

Tue Rex

Fra: Torkild Jensen [torkild.jensen@bellacenter.dk]**Sendt:** 8. maj 2006 12:24**Til:** Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk**Emne:** Høring om kommuneplanlægning for højhuse, Bella Center A/S

Vedr. "Høring om kommuneplanlægning for højhuse"

I Bella Center ser vi meget frem til at mulighederne for højere bebyggelse måtte blive udvidet.

Vi har således aktuelt et konkret behov for tilladelse af større højde for at realisere en arenabebyggelse for 15-16.000 tilskuere, Copenhagen Dome, der vil kræve 35 - 50 meters højde, hvilket er mere end de nu tilladte 24 meter. Kravet om højde er knyttet til bygningens funktion og skal således nødvendigvis tillades, hvis man ønsker en arena på dette sted.

Realisering af ønsker om hotel, boliger og erhvervsbyggeri, som også indgår i vores visionsplan, vil ligeledes kunne udformes mere funktionelt og arkitektonisk attraktivt, hvis en større højde på f.eks. 85 meter var tilladt, når der kan argumenteres for, at dette er det bedste alternativ. Generelt kan det hævdes, at man med en fast begrænsning af højden måske afskærer sig fra arkitektonisk attraktive løsninger.

Som det fremgår, er vores indlæg i høringen meget kortfattet, men vi står naturligvis til rådighed, hvis uddybninger ønskes.

Med venlig hilsen / Best Regards

BC Bella Center A/S

Torkild Jensen

Driftschef / General Manager Engineering

Direkte telefon: 32 47 24 11 / +45 32 47 24 11

Direkte fax: 32 47 20 03 / +45 32 47 20 03

e-mail torkild.jensen@bellacenter.dk

www.bellacenter.dk

11-05-2006

Tue Rex

Fra: Poul Carlsbæk [poul@sprognatur.dk]

Sendt: 18. april 2006 12:26

Til: Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk

Emne: Styr bebyggelsesprocenterne

Jo højere bebyggelsesprocent, jo mindre lys, luft og jord.
Værn om København som en venlig by, der er til at leve i for almindelige mennesker.
Sikr ren luft og grønne områder, som andre metropoler misunder os.

Begræns høj-huse til meget stationsnære områder og ikke mere end fem etagers bygninger indenfor søerne/på Christianshavn.

Men gerne spinkle tårne med offentlig adgang og/eller restaurant/mødelokale/læsesalon/.

Skån mig for huse generelt og højhuse specielt i min baghave.

Med venlig hilsen

Poul Carlsbæk
Himmerlandsvej 4, 2.tv.
2720 Vanløse
poul@sprognatur.dk

11-05-2006

Tue Rex

Fra: Nina Larsen Saarnak [nis@DN.DK]

Sendt: 8. maj 2006 10:33

Til: Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk

Emne: Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar om højhusbyggeri i København

Til Københavns Kommune

Danmarks Naturfredningsforening sender hermed sit høringssvar ifm kommunens spørgsmål om planlægning for højhusbyggeri i København.

Svaret er vedhæftet som word-dokument.

Venlig hilsen *Nina*

Nina Larsen Saarnak, Natur- og planpolitisk medarbejder
Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100 København Ø.
Direkte: 39 17 40 29, nis@dn.dk

Du har brug for naturen. Og den har brug for dig!
Bliv medlem af Danmarks Naturfredningsforening:

www.dn.dk/medlemskab

11-05-2006



Københavns Kommune
Højhuse@okf.kk.dk

Kære Københavns Kommune

På prisværdig vis har kommunen med deadline 8. maj 2006 efterlyst synspunkter på, som det hedder en 'kommuneplan for højhuse', og i den forbindelse stillet tre spørgsmål. Danmarks Naturfredningsforening skal hermed give sine svar på de stillede spørgsmål.

Spørgsmål 1: Hvor skal der være mulighed for at bygge højhuse – og skal der være områder i byen der skal friholdes?

