eller for den sags skyld beboerparkeringslicenser.

De to første betyder de facto, at der heller ikke er plads til til flere beboere i bydelen, når vi ikke kan få passet vores børn og få dem i en nærliggende skole.

Mine penge er altså velkommen i kommunen, men jeg må ikke få de samme services som mine naboer i fx brokvartererne. Til gengæld skal jeg betale den samme kommuneskat, samtidig med at jeg selv skal betale for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem mit grundejerforeningsbidrag. Jeg føler mig snydt! Jeg føler mig som en del af et b-hold."

Vi vil derfor udtale, at vi ikke mener, at det er rimeligt at give denne dispensation. Og vi vil dertil tilføje, som vi også beskriver i vores hørings svar vedrørende Ressource- og Affaldsplan 2030, at der er en uafklaret situation omkring genbrugs- og nærgenbrugsstationer i vores bydel. Genbrugsstation Sydhavnen er midlertidig og Enghave Nærgenbrugsstation skal på et tidspunkt bygges om. Der eksisterer derfor ikke noget permanent

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg Svar fra Vesterbro Lokaludvalg om forslag til tillæg 7 til lokalplan for
Carlsberg II 3/3

mellem her og Kulbanevej tæt på grænsen til Hvidovre
og Rådhuspladsen. At meddele denne dispensation vil
derfor være groft uansvarligt og uigennemtænkt.

Venlig hilsen
Thomas Egholm, forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 64685 af: Signe

APPLICATION DATE

28. august 2024

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

Signe

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Rahbeks Alle 13 st th

HØRINGSSVAR

Jeg er imod forslaget. jeg ønsker en genbrugsstation. Det gør kommunen mere grøn, bidrager til Danmarks CO2-målsætning og skaber en sund, cirkulær økonomi. Carlsbergbyen har desuden en meget høj befolkningstæthed i forvejen, som gør behovet for en nærgenbrugsstation endnu større og behovet for boliger markant mindre.

Svar til: Høring 64685 af: Lars

APPLICATION DATE

28. august 2024

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Lars

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Rahbeks Alle 13 st th

HØRINGSSVAR

Jeg er imod forslaget. jeg ønsker en genbrugsstation. Det gør kommunen mere grøn, bidrager til Danmarks CO2-målsætning og skaber en sund, cirkulær økonomi.

Svar til: Høring 64685 af: Valby Lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. august 2024

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 8

HØRINGSSVAR

Vedhæftet Valby Lokaludvalgs høringssvar.

MATERIALE:

valby lokaludvalgs svar paa hoering om forslag til tillæg 7 til lokalplan carlsberg ii.pdf

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Valby Lokaludvalgs svar på høring om forslag til tillæg 7 til lokalplan Carlsberg II

Valby Lokaludvalg har modtaget høring, og drøftet den på Lokaludvalgsmøde 20. august 2024.

Valby Lokaludvalg finder, at den pågældende plads ligger udenfor Valbys område og har ikke nogen effekt på Valby. Derfor vil vi opfordre i højere grad at lytte til Vesterbro Lokaludvalgs kommentarer.

Principielt mener Valby Lokaludvalg dog, at der skal være så gode muligheder for genbrug og genanvendelse som muligt i hele byen, især i tæt bebyggede områder.

Venlig hilsen

Venlig hilsen
Byrial Bjørst, medlem af Valby Lokaludvalg
Michael Fjeldsøe, forperson Valby Lokaludvalg

27. august 2024

Sagsnr.
2024-0295737

Dokumentnr.
2024-0295737-3

Sagsbehandler
Anne Liisberg



Sekretariatet for Valby Lokaludvalg

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800480

Svar til: Høring 64685 af: Henrik Melo Paulon Hanse

APPLICATION DATE

27. august 2024

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Henrik Melo Paulon Hanse

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bingesbølls Plads 4, 1tv

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring.

Svar til: Høring 64685 af: Katrine Due jespersen

APPLICATION DATE

27. august 2024

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Katrine Due jespersen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 23,2 th

HØRINGSSVAR

Se vedhæftet.

MATERIALE:

hoeringssvar kdj.pdf

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger ”Nej tak” til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun **4** – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive ”klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer”. Det kræver, at vi ”trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver”, skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af ”Cirkulær København”, at københavnernes skal genbruge tre – altså hele **3** – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af ’brug-og-smid-væk-kultur’ nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om ”15 minutters byen”, hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere

brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummernes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.

- Ejerforeningens tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnere får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnere i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnere har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København. Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnere, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavestue, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnits fart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om ”15 minutters byen”, hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubilæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever. Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i rask tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingsselskabet at finde lejere endside købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Lad i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor ”Nej tak til lokalplansændring”. Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

De bedste hilsner

Katrine Due Jespersen

Svar til: Høring 64685 af: Jens Berg Jørgensen

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Jens Berg Jørgensen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bindesbølls Plads 6, 2.TV

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester

Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Nej tak til lokalplansændring

Jeg gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun 4 – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen

har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

□ I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnernes skal genbruge tre – altså hele 3 – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton.

Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.

□ I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at

finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.

□ Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.

□ Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.

□ Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.

□ Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.

□ Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet.

Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Ret op på den ringe velfærdsservice, I tilbyder os

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, synes jeg, I skylder os at overveje følgende:

Vi, københavnere i Carlsberg Byen, har det fulde ansvar for at betale for drift, renhold, snerydning og

vedligehold, fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv. i bydelen.

Det vil sige, at det alene er os, der via vores grundejerforeningsbidrag skal til at betale for, at alle københavnere får mere København, når Carlsberg Byens Udviklingselskab P/S om lidt trækker sig ud af bydelen.

Alle københavnere får således veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Og vores medkøbenhavnere får det helt gratis. For det er os, der betaler – også selv om samme opgaver normalvis bliver forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele.

Vi får ingen skatterabat. Parallelt betaler vi, der bor i Carlsberg Byen, derfor også for, at kommunen kan drive det øvrige København. Vi lægger faktisk gode penge i kommunekassen. I 2022 var vores gennemsnitlige årsindkomst på 464.896 Danske Kroner, mens de øvrige københavnere havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123. Alene med kommuneskatten bidrog københavnere i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Derudover bidrager vi med grundskyld.

På trods af alt det, er vi ikke ligestillet med de øvrige københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Der er slet ikke etableret tilstrækkelige daginstitutionspladser. Er du heldig at få plads i en af de nærmeste vuggestuer, er dit barn næste moden til at komme i børnehave. Ellers skal du cykle rundt i myldretidstrafikken til fjerntliggende bydele, hvor de eksisterende daginstitutioner, børnene får plads

på, ikke har tilstrækkeligt længe åbent. Det presser forældre i bydelen helt enormt.

Der er på ingen måde plads til bydelens utrolig mange skolebørn på de nærmeste folkeskoler. Og I har

nu lavet skoledistriktet om, så mange af vores børn i de første skoleår skal bevæge sig over en stærkt

trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej til en anden bydel. Senere skal de så flyttes endnu længere væk. Det var ikke den løsning, vi flyttede hertil for at få.

Og samtidig bliver vi snydt for goder så som beboerparkeringslicenser og er prisgivet Carlsberg Byens Udviklingselskab P/S' luner.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil jeg derfor kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² skal bruges til

noget andet, der kommer carlsbergboerne til gode:

en integreret daginstitution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 - altså Carlsberg Byen.

forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole - en kapacitetsforøgelse forbeholdt beboere i postnummer 1799.

etablering af delebilsparkeringspladser med fast stamplads.

Jeg glæder mig til at følge med i processen

Mvh.

Jens

Svar til: Høring 64685 af: Helle Dam Sørensen

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Helle Dam Sørensen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bindesbølls Plads 16, st th

HØRINGSSVAR

Ja tak til fornuftig brug af Københavns sparsomme arealer.

Jeg støtter forslaget om ikke at lave en nærgenbrugsstation på Ny Carlsbergvej med følgende begrundelser:

- Ny Carlsbergvej er skolevejen for en stor del af børnene, der bor i Carlsbergbyen, og som går på Vesterbro Ny Skole. Der er ikke brug for at øge trafikken på skolevejen, som en genbrugsstation vil gøre, når vi endelig er ved at slippe af med den tunge byggetrafik. Vi har brug for at vores børn også på denne side af Vesterfælledvej kan gå sikkert i skole.
- Der vil ikke være parkeringsmuligheder i området omkring en nærgenbrugsstation i Carlsbergbyen, eftersom der ikke er gadeparkering i Carlsbergbyen. Det betyder, at der sandsynligvis vil blive parkeret ulovligt - særlig ved storskrald, da det er vanskeligt at forestille sig, at møbler mv vil blive båret op fra de lovlige parkeringskældre. En nærgenbrugsstation vil derfor næppe løse udfordringer med møbler på fællesarealer i beboerforeninger eller manglende anvendelse af storskraldsordningen, som andre hørings svar påpeger.
- Der ligger en glimrende nærgenbrugsplads på Enghave med gode parkeringsforhold lige ved siden af Carlsbergbyen. En nærgenbrugsstation i Carlsbergbyen vil ifølge Google gøre de to genbrugsstationer til de tættest beliggende i København. Det virker unødvendigt.
- Genbrugsstationen i Carlsbergbyen vil forstyrre beboere i et tætbeboet område, herunder lejeboligerne, der skal opføres på byggefeltet, samt området omkring Ny Carlsbergvej, der er en historisk gade.

Som andre hørings svar påpeger er der generelt blevet stillet (for) lave krav til Carlsbergbyens Udviklingsselskab P/S ift. at bygge skoler, institutioner, fritidsfaciliteter mv. som en del af bydelen, men at fastholde kravet om en nærgenbrugsstation, når der er et bedre alternativ tæt på, er ikke en måde at løse det problem på.

Svar til: Høring 64685 af: Alexander Binger

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Alexander Binger

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 23, 2 th

HØRINGSSVAR

Som beboer i Carlsberg Byen anser jeg det som en klar service-forringelse, hvis der ikke som planlagt anlægges en nærgenbrugsstation i området, som det ellers fremgik af lokalplanen.

Som travl børnefamilie, betyder det at det både bliver mere omstændigt og tidskrævende for os at komme af med vores skrald.

Jeg oplever desuden at Carlsberg Byen bliver forfordelt ift. resten af byen. Da samtlige parkeringshuse i Carlsberg Byen er solgt til private selskaber og priserne for parkering er skruet så absurd meget i vejret, at det gør det umuligt for os at få råd til (bil og) parkering. Når man endvidere har adresse i Carlsberg Byen er det heller ikke muligt at få tildelt beboer-licens til resten af Vesterbro. Dette undrer mig i særdeleshed da vi vel som alle andre københavnere, der betaler vores kommuneskat burde have præcis samme ret til at parkere?