Svar: Generelt er vi skeptiske overfor højhusbyggeri, fordi det har en vidtrækkende indflydelse på de omgivende landskaber, og fordi erfaringen viser, at det omgivende nærmiljø ofte bliver ubehageligt p.gr.a. byggeriets umenneskelige dimensioner, turbulens og vindstød, skygge, intensive udnyttelse (herunder øget lokal trafikbelastning) og i det hele taget trivielle uden-dørsarealer. Endelig henvises til byggeriet Høje Gladsakse (der i starten var meget populært, men senere er blevet et 'gennemtræksområde') og Albertslund Syd fra sidst i 1960'erne, der viser, at det ikke klart var billigere at bygge højt end tæt lavt.

Skal der desuagtet være mulighed for at bygge højhuse i København, må det begrænses til Ørestaden, hvor skalaforholdene kan matche højhuse, hvor der er god kollektiv trafikbetjening, og hvor husene ikke ødelægger sammenhængende bymiljøer. Byggeri på rekreative arealer må være utænkelig, ligesom højhusbyggeri indenfor selve Københavns centrum og brokvartierer skal gøres umuligt. Byggeriet skal være af høj arkitektonisk kvalitet, og der skal gøres en ganske særlig indsats for at menneskeliggøre nærmiljøet.

Spørgsmål 2: Hvilke krav skal der stilles til udformning af højhuse?

Svar: Som allerede nævnt må høj arkitektonisk værdi være et absolut krav, herunder at bygningerne lokaliseres, hvor der er landskabselementer af stor skala, og hvor bygningerne ikke ødelægger eksisterende by- og landskabsmiljøer. Derudover må enhver form for udendørs belysning af bygningen forhindres, og der skal stilles krav om, at de skal rumme en blanding af funktioner, så man undgår nattedøde kontorsiloer, utrygge parkeringsarealer og ensomme sovebyer.

Spørgsmål 3: Hvordan sikrer vi en god og åben debat om enkeltprojekter?

Svar: Ved at følge ovenstående anbefalinger kan der måske skabes så megen tryghed overfor planerne, at de i hvert fald kan debatteres. For at undgå mistanke om at kommunen vil føre en salami-taktik er det vigtigt, at der er taget stilling til en samlet plan, før debatten indledes om det første projekt. Og at denne plan i særlig grad beskriver, hvorledes de ovennævnte betæneligheder kan tages i betragtning. Endelig bør der inviteres til dialog, og til ethvert pro-

jektforslag være konkrete tæt-lave alternativer til det foreslåede byggeri, og dettes visuelle effekter bør illustreres for nærmiljøet med videovisualisering og for fjernvirkningen med fotoslater.

Med venlig hilsen

Nina Larsen Saarnak
Planmedarbejder
Danmarks Naturfredningsforening

Tue Rex**Fra:** Anders Dahl Eriksen [aeriksen@post.cybercity.dk]**Sendt:** 8. maj 2006 11:25**Til:** Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk**Emne:** Forudgående høring vedr. højhuse

Hermed et bidrag til det meget velkomne og stærkt tiltrængte initiativ om at udarbejde en højhuspolitik for København.

Den stigende efterspørgsel på byggegrunde i hovedstaden og det øgede pres for at skaffe boliger der prismæssigt er i en overkommelig kategori har i længere tid været i direkte modsætningen til den hidtidige politik omkring højdegrænser. Det mere eller mindre uskrevne princip om "*intet over 5-6 etager, med mindre særlige forhold retfærdiggør det*", bør egentlig vendes om til et princip der siger at "*som udgangspunkt er højt byggeri tilladt med mindre særlige lokale hensyn gør dette uhensigtsmæssigt*". Altså et fravalg af forbudspolitik og et tilvalg af arkitektensik og planlægningsmæssigt frihed under ansvar.

Ovenstående er dermed princippet for besvarelsen af de stillede spørgsmål:

Hvor skal der være mulighed for at bygge højhuse - og skal der være områder i byen, der skal friholdes?