Uden bil (og uden mulighed for parkering), mener jeg derfor kun at det giver god mening at anlægge en nærgenbrugsstation, der er så *nær* at vi faktisk kan gå derhen med vores ofte uhåndterlige affald. Dette desuden i et område med meget høj befolkningstæthed og hvor vi tit oplever diverse typer af skrald blive sat tilfældigt på gader og stræder, samt i skralderum der ikke er designet til denne type affald.

Nej tak til lokalplansændring.

Svar til: Høring 64685 af: Nanna Højholt

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Nanna Højholt

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 18

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne hermed gøre indsigelse mod, at lokalplanen ændres, så der ikke skal være nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen.

Vi er mange beboere, der må opgive at have bil, da vi kun har dyre p-huse og ikke adgang til beboerlicenser, som de fleste andre borgere i kommunen har ret til. Uden en bil - og særligt med tanke på at den nuværende genbrugsstation ved Carlsberg Station er midlertidig - så stiller det os i en umulig situation, som risikerer at medføre, at affald ikke vil blive sorteret og afleveret korrekt, hvis vi pludselig skal bevæge os meget langt.

Venlig hilsen

Nanna Højholt

Svar til: Høring 64685 af: Rene RD Denker

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Rene RD Denker

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 10

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring i Carlsberg Byen

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, samt Vesterbro Lokaludvalg,

Vi indgiver hermed vores indsigelse mod den foreslåede ændring af lokalplanen for Carlsberg Byen, som vil erstatte den planlagte nærgenbrugsstation med fire almene boliger. Vi mener, at denne ændring er problematisk af flere årsager:

1. Behovet for en nærgenbrugsstation: I jeres vision for "Cirkulær København" fremhæves vigtigheden af øget genbrug. En nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen vil være afgørende for at fremme byens klimamål og bekæmpe brug-og-smid-væk-kulturen. Manglen på denne facilitet vil tvinge beboere til at bruge biler for at komme til fjerne genbrugsstationer, hvilket strider mod jeres mål om en grøn by.

2. Manglende infrastruktur og service: Carlsberg Byen har allerede et stort behov for flere institutionspladser og lokale skoletilbud. Der bør være flere børn i området end forventet, og de eksisterende tilbud er langt fra tilstrækkelige. Desuden er parkeringsmulighederne utilfredsstillende og urimeligt dyre sammenlignet med andre bydele i København.

3. Ulighed i velfærdsservice: Vi, beboerne i Carlsberg Byen, bidrager betydeligt til kommunekassen gennem vores skat. Alligevel oplever vi en markant ringere velfærdsservice end andre københavnere. Vi betaler for drift og vedligehold af bydelen uden at få tilsvarende ydelser som andre dele af byen.

Vi opfordrer jer til at fastholde lokalplanens oprindelige krav om en nærgenbrugsstation eller alternativt sikre, at området får de nødvendige institutionstilbud og skoler, som er påkrævet for at imødekomme de mange børnefamilier i bydelen.

Vi forventer, at I som borgerrepræsentanter lever op til jeres ansvar og sikrer, at Carlsberg Byens beboere får den service, de er blevet lovet.

Med venlig hilsen,
Rene Denker

Svar til: Høring 64685 af: Morten Sejer

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Morten Sejer

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 18, 1. TV.

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring

Jeg gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun 4 – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnernes skal genbruge tre – altså hele 3 – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere

på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.

- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektuering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse - slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS - uden blusel - besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet - især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnere får mere København

Der blev lovet "mere København til København". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen - driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne - alle os, der nu bor i Carlsberg Byen - ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnere i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnere har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslås som en skrædder i Helvede, når Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har

ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årsgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København. Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere. I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavestue, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbære en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubilæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i rask tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges

til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingselskabet at finde lejere endelige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspladser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces
De bedste hilsner

Morten Sejer

Svar til: Høring 64685 af: Lars Svenning Andersen

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Lars Svenning Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejerforeningen Rahbek Hus I

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 24, 4. Tv.

HØRINGSSVAR

På vegne af ovenstående ejerforening skal jeg protestere mod dette forslag og fastholde, at der pågældende område skal beholdes til etablering af en nærgenbrugsstation hurtigst muligt. Der er et stærkt behov for denne, og der er rigeligt med boliger i Carlsbergbyen. Skulle lokalplanen ændres burde det være til etableringen af daginstitutioner.

Vi kan tilslutte os den meget grundige begrundelse for at afvise forslaget, som er fremsendt af Y. Yigit

På bestyrelsens vegne

Lars Svenning Andersen

formand

Svar til: Høring 64685 af: Jesper Nykjær Knudsen

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Jesper Nykjær Knudsen

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bindesbølls Plads 4, 2mf

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi har boet i Carlsberg Byen i syv år, og vil gerne tilslutte os det høringssvar, som Yasemin Yigit tidligere har sendt, og som vi genindsætter her nedenfor.

Med venlig hilsen

Kathrine Læsøe Engberg og Jesper Nykjær Knudsen

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire - altså kun 4 - flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I - vores allesammens kommunale politikere - har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt - herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnere skal genbruge tre – altså hele 3 – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnere får mere København

Der blev lovet "mere København til København". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København.

Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnerne i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnerne har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skatte kroner også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnerne bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København. Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere.

Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger Carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere. Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 - inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget - var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten - en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov - flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi

ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehaveplads, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at

barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interessetid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubileum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har

besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet - under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme Carlsbergboernes børn - må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever. Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen - om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i rask tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever - svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer - en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så u hensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklings selskabet at finde lejere endsige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes Carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter - en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver Carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilpladser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation. Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

Svar til: Høring 64685 af: Hannah Zakariassen

APPLICATION DATE

26. august 2024

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Hannah Zakariassen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 19, 2th

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire - altså kun **4** - flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I - vores allesammens kommunale politikere - har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt - herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at

vores kommunale politikere nu ikke trækker i samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnere skal genbruge tre – altså hele **3** – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
 - I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
 - Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
 - Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummernes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
 - Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
 - Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnernes får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnernes i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele.

Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnernes har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi

kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt - vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt - indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København.

Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer - altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomstunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen.

Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavestue, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampslofte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller

nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubilæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over

Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingselskabet at finde lejere endelige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på

linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

De bedste hilsner

Hannah Zakariassen

Svar til: Høring 64685 af: Troels Johansen

APPLICATION DATE

25. august 2024

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Troels Johansen

BY

København V

POSTNR.

1711

ADRESSE

Olivia Hansens Gade 11, 4. th.

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring. Ja tak til tiltrængt nærgenbrugsstation som lovet.

Jeg gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire-altså kun4-flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger)det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I-vores allesammens kommunale politikere-har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grøntforbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt-herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnere skal genbruges re- altså hele 3 - gange så meget - svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en rækkeafgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele-og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for

15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel

- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andrebyudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulerebrugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummernes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningens tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktivbyggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Så "Nej tak" til den foreslåede lokalplansændring for Carlsberg Byen.

Svar til: Høring 64685 af: David

APPLICATION DATE

25. august 2024

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

David

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Skrivergangen 6

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring

Jeg gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget om at opføre fire flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej i stedet for den planlagte nærgenbrugsstation går imod de oprindelige planer, som jeg som kommende beboer forventer bliver overholdt.

Denne genbrugsstation er ikke blot vigtig for miljøet og for at understøtte Københavns ambitioner om klimaneutralitet, men også for at sikre lokalområdet de nødvendige faciliteter. Det er afgørende, at vi får de samme velfærdsservices som andre bydele, herunder genbrugsstationer, institutioner og skoler.

Jeg opfordrer derfor til, at den planlagte nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen fastholdes.

Venlig hilsen

David

Svar til: Høring 64685 af: Elisa

APPLICATION DATE

25. august 2024

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Elisa

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 18 2TV

HØRINGSSVAR

Vi vil hermed udtrykke vores uenighed med forslaget til ændring af lokalplan i Carlsberg Byen. Sløjfen af nærgenbrugsstation er en serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi synes ikke, at Københavns Kommune skal godkende forslaget, på grund af de følgende argumenter:

- 1. Der er mange nye beboere og dermed meget storskrald i Carlsberg Byen.** Når Carlsberg Byen er færdig i næste år, omfatter byen 3000 boliger, 8000 beboere og 10.000 arbejdspladser. Tilsammen vil de generere en masse affald. Allerede nu, med mange boliger stadig tom eller under opførelse, ser vi at gader og kælderarealer bruges til at dumpe affald. Enghave Nærgenbrugsstation er den tætteste genbrugsstation lige for tiden, men selvom den er relativt tæt på, er det vores oplevelse, at beboerne ikke anvender denne. Møbler og større ting, der ikke passer i affaldscontainerne, ender på gaden eller i kælderarealer
- 1. Enghave Nærgenbrugsstation er kun en midlertidig genbrugsstation.** Når denne lukkes på et tidspunkt, vil der ikke være en genbrugsstation tilbage i hele Vesterbro. Mange af kommunens beboere vil så få en væsentlig længere afstand til en genbrugsstation. I forslaget skrives at forvaltningen undersøger muligheder for en permanente løsning til Vesterbro og etablering af nye nærgenbrugsstationer i København. Nærgenbrugsstationen i Carlsberg byen **er** en permanente løsning og ny station, og vi forstår derfor ikke, hvorfor den ikke fastholdes
- 1. Københavns Kommune ønsker en mere bæredygtige by.** Mange af de ting, som ender i vores gader og kælderarealer fejler ikke noget og kunne godt genbruges. Det bør være i kommunens interesse, at stort affald ikke placeres på gader til stor gene for alle og miljøet. Kommunen skal bakke op på mere genbrug, som kan være med til at skabe en bæredygtig by
- 1. Københavns Kommune ønsker en by med færre biler.** Det kræver dog, at faciliteter som

en genbrugsstation er relativt tæt på beboere. Uden nærgenbrugsstation bliver det væsentligt sværere ikke at have en bil. Forslaget passer derfor dårligt sammen med alles interesse i at begrænse biler i byen.

1. **Teknik- og Miljøudvalget stiller i andre byudviklingsområder krav om etablering af en nær genbrugsstation**, senest i Jernbanebyen. Kravet blev også fastholdt i Nordhavn, selvom der er en anden nærgenbrugsstation relativt tæt på (Østerbrohuset). Vi kan derfor virkelig ikke forstå, hvorfor kravet ikke skal gælde i Carlsberg Byen. Der bør være lighed for alle de nye byudviklingsområder i København.

1. **Beboere i Carlsberg Byen har en berettiget forventning om at krav i lokalplanen fastholdes**. Det giver ikke mening, at man endnu engang ændrer lokalplanen, især fordi det ikke er en forbedring til beboere. I stedet får at etablere en genbrugsstation som alle beboere i byen kan nyde, er forslag et bygge 4 (kun 4) almen boliger som hele 4 familier kan nyde. Kommunen bør have de flere borgernes interesser for øje.

1. **Beboere i Carlsberg Byen har allerede ikke en lige andel i byens goder, men betaler lige skat**. Serviceforringelsen gør endnu mere ondt i Carlsberg Byen, hvor beboere ikke har lige andel i byens goder. Beboere kan fx ikke få en parkeringslicens. I stedet for dette, skal beboere i Carlsberg Byen betale 1375 kr om måneden til parkering. Det er uhørt højt på grund af monopol på p-pladserne. Derudover er det grundejerforening, og ikke kommunen, som står for vedligeholdelse af byens arealer. Beboere i Carlsberg Byen betaler dog samme skat som alle andre borgere. Vi er helt enig med de mange gode argumenter som Yasemin Yigit har skrevet omkring dette i hendes høringsvar

Vi siger " Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen.

Svar til: Høring 64685 af: Jakob Enemark

APPLICATION DATE

23. august 2024

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Jakob Enemark

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg sender mit høringssvar som PDF.

Med venlig hilsen,

Jakob Enemark

MATERIALE:

hoeringssvar til carlsberg ii tillæg 7.pdf

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores hørings svar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger ”Nej tak” til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun **4** – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive ”klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer”. Det kræver, at vi ”trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver”, skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af ”Cirkulær København”, at københavnere skal genbruge tre – altså hele **3** – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af ’brug-og-smid-væk-kultur’ nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om ”15 minutters byen”, hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.

- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnere får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnere i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnere har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forstå som en skrædder i Helvede, når Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har

ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årsgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København. Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere. Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavplads, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx

fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnits fart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om ”15 minutters byen”, hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbære en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtigt nok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubileum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over

Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingsselskabet at finde lejere endside købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation. Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces
De bedste hilsner

Svar til: Høring 64685 af: Bibi Tromholt

APPLICATION DATE

23. august 2024

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Bibi Tromholt

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Ottilia Jacobsens Plads 9/3

HØRINGSSVAR

Jeg gør indsigelse mod opgivelse af en nær genbrugsstation her i CBY. Jeg forventer at vi får mulighed for at vise mere miljøhensyn hvis vi kan komme af med genbrugs affald i vores nærmiljø. Det er en ærgerlig vej at gå hvis vi skal vise miljø hensyn. Og jeg troede at det var TMF's prioritering?!?

Svar til: Høring 64685 af: Eleonora Bruno

APPLICATION DATE

23. august 2024

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Eleonora Bruno

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5

HØRINGSSVAR

Vedhæftet mit høringssvar som PDF.

Med venlig hilsen,

Eleonora Bruno

MATERIALE:

hoeringssvar til carlsberg ii tillæg 7.pdf

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger ”Nej tak” til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun **4** – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive ”klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer”. Det kræver, at vi ”trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver”, skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af ”Cirkulær København”, at københavnere skal genbruge tre – altså hele **3** – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af ’brug-og-smid-væk-kultur’ nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om ”15 minutters byen”, hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.

- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnere får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnere i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnere har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forstå som en skrædder i Helvede, når Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har

ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årsgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København. Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere. Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavplads, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx

fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnits fart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om ”15 minutters byen”, hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreer Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbære en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfunds kontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubileum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over

Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingsselskabet at finde lejere endside købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilpladser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation. Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

De bedste hilsner

Svar til: Høring 64685 af: Christian S

APPLICATION DATE

23. august 2024

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Christian S

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5, 2.tv

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire - altså kun **4** - flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I - vores allesammens kommunale politikere - har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt - herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker I samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnernes skal genbruge tre - altså hele **3** - gange så meget - svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i

eres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.

- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere debilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse - slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningers tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS - uden blusel - besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet.
Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet - især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnere får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen - driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne - alle os, der nu bor i Carlsberg Byen - ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnere i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele.

Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnerne har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årsgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne - som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt - vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnerne bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt - indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København.

Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer - altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896

Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen.

Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 - inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget - var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende

for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten - en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov - flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år - altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har - imod forventning - i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehavestue, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro - samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampslofte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du - trods ladcykel, barnesæde og myldretid - har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på

Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause. Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 - altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen - heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen.

Europaskolen, som har ti-årsjubilæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) - børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler - uden

forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet.

Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet - under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle.

Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn - må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskoling - om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskoling regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever - svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer - en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så u hensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingsselskabet at finde lejere endsige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken. Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes Carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter - en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver Carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger - de seneste 3 år på 25 % - gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området - uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere

på Vesterbro betaler om året - altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året - bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat - og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen.

Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen - ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I

holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

De bedste hilsner

Christian

Svar til: Høring 64685 af: Elisabeth Van Sante

APPLICATION DATE

22. august 2024

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Elisabeth Van Sante

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bindesbølls Plads 6, 2 th

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed. Nej tak til lokalplansændring Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire - altså kun 4 - flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I - vores allesammens kommunale politikere - har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by. Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen. Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt - herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker i samme retning. 7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnere skal genbruge tre - altså hele 3 - gange så meget - svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner I selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere debilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er

ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.

- Ejerforeningens tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den? Carlsbergboerne skal betale for, at københavnernes får mere København Der blev lovet "mere København til København". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget. I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv. Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnernes i Carlsberg Byen, der betaler. Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele. Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnernes har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat. Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv. Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjusk, vi oplever i bydelens mange nybyggerier. Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår. Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen? Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnernes bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen. Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København. Spørgsmålet

er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen. Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende. Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre. Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre? Hvorfor bliver vi snydt? Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere? Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere. Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice! Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser. Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen. Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen. Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 – inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget – var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere. I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn. Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn. Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn! Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere? Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne. Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem. Det betyder blandt andet: • at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet. • at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato. • at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring. • at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehaveplads, når de når dertil. • at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue. Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet. Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævde på Frank Jensens

valgkampslofte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen. Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden. Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr. Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km? Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg? Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem. Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbere en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00. Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før. Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause. Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen! Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil. Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller. Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen. Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken. Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger. Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde? Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubelæum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen. Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne. Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har

besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet - under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole. Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme Carlsbergboernes børn - må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlenschlägersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever. Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk. Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn. Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen - om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen. Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i rask tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen! Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever - svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer - en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799. Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så uhensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklingsselskabet at finde lejere endsige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken. Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes Carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter - en lang detour for fx en tumling på gåben. Borgerrepræsentationen prisgiver Carlsbergboerne parkeringsinvestorer i forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S. Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger - de seneste 3 år på 25 % - gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes. Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området - uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året - altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året - bare ikke i Carlsberg Byen. Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om Carlsbergboernes rettigheder? Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være. Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat - og det kommer på sigt til at komme andre end Carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde. Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at Carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i

Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne. Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspladser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation. Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen! Hvorfor anser borgerrepræsentationen Carlsbergboerne for b-borgere? Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen - ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation. Vi føler os snydt! Lad i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice! Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også Carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt. Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være Carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på. Vi ser frem til at følge den videre proces De bedste hilsner

Svar til: Høring 64685 af: Lars M

APPLICATION DATE

22. august 2024

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Lars M

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 18 3mf

HØRINGSSVAR

Nej tak til lokalplansændring

Jeg gør hermed indsigelse og siger " Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire - altså kun 4 - flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive. Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive " klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer ". Det kræver, at vi " trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver ", skriver I i planen. Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt - herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen.

Svar til: Høring 64685 af: Y. Yigit

APPLICATION DATE

22. august 2024

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Y. Yigit

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Kære teknik- og miljøborgmester Line Barfod, Teknik- og Miljøudvalget, børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager, Børne- og Ungdomsudvalget, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen og Økonomiudvalget og Vesterbro Lokaludvalg

Vi håber, I alle vil læse vores høringssvar med en god portion nysgerrighed.

Nej tak til lokalplansændring

Vi gør hermed indsigelse og siger "Nej tak" til den ønskede lokalplansændring for Carlsberg Byen. Ændringsforslaget går på at lade FSB opføre fire – altså kun 4 – flere almene boliger på Ny Carlsberg Vej (i tillæg til de 600+ planlagte almene boliger) det sted, der i gældende lokalplan er udlagt til nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen. En genbrugsstation, som kommunen skulle etablere og drive, men som I – vores allesammens kommunale politikere – har forsømt at afsætte penge til, sådan som I ellers gør alle andre steder i vores fælles by.

Borgerrepræsentationen har selv understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning, hvis vi skal lykkes med de radikale ændringer, klimakrisen kræver", skriver I i planen.

Som borgere i kommunen og beboerne i Carlsberg Byen har vi derfor haft en forventning om, at vi i højere grad kunne komme til at dele eller bytte vores ejendele på de nærgenbrugsstationer, kommunen har udlagt – herunder den i vores nærmiljø i Carlsberg Byen. Derfor undrer det os, at vores kommunale politikere nu ikke trækker i samme retning.

7 gode grunde til, at vi skal have vores nærgenbrugsstation

Der er adskillige gode grunde til, at den planlagte genbrugsstation skal etableres og drives af kommunen:

- I jeres vision for 2024 fremgår det af "Cirkulær København", at københavnernes skal genbruge tre – altså hele **3** – gange så meget – svarende til en besparelse i CO₂-regnskabet på 6.000 ton. Som led i jeres plan for bekæmpelse af 'brug-og-smid-væk-kultur' nævner i selv en række afgørende indsatser, herunder som det første at gøre dele- og bytteordninger lettere tilgængelige ved at etablere nye nærgenbrugsstationer inde i byen.
- I ønsker, at vi transporterer os grønt. Og det er kun muligt, hvis nærgenbrugsstationen er at finde lokalt. Ellers kræver det bil. Og desværre har parterne ikke været fremsynede i forhold til at insistere på klimaklimavenligere delebilsordninger i bydelen.
- Ændringen går imod jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel.
- Den manglende effektivering af nærgenbrugsstationen står påfaldende i kontrast til, at Teknik- og Miljøudvalget stiller krav om netop etablering af nærgenbrugsstationer i andre byudviklingsområder, senest i lokalplansforslaget for Jernbanebyen.
- Et hurtigt kig i bydelens affaldsrum og på diverse Facebook-sider for bydelen tydeliggør, at det er ekstra relevant at have en nærgenbrugsstation i kvarteret, så vi blandt andet kan cirkulere brugbare ting og materialer videre. På grund af bydelens meget store ind- og udflytningsfrekvens, lander en masse næsten nyt indbo, helt nye køkkener, gulve og skabe i restaffald eller småt brandbart. Og affaldsrummenes utilstrækkelighed i forhold til at rumme 14 forskellige kildesorteringer gør pt. at en masse materielle goder, der sagtens kunne genbruges, bliver fejlsorteret og ender med at stå i vejen for genanvendelse af det øvrige affald i containerne. Fejlsortering er ikke i nogens interesse – slet ikke kommunens, der angiveligt har miljø højt på prioritetslisten. Det kræver ekstraarbejde for modtageanlægget, og kan det ikke reddes, bliver affald, der kunne have været genanvendt, sendt til deponi eller energiudnyttelse.
- Ejerforeningens tidligere forespørgsler til storskraldsrum er af repræsentanter fra Udviklingsselskabet Carlsberg Byen PS – uden blusel – besvaret med, at det er på vej. Nu vil selskabet noget helt andet.
- Endelig og mest afgørende er der tale om en væsentlig serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen. Vi vil få væsentlig længere til en genbrugsstation, især fordi nærgenbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation, der ligger på en attraktiv byggetomt, som vi forestiller os, at ejerne i PostNord Group AB sikkert gerne så udviklet. Så hvis ikke der, og heller ikke her hos os, hvor så? I skriver et sted, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet – især med større genstande. Og kan vi i det hele taget stole på, at I opfører den?
-

Carlsbergboerne skal betale for, at københavnernes får mere København

Der blev lovet "*mere København til København*". Men selv om Københavns Kommune var planpartner, sørgede kommunen for at holde sig helt uden ansvar for infrastrukturen – driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk ... Nårh ja, nærgenbrugsstationen, som I nu vil bytte til fire boliger, undtaget.

I tildelte i stedet ejerne – alle os, der nu bor i Carlsberg Byen – ansvaret for at betale for drift, renhold, snerydning og vedligehold nuvel, men også for fornyelse og udvikling af infrastruktur, fællesområder, fællesanlæg osv.

Det vil sige, at det alene er os, der skal betale for, at alle københavnere får mere København. Københavnerne får veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker: "Seksløberen", Dipylonporten, Stjerneporten og den snoede skorsten. Men det er københavnerne i Carlsberg Byen, der betaler.

Samme opgaver bliver normalvis forestået og bekostet af Københavns kommune i andre bydele.

Og parallelt med, at vi selv betaler for al den mere København, betaler vi sørme også for, at københavnerne har det øvrige København. Vi får jo sådan set ingen skatterabat.

Grundejerforeningen drives pt. for omtrentligt 12 millioner kroner. Det kommer til at forslå som en skrædder i Helvede, når Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S om kort tid overdrager det fulde ansvar til os; helt almindelige borgere, der nu skal til at drive en bydel uden nogen forudsætninger, nogen indtægtskilder eller nogen økonomisk håndsrækning. Noget, som Københavns Kommune har ansat en hær af professionelle til at gøre, hvilket er noget, vores skattekrone også bidrager til. Hvor i København ser vi ellers, at 8.000 indbyggere skal varetage 30+ hektar byrum helt selv.

Som ejer melder bekymringen om økonomien sig fra tid til anden. Det viser sig nemlig, at vi både i grundejerforenings- og ejerforeningsregi er blevet præsenteret for så optimistiske budgetter, at de end ikke tager højde for et-årgennemgangen eller almindeligt vedligehold af bygninger og omgivelser i garantiperioden. Dertil kommer de mange sagsomkostninger, der er forbundet med det omfattende sjud, vi oplever i bydelens mange nybyggerier.

Alt i alt har vi en økonomi, der gør, at 'politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen', førstegangskøberne og børnefamilierne – som fandt vej ind i Carlsberg Byen, netop fordi kvadratmeterpriserne på projektsalgene var lavere end i brokvartererne i øvrigt – vil få svært ved at få portemonnæen til at strække. Og det kan få konsekvenser for den enkelte, men også for det i forvejen overophedede lejemarked i hovedstaden, hvis den uregulerede fri lejefastsættelse får endnu bedre vilkår.

Men hvad er egentligt skattegrundlaget for beboerne i Carlsberg Byen?

Når nu kommunen så gavmildt tildeler københavnerne bosat i Carlsberg Byen det økonomiske ansvar for at drive og vedligeholde bydelen, skulle man tro, kommunen i sin tid har været bange for, om beboerne nu ville betale skat i kommunen.

Den mistanke kan man jo godt få, når kommunen tillader etableringen af en hel bydel uden bopælspligt – indifferent i forhold til det markante boligbehov, der er i København.

Spørgsmålet er, om der de facto er særlig mange, der benytter sig af at bruge Carlsberg Byen som feriebolig og derfor ikke bidrager til kommunekassen.

Vi har fået trukket tallene. I 2022 var antallet af fuldt skattepligtige 18+-årige i Carlsberg Byen oppe på 3417 personer – altså pænt mange ift. indbyggertallet på daværende tidspunkt. Den gennemsnitlige årsindkomst blandt dem var på 464.896 Danske Kroner. Sammenlignet med øvrige københavnere, som havde en gennemsnitlig årsindkomst på 289.123, må man sige, at området i hvert fald er i den indkomsttunge ende.

Det, der er interessant, er, hvor meget de så betaler i kommuneskat til Københavns Kommune. Med de 99.343 danske kroner hver af de beboere gennemsnitligt lagde i kommunekassen, bidrager

beboerne i Carlsberg Byen med 71 % mere til fællesskabet end den gennemsnitlige københavnere. Det betyder, at hver gang en af de øvrige københavnere lægger 1 krone, så lægger carlsbergboeren 1 krone og 71 øre.

Vi modsætter os på ingen måde, at de bredeste skuldre skal bære de tungeste byrder. Det gør vi allerede med vores skatter. Men som det er nu, går vores skatter til drift og vedligehold af resten af København, men drift og udvikling af vores bydel må vi betale derudover. Når det forholder sig sådan, undrer det os, at vi ikke får den samme velfærdsservice som andre?

Hvorfor bliver vi snydt?

Hvorfor får vi ikke den samme velfærdsservice som andre københavnere?

Simultant med at vi i Carlsberg Byen selv betaler for alt i bydelen uden at få noget igen (endnu), betaler vi pligtskyldigt vores skat i samme kommune som de andre københavnere.

Alligevel er vi ikke ligestillet med københavnernes i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Borgerrepræsentationen har indvilliget i at optimere antallet af boligkvadratmeter ud over det sædvanlige. Samtidig har de overset at tilbyde os de samme services, andre københavnere har adgang til; tilstrækkelige institutionspladser, adgang til en lokal skole eller for den sags skyld goder så som beboerparkeringslicenser.

Pt. bor der ifølge kommunens egne rode-statistikker 5.186 mennesker fordelt over bydelen.

Lad os antage, at indbyggerne i bydelen demografisk ligner resten af københavnernes, så vil 5,73 % eller 297 børn (0-4) være i institutionsalderen og 8,54 % eller 443 børn (5-14) være i skolealderen.

Det viser sig imidlertid at være helt ved siden af. Her i 3. kvartal af 2024 - inden Carlsberg Byen er fuldt udviklet og indtaget - var der alene i Carlsberg Byen bosat 12,3 % i alderen 0-4 år (638 børn) og 10,1 % i alderen 5-14 (524 børn); altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere.

I runde tal svarer det til, at der skulle være 4 ret store integrerede institutioner og en mellemstor kommuneskole, der skulle rumme vores børn.

Der er planlagt 3.100 boliger i Carlsberg Byen med en forventning om, at cirka 8.000 beboere kommer til at bo her. Og hvis den samme tendens gør sig gældende for de øvrige 35 %, der flytter ind over de næste år, så vil tallet eksplodere til 984 daginstitutionsbørn og 707 skolebørn.

Der er etableret en skole og daginstitutioner i området. Men slet ikke nok til at kunne rumme det estimerede antal børn!

Hvorfor stiller Borgerrepræsentationen daginstitutionsbørn i Carlsberg Byen markant ringere?

Kommunen har givet afslag på indsigt i, hvor mange 'nye' institutionspladser, der er tilført bydelen. Dog kan vi selv se, at der ikke er etableret tilstrækkeligt med pladser, da der forud for indflytningen i Carlsberg Byen allerede har været et stort behov for institutionspladserne.

Molevitten – en fusion mellem den over 100 år gamle Menighedsbørnehaven Rahbek og Vuggestuen Lyrskov – flyttede ind i Carlsberg Byen for mere end 10 år siden. Bag Elefanterne ved vi ikke, hvorvidt er en opnormering, men den har om ikke andet været i brug i mere end 10 år – altså før det store ryk ind i bydelen. Carlsvognen (Frederiksberg Kommune) har eksisteret siden 1993. Lilletop åbnede dog i januar 2022 og har – imod forventning – i dag kun vuggestuebørn og kun 60 af dem.

Det betyder blandt andet:

- at ikke alle vores børn ikke kan få institutionspladser i nærområdet.
- at ikke alle vores børn kan starte i en institution ved behovsdato.
- at ikke alle vores børn kan få en tryk tilknytning, da de flyttes til og så fra nødplads(institutioner). Hertil kommer dobbelt indkøring.
- at ikke alle vores børn kan få plads i en integreret institution, hvorfor det er endnu sværere at få en børnehaveplads, når de når dertil.
- at vores børn først kan blive optaget i nærliggende vuggestuer, når de nærmer sig skiftet til børnehaven, hvilket har resulteret i en markant overbelægning i børnehaverne omkring os, fx fem børn mere på hver børnehavestue i Børnehuset Vesterbro – samme antal voksne, samme antal m², men godt 20 % flere børn per stue.

Måske-måske ikke er der en institution på vej i Enghave stationsområde, som kan råde bod på en del af problemet. Men ikke hele problemet.

Heldigvis er vi ved at vinde tilstrækkelig meget hævd på Frank Jensens valgkampsløfte om, at institutionen skal være i 4 kilometers nærhed fra hjemmet, så måske går det lige præcis an. Men 4 kilometer i den Københavnske trafik tager op til dobbelt så lang tid som i provinsen.

Lad os bare antage, at du – trods ladcykel, barnesæde og myldretid – har en gennemsnitsfart på 16,2 km/timen, sådan som en rapport fra kommunen viser. Så svarer 4 km til 14.8 minutter. Og det er meget vel inden for jeres plan om "15 minutters byen", hvor københavnere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle i gå- eller cykelafstand fra hjemmet. Men, det rimer ikke på virkeligheden.

Lad os antage, at dit barn har fået en nødplads i Fix-Karreen Vuggestue på Nørrebro – én af de 15 institutioner, som Københavns Borgerrepræsentation 25. juni besluttede at bevare trods faldende børnetal, som ellers var forvaltningens måde at møde godt 75 % af 2025 sparekravet på 54,3 mio. kr.

Institutionen ligger 4 km væk fra dit hjem, og teoretisk set kan du godt nå at hente dit barn inden for 15 minutter på cykel. Hvad så, hvis dit arbejde ligger 4 km i den stik modsatte retning? Hvad hvis du har flere børn, der går på forskellige institutioner spredt rundt om inden for en radius af 4 km?

Måske trækker I på skuldrene og siger, det er den enkeltes valg. Men har vi noget valg?

Som forperson for Økonomiudvalget har De, overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, igen og igen stået i spidsen for sparekrav rettet mod børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsagers forvaltning. Ud over de 54,3 mio. kr. han blandt andet skulle finde ved nedjustering i dagtilbudskapaciteten i 2025, hvilket ikke lykkedes, skulle han finde yderligere effektiviseringer for 42,1 mio. kr. Og de besparelser er vi allerede begyndt at mærke ude i de små hjem.

Tidligere kunne daginstitutioner fastlægge deres åbningstider til mellem 47 og 55 timer om ugen. Nu er det tidsrum nede på mellem 46 og 54 timer. Og utrolig mange institutioner har valgt at barbære en hel time af åbningstiden blot i den sene ende. Rigtig mange institutioner har siden foråret kun åbent fra 7:30-16:00.

Det går selvsagt ud over den pædagogiske kvalitet. Personalet kan ikke både gøre lukkeklar en time tidligere og koncentrere sig om kerneopgaven. Derfor er vores børn i højere grad overladt til sig selv endnu tidligere end før.

Men det betyder de facto også, at vi skal hente vores børn senest 15:45, hvilket betyder, at vi skal have fri fra arbejde klokken 15. Det umuliggør at have et otte til fire-job på det private arbejdsmarked. Og det vil være ret svært for selv politibetjenten, sygeplejersken og pædagogen, selv om de har betalt frokostpause.

Det er der ikke mange fuldtidsansatte i København, der har! Heller ikke i Carlsberg-bydelen!

Vi lever i en tid, hvor familierne ikke nødvendigvis består af to voksne, hvor arbejdsmarkedet skriger på fuldtidsansatte, der i øvrigt forventes også at lægge interesselid, og hvor bedsteforældregenerationen stadig er på arbejdsmarkedet. Vores behov er markant anderledes end hidtil.

Ifølge dagtilbudsloven skal I tilbyde den pasning, der passer til forældrenes arbejdsliv. Det er en del af den samfundskontrakt, vi har lavet. I opretholder ikke jeres ende af aftalen. I presser børnefamilierne i vores bydel helt uhyrligt ved ikke at have taget det fornødne ansvar for at planlægge tilstrækkelig nær eller tilstrækkeligt åbne institutionstilbud. I må så vælge, om det er åbningstiden eller nærhedsprincippet, I vil levere på. Men det dur simpelthen ikke, at skatteyderne ikke kan få hverken eller.

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til en institution, som er forbeholdt beboere i postnummer 1799 – altså Carlsberg Byen.

Hertil kan vi også pege på adskillige lokaler, der er udlagt til butik i området, men som på nuværende vilkår ikke vil blive udlejet og senere købt, fx de to nederste etager af Mineralvandsfabrikken.

Alene det faktum, at I ikke kan sikre os den fornødne velfærdsservice ift. daginstitutioner, betyder de facto, at der heller ikke er plads til flere beboere i bydelen – heller ikke fra fire nye almenboliger.

Hvorfor sørger I ikke for tilstrækkelige skoletilbud inden for rækkevidde?

Der findes rigtignok en 14.000 m² stor folkeskole midt inde i Carlsberg Byen. Europaskolen, som har ti-årsjubileum i år, burde nu være fuldt indfaset og oppe på ca. 1.000 elever fordelt over primary, lower secondary og upper secondary school (gymnasium) – børn fra ca. 6 til 19-årsalderen.

Der er ganske rigtigt også nogle klasser på hvert trin på Europaskolen til dansktalende børn. Men skolen favoriserer EU-ansattes og udlandsdanskernes børn. Og der er derfor yderst begrænset plads til de lokale dansktalende børn af forældre, der falder uden for kriterierne.

Ud over at være en folkeskole, der stiller store krav til forældres arbejdsgiver, så stiller skolen også ganske høje krav til de fem-/seksårige børn. De skal kunne præstere først ved screeninger, så ved optagelsessamtaler – uden forældredeltagelse lader det til, at I, vores politikere i kommunen, har besluttet. Søgningen til de få pladser er allerede meget eftertragtet – under en tredjedel af de børn, der bliver kaldt til samtale, får en plads på folkeskolen, lader vi os fortælle. Alt i alt er der ikke plads til alle bydelens børn på den lokale folkeskole.

Desværre kan de nærmeste folkeskoler heller ikke rumme carlsbergboernes børn – må vi forstå. En stor del af børnene har nu fået flyttet skoledistrikt fra Vesterbro Ny Skole til Bavnehøj Skole, selv om

vi må formode, at langt de fleste af os bor tættere på både Tove Ditlevsens Skole og Oehlschlægersgades Skole end Bavnehøj Skole. Desuagtet at Vesterbro Ny Skole i år har været nødt til at nedlægge undervisning på grund af mangel på elever.

Det var ikke den løsning, vi købte os ind i! Vi bosatte os her i den forventning, at vores børn kunne gå på Vesterbro Ny Skole, som ligger et stenkast væk.

Bavnehøj Skole ligger, så børnene skal krydse en stærkt trafikeret vej og gå langs en indfaldsvej, medmindre de for en stor parts vedkommende gør ruten endnu længere og tager turen hen over Carlsbergviadukten. En bro som over sine ca. 90 meter krydser en firesporet jernbane og Vigerslev Allé. En bro, som vores børn nu forventes at krydse uden opsyn.

Som om det ikke er nok, er det gået op for forvaltningen, at heller ikke Bavnehøj Skole vil kunne følge med børnetallet. Derfor har I også valgt, at den over de kommende år skal omdannes til en skole alene for indskolingen – om det er op til 3. eller 5. klasse er der endnu usikkerhed om. Og udskolingen regner I foreløbig med at flytte til den kommende Jernbanebyen. Den endelige lokalplan forventer I først at vedtage senere på året, og vi ved derfor ikke, hvor langt vores børn så skal gå eller cykle for at komme i folkeskolen.

Bavnehøj Skole på Natalie Zahles Vej ligger mellem 1,1 og 1,9 km fra de hjem, der nu er tilknyttet skolen. Afstanden afhænger af, hvilken vej de går. Indskolingsbørn kan gå omkring 4.65 km/t i rask tempo. Det betyder, at børnene skal gå minimum 22 minutter for at komme i skole i raskt tempo. Det harmonerer ikke med 15-minutters byen!

Hvis ikke en nærgenbrugsstation, vil vi kraftigt bede jer overveje, om de 450 m² i stedet skal bruges til forlagte klasselokaler for enten Europaskolen eller Vesterbro Ny Skole. Det ville give en kapacitetsforøgelse på 210 elever – svarende til 7,5 klasselokaler af 60 m² størrelse, som ifølge Dansk Arkitektur Center er kravene til undervisningslokaler for 28 elever og en lærer – en forøgelse som skulle være forbeholdt beboere i postnummer 1799.

Vi kan ligeledes pege på bygninger, der er udlagt så u hensigtsmæssigt i lokalplanen, at det er umuligt for udviklings selskabet at finde lejere endsige købere. De lokaler kunne også tænkes ind i denne løsning, fx Mineralvandsfabrikken.

Desuden udestår en helt anden problematik omkring manglende fodgængerfelt eller -overgang over Vesterfælledvej ved Lagergade og Alsgade. Lige netop der forbindes carlsbergboerne med Vesterbro Ny Skole og indtil flere af de tilgængelige daginstitutioner, der ligger overfor i Bryggergården eller har opsamling derfra. Der er allerede en helle, og utrolig mange af Carlsberg Byens børn og forældre går dagligt over den tæt trafikerede vej, når de ser deres snit til det. Omvejen hen til lyskrydset ved Sønder Boulevard løber op i 430 meter – en lang detour for fx en tumling på gåben.

Borgerrepræsentationen prisgiver carlsbergboerne parkeringsinvestorer

I forhold til parkering, så er vi stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen. Men i særdeleshed også af Udviklings selskabet Carlsberg Byen P/S.

Vi er totalt prisgivet på grund af de eksorbitante årlige stigninger – de seneste 3 år på 25 % – gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes.

Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området – uden nogen pladsgaranti vel at mærke. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året – altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året – bare ikke i Carlsberg Byen.

Hvordan kan det være, at Borgerrepræsentationen ikke værner om carlsbergboernes rettigheder?

Som minimum kunne I have sørget for, at vi, der betaler en superhøj grundskyld, som vi ikke har særlig stor glæde af, faktisk ejede det, der lå under gaden, og fx kunne drifte vores bydel med indtægterne fra parkeringskældrene. Men nej. Sådan skulle det ikke være.

Carlsberg Byen Parkering P/S, som formelt ejer parkeringsanlæggene, har på bare to år fordoblet sit årsresultat – og det kommer på sigt til at komme andre end carlsbergboerne til gode nemlig kapitalfonde.

Borgerrepræsentationen har af uforklarlige grunde valgt, at carlsbergboerne ikke har ret til samme goder som de øvrige københavnere, der har folkeregisteradresse i et betalingsområde og er registreret som ejer af bilen i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Derfor mener vi, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at vi som minimum fik den fornødne forbrugerbeskyttelse. Den har vi ikke fået. Og vi ser derfor frem til, at I hjælper os med at opnå denne.

Og ligesom I ikke har sørget for samme parkeringsvilkår, har I heller ikke sørget for at kræve etablering af delebilspadser med fast stamplads, så vi i det mindste kunne benytte os af dem, når vi skal fragte vores ejendele til en forestående genbrugsstation.

Det forpligter jer yderligere i forhold til at levere på 15 minutters byen!

Hvorfor anser borgerrepræsentationen carlsbergboerne for b-borgere?

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler altså selv for drift, vedligehold og udvikling af Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det gør vi, på trods af, at vi betaler den samme skat til kommunen som vores øvrige naboer i kommunen. Samtidig bliver serviceløsningerne skubbet ud af bydelen – ingen tilgængelig folkeskole, alt for få institutionspladser og nu heller ingen genbrugsstation.

Vi føler os snydt! Ladt i stikken! Som et b-hold! Som nogen, der ikke er ligestillet med københavnere i forhold til at modtage tilstrækkelig velfærdsservice!

Vi må antage, at Borgerrepræsentationen i sin udviklingsiver har glemt, at også carlsbergboerne har ret til at få stillet vitale velfærdsservices til rådighed. En forglemmelse, vi gerne ser jer gøre noget ved hurtigst muligt.

Vi siger derfor "Nej tak til lokalplansændring". Og vi sender nu en opfordring til jer borgmestre og borgerrepræsentanter om også at være carlsbergboernes borgerrepræsentanter ved enten af fastholde eller opgradere servicen, vi blev lovet. For vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at I holder fast i de krav, som fremgår af lokalplanen, som vi købte ind på.

Vi ser frem til at følge den videre proces

De bedste hilsner

Y. Yigit

Svar til: Høring 64685 af: Emma Ilett

APPLICATION DATE

11. august 2024

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Emma Ilett

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfælledvej 66D

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Forslag til tillæg 7 til lokalplan 432 Carlsberg II

Nedenfor fremgår mine bemærkninger til forslag tillæg 7 til lokalplan 432 Carlsberg II, hvoraf fremgår, at den planlagte etablering af en nærgenbrugsstation på hjørnet af Ny Carlsberg Vej og Lagergade ændres med henblik på at etablere yderligere boliger og serviceerhverv uden at udarbejde en miljørapport.

Som beboer i Carlsberg Byen fra 2018 vil jeg mene at hvis genbrugspladsen skal inddrages, skal området bruges til andet ikke-kommercielt og gratis tilbud til områdets beboer og gæster. Dette kunne for eksempel være en legeplads (som vi har meget få af med adgang i hverdagene før kl 17).

Med venlig hilsen

Emma Ilett

Svar til: Høring 64685 af: Charlotte Christiansen

APPLICATION DATE

23. juli 2024

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Charlotte Christiansen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade, 24, 4 th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Forslag til tillæg 7 til lokalplan 432 Carlsberg II

Nedenfor fremgår vores bemærkninger til forslag tillæg 7 til lokalplan 432 Carlsberg II, hvoraf fremgår, at den planlagte etablering af en nærgenbrugsstation på hjørnet af Ny Carlsberg Vej og Lagergade ændres med henblik på at etablere yderligere boliger og serviceerhverv uden at udarbejde en miljørapport.

Som beboer i Carlsberg Byen fra december 2017 anser vi denne ændring af lokalplan for meget uhensigtsmæssig. Til trods for, at Enghave Genbrugsstation ligger relativt tæt på Carlsberg Byen, er det vores oplevelse, at beboerne ikke anvender denne, men hellere kommer af med deres store affald ved at dumpe det på gaden eller i kælderarealer.

Det er heller ikke vores oplevelse, at kommunens storskraldsordning anvendes efter hensigten – særligt på grund af de nye regler om mest mulig genanvendelse af stort affald, hvorfor konceptet "storskrald" mere eller mindre er afskaffet i Københavns Kommune. Det er derfor blevet mere besværligt at komme af med den type skrald, som en nærgenbrugsstation ville være modtager af.

Carlsberg Byen vil, når den står færdig næste år, omfatte 3000 boliger, 8000 beboere, 10.000 arbejdspladser og herudover uddannelsesinstitutioner, som ikke direkte servicerer byens borgere. Hvis lokalplanen ændres således, at der ikke etableres en nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen, vil der være tale om en større serviceforringelse for en stor del af kommunens borgere, som i forvejen ikke har lige andel i byens goder – såsom parkeringslicens – til trods for lige andel i betalingen af skat. Parkeringspladser i Carlsberg Byen betales af egen lomme via en privat udbyder og til en meget dyr pris ift. f.eks. en kommunal licens i København. Det afholder mange fra at have bil i CBY, hvilket derfor også har indflydelse på muligheden for at afhænde stort affald/genbrug. Forslaget passer også dårligt sammen med alles interesse i at begrænse biler – ikke mindst i byen – af hensyn til miljøet og den allerede for høje forurening af luften vi indånder. Kommunens tiltag skulle meget gerne byde på løsninger frem mod færre biler og ikke etablere tiltag, som gør køb af en bil mere attraktivt.

Kommunen skal også sikre sig mod, at dette ændringsforslag skaber præcedens for fremtidige byggeprojekter i København, idet Teknik- og Miljøudvalget allerede nu kan imødesee en lignende

problematik ift. lokalplanen for Jernbanebyen. Det vil altid være mere attraktivt for bygherren at skabe boliger og serviceerhverv, som investorerne kan tjene penge på i stedet for at skabe plads til kommunal service for beboerne.

Københavns Kommune skal også sikre sig, at de goder, som betales via kommuneskatten fordeles ligeligt mellem borgerne, således at der reelt ikke finder en forskelsbehandling sted, som gør grundlaget for opkrævning af skat for nogle borgere i kommunen uretmæssig.

Det må forventes, at der kommer flere større byggeprojekter i København fremover, hvis byen skal kunne følge med befolkningstilvæksten, så Teknik- og Miljøudvalget må forvente at få anmodninger fra bygherrer om ændring af lokalplanen fremover ift. nærbrugsstationer, hvis ikke lokalpolitikkerne denne gang bakker op om, at et område med 8000 beboere skal have nem adgang til en genbrugsordning.

Det kan helt overordnet ikke være i kommunens interesse, at en ordning, som er til for at hjælpe miljøet, ikke prioriteres ift. investorers afkast. Alle er vel enige om, at bæredygtighed – herunder genanvendelse – er vejen frem ift. at begrænse forbrug og imødegå klimaforandringer.

Siden vi flyttede ind i 2017, er der flyttet utroligt mange borgere ind i området og forretninger og erhverv trives. Det har selvfølgelig også medført en stor del af de problemer, der følger med, når mange mennesker er samlet på et sted. Vi ser stort affald stå på gaden i CBY – nogle gange i flere år ad gangen. Kælderarealer bruges til at dumpe affald, når beboere fraflytter, og der placeres møbler og ting, der ikke kan være i containerne, på gulvet i affaldsrummet. En del stort affald fejler ikke noget og kan genbruges. Til trods for flere opfordringer anvendes Enghave Genbrugsstation ikke til formålet. Det bør være i kommunens interesse, at stort affald ikke placeres på kommunens areal til stor gene for alle og miljøet, og vores politikere burde være interesserede i at bakke op om alle tiltag, der kan være med til at skabe en bæredygtig by.

Vi er ikke så naive at tro, at en nærgenbrugsstation løser alle problemer med affald i storbyen, men det kan afhjælpe en del af det. Vi har levet med en "halvfærdig" by i snart 7 år og havde håbet på, at når byen stod færdig, ville det være en *hel* by, hvor vi fik del i alle kommunens tilbud, som vi med glæde betaler vores skat til.

Bedste hilsner

Charlotte og Frederik

Constantin Hansens Gade 24

Beboere i CBY siden 2017

Svar til: Høring 64685 af: Vesna Dovbenko

APPLICATION DATE

19. juli 2024

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Vesna Dovbenko

BY

København V

POSTNR.

1722

ADRESSE

Godsbanegade 1; 3th

HØRINGSSVAR

Vesterbro har behov for nær genbrug. Der er langt til andre bydele og deres genbrugsstationer. De fleste på Vesterbro har ingen bil. Nærgenbrug og byttestationer er med til vores fælles mål mod at mindske mængde af skrald og recycle møbler, ting og sager. Bevar nærgenbrug- en af Vesterbros tilskud til "grønne" klimamål.

Svar til: Høring 64685 af: Malindi Wilks

APPLICATION DATE

10. juli 2024

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Malindi Wilks

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfælledvej 66B, 3. th.

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at udtrykke min dybe uenighed med forslaget om at sløjfe genbrugsstationen i den nye bydel.

Eftersom Københavns Kommune (KK) og (CBY) ønsker en bydel uden biler og stort set har færdigbygget en bydel, som besværliggør og fordyrer det at være bilejer, er det en klar serviceforringelse at sløjfe en nærgenbrugsstation. Det er nødvendigt at overveje, hvor alle de nye beboere i bydelen skal gå hen med deres genbrugsmateriale, hvis denne station fjernes.

Serviceforringelse og behov for nærgenbrugsstation

Sløjfningen af genbrugsstationen vil uden tvivl medføre en markant serviceforringelse for CB Byens beboere. En nærgenbrugsstation er essentiel i en bydel, hvor bilbrug er nedprioriteret, da den gør det muligt for beboerne nemt og bekvemt at aflevere deres genbrugsmateriale uden at være afhængig af biltransport.

Bilfri politik og nødvendigheden af genbrugsstationer

Københavns Kommune har en klar politik om at reducere bilbrug, hvilket afspejles i Carlsberg Byens design og infrastruktur. I en sådan kontekst er det nødvendigt at have en nærgenbrugsstation for at imødekomme beboernes behov for genbrugsmuligheder. Uden en nærliggende station vil beboerne stå over for betydelige udfordringer i forhold til korrekt affaldshåndtering og genbrug.

Krav fra Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget har tidligere sat krav om, at andre byudviklingsområder skal have en nærgenbrugsstation. Dette krav er senest blevet stillet i forbindelse med lokalplanforslaget, og det bør også gælde for den nye bydel. At fravige fra dette princip vil skabe inkonsistens i kommunens politik og planlægning og kan skade tilliden til kommunens forvaltning.

Opfordring til at bevare genbrugsstationen

På baggrund af ovenstående vil jeg stærkt opfordre til, at Københavns Kommune ikke sparer de penge, det koster at opretholde genbrugsstationen, men i stedet fortsætter med at tilbyde denne essentielle service til bydelens beboere. Bevarelsen af genbrugsstationen er ikke kun en nødvendighed for at sikre korrekt affaldshåndtering, men også for at understøtte kommunens vision om en bæredygtig og bilfri bydel.

Svar til: Høring 64685 af: Dani

APPLICATION DATE

8. juli 2024

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Dani

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

THORVALD BINDESBØLLS PLADS

HØRINGSSVAR

Fornuftig beslutning.

Svar til: Høring 64685 af: MM

APPLICATION DATE

8. juli 2024

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

MM

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bibdesbøllsplads

HØRINGSSVAR

Fornuftig beslutning af sløjfe genbrugsstation i tæt beboet område.
Evt. Enghave genbrugsstationen kunne udvides.

Svar til: Høring 64685 af: Frederik

APPLICATION DATE

8. juli 2024

SVARNUMMER

25

INDBYTT AF

Frederik

BY

Kbh V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 14

HØRINGSSVAR

Det må da ses som et krav for så store nye bydele at have en nærgenbrugsstation. Langt de færreste beboere har biler eller ladcykler at fylde op med skrald til at transportere større distancer. Konsekvensen i stor skala bliver mere fejlsortering, hvilket ikke er i nogens interesse - især ikke en kommune, der angiveligt har miljøet højt på prioritetslisten.

Svar til: Høring 64685 af: Elena Bakanaite

APPLICATION DATE

8. juli 2024

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Elena Bakanaite

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Bag Elefanterne 31, 2.1

HØRINGSSVAR

Virkelig dårlig ide. Vi har brug for en genbrugsstation og lidt ro efter mange års byggeri

Svar til: Høring 64685 af: Henrik Hedegaard Jensen

APPLICATION DATE

8. juli 2024

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Henrik Hedegaard Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Coface

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Gærtorvet 14

HØRINGSSVAR

Da genbrugsstationen Enghave Nærgenbrugsstation kun har status som værende midlertidig, så vil det være et stort tab for Carlsbergbyen, hvis muligheden for at benytte en genbrugsstation i lokalområdet forsvinder. Mange har ikke bil, så det er væsentligt at der findes en Nærgenbrugsstation i området, da der er mange beboere.

Carlsbergbyen mangler i øvrigt ikke flere beboer, men derimod institutioner til børn.

Svar til: Høring 64685 af: Lars Bloch

APPLICATION DATE

8. juli 2024

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Lars Bloch

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Ottilia Jacobsens Plads 9, 1.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg skal hermed gøre indsigelse overfor at kravet om etablering af en nær genbrugsstation i Carlsberg Byen udtages af lokalplanen, hvilket begrundes i følgende:

1. Der vil være tale om en serviceforringelse for borgerne i Carlsberg Byen, da vi vil få væsentlig længere afstand til en genbrugsstation, specielt henset til at nær genbrugsstationen Enghave er en midlertidig genbrugsstation.
2. Københavns Kommune ønsker, at færre borgere har bil, og når man ikke har en genbrugsstation indenfor en relativ kort afstand fra sin bolig, må man anvende en bil for at komme af med sit genbrugsaffald.
3. Teknik- og Miljøudvalget stiller i andre byudviklingsområder krav om etablering af en nær genbrugsstation, senest i Jernbanebyen, hvorfor jeg står uforstående overfor, at kravet ikke skal gælde i Carlsberg Byen. Der bør være lighed for alle de nye byudviklingsområder i København.
4. En nær genbrugsstation kan sikre, at der ikke efterlades affald på gader og pladser.
5. Kommunen har udarbejdet en orientering om status på Cirkulær København, dokument nr. i F2 71316, dateret 23-02-2023. Hvis KK har et så højt ambitionsniveau, jvf. ovennævnte dokument, så hjælper det nok ikke at fjerne eller undlade at etablere flere nær genbrugsstationer.
6. Det giver ikke mening, at man endnu engang ændrer lokalplanen, i det vi, som har bosat os i Carlsberg Byen, har en berettiget forventning om, at de krav, som fremgår af lokalplanen, fastholdes.

Svar til: Høring 64685 af: Emil

APPLICATION DATE

6. juli 2024

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Emil

BY

Vesterbro

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfælledvej 62B, 03, 4

HØRINGSSVAR

Fornuftig beslutning af sløjfe genbrugsstation i tæt beboet område. Alt hvad der kan være med til at mindske trafik op af ny Carlsberg vej er en gevinst. Jeg er ikke imod en genbrugsstation generelt men hvis der er et voksende behov må Enghave genbrugsstationen kunne udvides.

Svar til: Høring 64685 af: Michaela Pihl Olsen

APPLICATION DATE

5. juli 2024

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Michaela Pihl Olsen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfælledvej 62C, 1 tv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker ikke oprettelse af en genbrugsstation.

Svar til: Høring 64685 af: Jakob Filippson

APPLICATION DATE

4. juli 2024

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Jakob Filippson

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfælledvej 64M

HØRINGSSVAR

Jeg går ind for tillægget om at ændre brugen af stueetagen på hjørnet af Ny Carlsberg Vej og Lagergade, til lejligheder og/eller service erhverv frem for genbrugsstation da vi allerede har løsninger i de enkelte ejendomme til sortering og genbrug. Hvis ikke dette er tilstrækkeligt så kan vi bruge Enghave nærgenbrugsstation eller den reelle genbrugsstation i Sydhavnen. Jeg så hellere at stuen blev brugt til at skabe byliv. Derfor min opbakning til dette forslag.

Svar til: Høring 64685 af: Søren Madsen

APPLICATION DATE

4. juli 2024

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Søren Madsen

BY

Vesterbro

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfælledvej 64K

HØRINGSSVAR

Jeg støtter forslaget om ændring af lokalplanen. Alle ejendomme i Carlsbergbyen har affaldssortering og rum til storskrald. Samtidig er der ikke langt til andre genbrugsstationer. Området på Ny Carlsbergvej er desuden et meget attraktivt boliområde ift. mange andre nærliggende områder, herunder områder tæt på banelegemet, hvor det vil være langt mere nærliggende at etablere en permanent genbrugsplads. Slutteligt vil jeg være bekymret for den øgede trafik ind og ud af Carlsbergbyen samt parkering af biler, lastbiler og trailere, som en genbrugsplads vil forårsage.

Svar til: Høring 64685 af: Daniel

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Daniel

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 26, 3. tv

HØRINGSSVAR

Eftersom KK og CBY ønsker en bydel uden biler og nu stort set har færdigbygget en bydel, som besværliggør og fordyrer det at være bilejer, er det en klar serviceforringelse at sløjfe en nærgenbrugsstation - hvor skal alle de nye beboere i bydelen **gå** hen med deres genbrugsmateriale? Jeg vil opfordre til, at KK lader være med at spare de få penge og i stedet giver bydelen den service, som oprindeligt blev stillet beboerne i udsigt.

Svar til: Høring 64685 af: Daniel Warming

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Daniel Warming

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Bag Elefanterne 31/21

HØRINGSSVAR

Der er tale om en forringelse af serviceniveauet som Carlsbergbyen lovede.

Desuden bliver det væsentligt sværere at undvære en bil, særligt i en bydel hvor en p-licens allerede koster næsten 1.400 kr om måneden (uhørt højt pga. monopol på p-pladserne).

Forslaget om nedlæggelse af pladsen tilgodeser bestemt ikke beboerne i området.

Svar til: Høring 64685 af: Tobias Bach Fijn van Draat

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Tobias Bach Fijn van Draat

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 35, 1. TV

HØRINGSSVAR

Jeg er dybt skuffet over at Københavns Kommune nu planlægges endnu en serviceforringelse for beboere i Carlsbergbyen. Vi har i forvejen for få institutionspladser og ingen mulighed for beboerparkering.

Uden den planlagte nærgenbrugsstation vil det blive væsentligt sværere som beboer i Carlsbergbyen 1) at leve op til krav om affaldssortering, idet afstanden til en genbrugsstation vil blive væsentligt længere 2) at undvære en bil for at komme af med sit affald (vi har i forvejen udfordringer med at folk stiller deres affald på gaden) 3) at argumentere for at værdien/attraktiviteten af området vil være på højde med de øvrige dele af København som modtager et markant højere serviceniveau fra Københavns Kommune hvilket vil forringe værdien af ejendommene i Carlsbergbyen.

Desuden vil forslaget medføre en endnu højere bebyggelsesgrad, som i forvejen er alt for høj i Carlsbergbyen. Området er ikke dimensioneret til så højt et antal indbyggere og man risikere at ødelægge et område som ellers kan være med til at højne niveauet på hele Vesterbro.

Svar til: Høring 64685 af: Selma M. Faber

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Selma M. Faber

BY

KBH V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Thorvald Bindesbølls Plads 20 2. m.f.

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Min mand og jeg, som har boet i Carlsberg Byen siden 2019 er meget i mod at der skal laves om i lokalplanen og at planen om nær-genbrugsstationen skal aflyses. Der er store problemer med genbrugs-affald i vores ejendom og det har der været fra start. Der bliver jævnligt smidt møbler og alle slags brugbare sager og genbrugelige materialer ud i vores affaldscontainer. Og problemet stopper aldrig. Der er rigtig mange bestyrelser i ejendommene her i bydelen, der kæmper med at holde opgange/kældre/affaldsrum fri for ting, der egentlig hører til på genbrugstation. For ikke at nævne den brandfare dette også bringer med sig. Vi betaler en meget høj pris til fælles-ejerforeningen i Carlsberg for vedligehold af veje og grønne arealer og så skal vi også betale 1300,- om måneden til APCOA/Carlsberg Byen for at have en bil parkeret. Hvis det er Københavns Kommunes ønske, at vi ikke skal have biler i kommunen, ser vi det som en vigtig ting, at det er muligt at komme til en NÆR genbrugsstation. Alt dette bidrager til, at vi føler os som andenrangsborgere, som skal betale i dyre domme for at vi vedligeholde området selv og hvad får vi så igen? Hvordan bliver det en rar bydel, hvor det føles rimeligt at vi betaler for hele området selv?

Vi håber meget, at planen om nærgenbrugsstation fastholdes.

Svar til: Høring 64685 af: Ulla Olsen

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Ulla Olsen

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Bag Elefanterne

HØRINGSSVAR

Jeg er meget skuffet og overrasket over, Københavns Kommune vil fjerne den planlagte genbrugsstation, som uden tvivl er en forringelse for området.

Overordnet vil jeg fremhæve følgende forhold

- at der er tale om en serviceforringelse
- at mange ikke har bil hvorfor en nærgenbrugsstation er godt og miljøvenligt

Svar til: Høring 64685 af: Jeppe Udesen

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Jeppe Udesen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Flaskehalsen 15, 7. 4.

HØRINGSSVAR

Til Teknik- og Miljøudvalget,

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over forslaget om at ændre de oprindelige planer for etableringen af en nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen og i stedet bygge boliger på det pågældende areal.

Det er min holdning, at denne ændring ikke bør gennemføres, og jeg vil gerne understrege følgende punkter:

- Serviceforringelse:** Fjernelsen af den planlagte nærgenbrugsstation vil være en klar serviceforringelse for beboerne i Carlsberg Byen. Den oprindelige plan ville give os nem adgang til at aflevere storskrald og genbrugsmaterialer, hvilket er en vigtig del af en moderne, bæredygtig bydel. Uden denne facilitet vil vi få længere til nærmeste genbrugsstation, hvilket kan føre til, at flere vil ty til at efterlade storskrald i de almindelige skralderum, hvilket allerede er et stort problem.
- Afhængighed af biler:** Københavns Kommune opfordrer beboerne til ikke at eje biler som led i byens bæredygtighedsmål. En nærgenbrugsstation er en nødvendig facilitet for at opnå dette mål, da det gør det muligt for os at aflevere affald uden behov for biltransport. Uden en nærliggende genbrugsstation vil det blive langt vanskeligere for beboerne at håndtere deres affald korrekt uden bil.
- Krav i andre byudviklingsområder:** Teknik- og Miljøudvalget har stillet krav om, at andre nye byudviklingsområder skal have en nærgenbrugsstation. Senest er dette krav blevet stillet i forbindelse med lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Det virker derfor inkonsekvent og uretfærdigt, at Carlsberg Byen skulle undtages fra denne praksis.

For at opretholde en høj standard for affaldshåndtering og bæredygtighed i Carlsberg Byen, og for at

sikre en god service for alle beboere, opfordrer jeg på det kraftigste til, at I bevarer planerne om en nærgenbrugsstation og undlader at ændre byggetilladelsen til boliger.

Jeg håber, at I vil tage disse betragtninger med i jeres endelige beslutning.

Med venlig hilsen,

Jeppe Ellekrog Udesen

Svar til: Høring 64685 af: Anis Zouzou

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Anis Zouzou

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Malttorvet 20/1

HØRINGSSVAR

Jeg er overrasket og skuffet over man overvejer at sløjfe en nærgenbrugsstation, da det store antal beboere hvor mange ikke har bil har brug for en genbrugsstation.

keg er bestyrelsesmedlem i Brygmesterhus og det er tydeligt der er behov for en genbrugsstation i nærmiljøet, så man undgår folk ikke afskaffer større affald.

Hvis lokalplanen ændres er det en tydelig serviceforringelse til et område hvor der i forvejen er mange bolig m2 og understøtter ikke miljøhensyn

Overordnet vil jeg fremhæve følgende forhold

- at der er tale om en serviceforringelse
- at mange ikke har bil hvorfor en nærgenbrugsstation er godt og miljøvenligt
- at Teknik- og Miljøudvalget har og sætter krav om at andre byudviklingsområder skal have en nær genbrugsstation, senest er kravet stillet i forbindelse med lokalplanforslaget for Jernbanebyen.

Det forekommer at man sætter en simpel økonomisk fordel på 400m2 bolig over områdets miljøhensyn og hensyn til beboere uden bil

Svar til: Høring 64685 af: Pia Sørensen

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Pia Sørensen

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Købkes Plads 30

HØRINGSSVAR

Ang. https://dokument.plandata.dk/20_11339597_1719929377594.pdf ændring af lokalplan om nærgenbrugsstation i Carlsbergbyen.

Det må anses som en tydelig serviceforringelse for beboerne i denne del af Kbh, og en fejl ikke at gennemføre den oprindelige plan. Opfordring fra Kbh Komm. om færre biler i byen er ikke i overensstemmelse med en beslutning om at fravælge en nærgenbrugsstation. Uden bil er mulighederne for at komme af med affald udover husholdningsaffald m.v. udfordrende.

Svar til: Høring 64685 af: Ana Pastor

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Ana Pastor

BY

Cph

POSTNR.

1799

ADRESSE

Vesterfaelledvej 62b

HØRINGSSVAR

Hvis lokalplanen ændres kommer der ikke en nærgenbrugsstation i Carlsbergbyen hvilket må anses for er service forringelse..Vi får længere til en genbrugsstation og dermed er der tale om en serviceforringelse.

- at der er serviceforringelse
- I Københavns Kommune gerne ser at man ikke har bil, uden bil er det nødvendigt med en nærgenbrugsstation
- at Teknik- og Miljøudvalget har og sætter krav om at andre byudviklingsområder skal have en nær genbrugsstation, senest er kravet stillet i forbindelse med lokalplanforslaget for Jernbanebyen.

Svar til: Høring 64685 af: Marc Østergaard Nielsen

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Marc Østergaard Nielsen

BY

KØBENHAVN V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 37 2.tv

HØRINGSSVAR

Det er en klar serviceforringelse i en allerede tætbeboet bydel. Vi har ingen bil grundet de absurde høje p-afgifter så en nærgenbrugsstation er essentiel for at vi kan komme forsvarligt af med vores skrald. I forvejen stiller folk storskrald på gaden, dette formentligt blive forværret hvis den bliver konverteret til boliger.

Svar til: Høring 64685 af: Thomas Ebdrup

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Thomas Ebdrup

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

J. C. Jacobsens Gade 30

HØRINGSSVAR

Høringssvar om fjernelse af en nærgenbrugsstation, som skulle have været etableret i Carlsberg Byen.

Jeg vil som beboer i Carlsbergbyen gerne påpege det kritisable i, at Københavns Kommune påtænker at fjerne nærgenbrugsstationen. Jeg vil i den forbindelse gerne påpege, at

- at der er tale om en serviceforringelse
- at Københavns Kommune gerne ser at man ikke har bil, uden bil er det nødvendigt med en nærgenbrugsstation
- at Teknik- og Miljøudvalget har og sætter krav om at andre byudviklingsområder skal have en nærgenbrugsstation, senest er kravet stillet i forbindelse med lokalplanforslaget for Jernbanebyen.

Det har i lang tid været praksis i Københavns Kommune, at bygherrer får lov at forringe deres oprindelige tilbud, efter opførelse. Det fører til en dårligere by, og er en trist forvaltningspraksis på kommunen.

Med venlig hilsen,

Thomas Ebdrup

Svar til: Høring 64685 af: Mikael aunvig

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Mikael aunvig

BY

Frederiksberg

POSTNR.

1801

ADRESSE

Constantin Hansens gade 33

HØRINGSSVAR

Klar serviceforringelse i forhold til hvad vi blev stillet i udsigt da vi flyttede til cby. Kommunen vil have bilerne ud af byen/ begrænset bilismen. Men hvordan skal vi så komme af med vores storskrald ? Skal vi tage bussen? Samtidig er det ofte at skraldet bliver stillet i kældre eller på udearealer indtil nogen får det fjernet. Strider kraftigt imod miljø og genbrug hvis folk blot smider i restaffald istedet for det kan blive korrekt sorteret eller andre kan få glæde af det i "byttecontainer" på genbrugsstationen. Virker som et bevidst økonomisk initiativ fra cby hvilket ikke er overraskende ift hvordan de håndterer andre sager i forbindelse med udbedringer i lejlighederne.

mikael

Svar til: Høring 64685 af: Rasmus Søndergaard

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Rasmus Søndergaard

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 20, 3.tv

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune,

Som beboer i Carlsberg Byen er jeg dybt skuffet over Tillæg 7 til lokalplanforslaget, der ophæve den gældende lokalplans bestemmelser om en nærgenbrugsstation blot så Københavns Kommune og Carlsberg Byen P/S kan spare penge.

Der er tale om en markant serviceforringelse for vi, der bor i Carlsberg Byen og et svigt fra kommunes side. I Københavns Kommune ser man eftersigende gerne at mange borgere ikke har bil. I så fald er det nødvendigt med en nærgenbrugsstation. Teknik- og Miljøudvalget sætter krav om at andre byudviklingsområder skal have en nærgenbrugsstation, senest er kravet stillet i forbindelse med lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Det bør naturligvis også gælde for Carlsberg Byen. Som beboer i kvarteret har man i forvejen en oplevelse af at Københavns Kommune ikke formår at levere tilstrækkeligt med offentlige service for borgerne i Carlsberg Byen, fx i form af nok daginstitutioner.

Jeg opfordrer derfor kraftigt til at kommunen tænker sig godt om og genovervejer tillægget til lokalplanforslaget.

Mvh.

Rasmus Søndergaard

Svar til: Høring 64685 af: Jakob Dyhr

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Jakob Dyhr

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Ottilia Jacobsens Plads 7, 3th

HØRINGSSVAR

Hej,

Jeg har meget svært ved at forstå hvordan man kan udlægge et område der skal gavne lokale beboere med en god måde at komme af med sit affald/genbrug, og istedet vil kapitalisere yderligere på et område der i forvejen oplever væsentligt forringede vilkår ift. andre bydele i København, eksempelvis mangel på kommunal beboerlicens, manglende offentlig skole mm.

Ligeledes, fra et miljømæssigt perspektiv er det da også ret ringe at vi skal sætte os ind i en bil og fragte vores ting væk, hvordan bidrager det til Københavns kommunes mål om at udlede mindre co2 i fremtiden?

Derudover forstår jeg heller ikke hvordan dette flugter med at der er krav ved andre nye byggerier i kommunen om at der skal etableres en nærgenbrugsstation. Hvordan kan dette afkræves andre steder, hvis man ikke selv ønsker at efterleve det i dette tilfælde?

Jeg synes det er utroligt skuffende at kommunen konsekvent besværliggør det for beboere i en ny bydel som Carlsbergbyen, og modarbejder beboernes behov, blot for at "spare penge".

Hilsen

Jakob

Svar til: Høring 64685 af: Anders Vittrup

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Anders Vittrup

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 39 st th

HØRINGSSVAR

Området har allerede en rigtig høj bolig og erhvervsbyggeri procent, så der er tydeligvis brug for en genbrugsstation. Området sejler allerede i dag i affald som hører hjemme på en genbrugsstation, så hvorfor dog fjerne den mulighed det vil give for at kunne undgå at affald dumpes på gaderne.

Det er en rigtig dårlig ide, og lugter af et knæfald for Carlsberg Byen P/S.

Svar til: Høring 64685 af: Marianne Breds Geoffroy

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Marianne Breds Geoffroy

BY

København

POSTNR.

1799

ADRESSE

Constantin Hansens Gade 10

HØRINGSSVAR

Jeg er bestyrelsesformand og vil på foreningens vegne bede om at der etableres nærgenbrugsstation. Vi er mange beboere i Carlsbergbyen og vi har brug for at denne bydel fungerer - en nærgenbrugsstation er vigtig for bydelen hvor mange flytter ud og ind hele tiden. I håb om imødekommenhed fra politisk hold.

Svar til: Høring 64685 af: Jeanne Nyegaard

APPLICATION DATE

3. juli 2024

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Jeanne Nyegaard

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Gærtorvet 14, 10.3

HØRINGSSVAR

Det er allerede tydeligt at de almindelige affaldsrum bliver brugt til storskrald og at beboerne dermed ikke tager det med til Enghave genbrugstationen. Jeg er overbevist om at jo lettere man gør det at komme af med storskrald jo større chance er der også for at folk gør det rigtigt. Derfor er jeg imod ikke at anlægge en genbrugsstation i Carlsbergbyen.