Indre by, dvs. det historiske København bør friholdes. Det vil sige inden for voldgaderne/stadsgraven. Derudover kan der være helt lokale forhold der gør det uhensigtsmæssigt f.eks pga et kulturhistorisk miljø. Et eksempel på et sådant sted kunne være i umiddelbar nærhed af Grundvigskirken. Uden for disse områder bør der kunne bygges i op til 20-30 etagers højde, og i særlige områder endnu højere (uden begrænsning). Områder der kunne egne sig til frit at bygges i højden kunne være følgende:

- Refshaleøen, forudsat at de trafikale forhold løses via havnetunnel og metrolinie.
- Nordhavnen, ligeledes med forberedet infrastruktur. evt i kombination med Refshaleøen.
- Carlsberg området. Sammen med eksisterende ombyggede siloer, kunne det danne et tyngdepunkt mellem Vesterbro og Valby
- Grønttorvet, når dette er flyttet til Køge.
- Sydhavnen syd for Sjællandsbroen (Tippen).
- Godsbanearalerne langs Vasbygade, efterhånden som disse frigøres til byudviling.

Generelt bør der tilstræbes et stationsnærheds princip. Dsv. at i nærheden af S-togstation bør det

tilstræbes en større tæthed. Dette er langt fra muligt at gennemføre alle steder da de fleste steder fuldt udbygget. Men en del stationsnære områder har stadig potentiale til at kunne udbygges med større tæthed. Her kan nævnes Dybbølsbro St, Enghave St, Sydhavn St, Ny Ellebjerg St, Bispebjerg St, Ryparken St, Svanemøllen St, Nordhavn St,

Hvilke krav skal der stilles til udformning af højhuse?

Højhushåndbogen (som Århus Kommune har fået udarbejdet) giver mange gode værktøjer, men her er et bidrag:

Ved større antal højhuse inden for samme område bør der tilstræbes *forskellighed* i højden, modsat Ørestad City der tegner til at få en "flat top" profil med 9 tårne på 80 meter.

I forbindelse med analyse af skyggepåvirkninger, bør der fokuseres på at slanke/høje bygninger fordeler skyggegenerne bedre end mediumhøje/bredde huse. Altså hellere Turning Torso'er end Høje Gladsaxe skivehuse.

I og med at toppen af højhuse er mere synlige fra store områder af byen, bør der være særlig stor fokus på den arkitektoniske udformning af toppen. Dvs elevatorårne og anden teknisk opbygning, bør være indarbejdet i tårnet. Et eksempel på hvordan det *ikke* bør gå er Station City på Halmtorvet (uden at påstå at det er et højhus). Her er toppen blevet et uskøn samling tilfældige "skure" med diverse tekniske installationer. Noget sådan bør undgås.

Hvordan sikrer vi en god og åben debat om enkeltprojekter?

Det er vigtigt at en debat omkring enkeltprojekter ikke bliver til en diskussion alene om *højden*, men i lige så høj grad om *udformningen*. Ovenstående punkt omkring skyggepåvirkninger er et eksempel på hvor en del kritik vil påpege højden som årsagen, hvor det måske i realiteten er udformningen der er problemet.

Dette var hermed mit bidrag.

Tak for at i henvender jeg til os borgere for at få input og for at prøve at lade vor tids arkitektur og planlægning bidrage til udviklingen af denne skønne by.

Med venlig hilsen

Anders Eriksen

11-05-2006

Vesterbro

11-05-2006

Freja ejendomme A/S



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen, 8. kontor
Rådhuset
1599 København V

Afdeling

Nørregade 40, 2. sal
Postboks 1163
1010 København K
Telefon 3373 0800
Telefax 3373 0801
E-mail: freja@freja.biz
Dir.tlf. 3373 0800

4. maj 2006
J.nr. 7015/7513

Forslag

vedr. forudgående høring om kommuneplanlægning for højhuse:

Freja ejendomme A/S ønsker med denne henvendelse at bidrage til debatten omkring høje huse i København.

Freja ejendomme A/S er et statsligt aktieselskab, der overtager ejendomme fra Staten med henblik på udvikling og videresalg. I den forbindelse er det vigtigt for Freja at sikre, at de ejendomme, der sælges, udvikles med byggeri af høj arkitektonisk og funktionel kvalitet.

Hvad der er arkitektonisk og funktionel kvalitet afhænger af hvilken bymæssig sammenhæng de konkrete projekter indgår i, hvor stationsnær placering, mulighed for at opgradere et område, visuel markant placering i byen, udsigtsmuligheder m.v. bliver afgørende for bebyggelsens placering, tæthed og højde.

Høje huse skal placeres med omtanke, men hvor de rette betingelser er til stede kan højhuse, udformet med arkitektonisk kvalitet blive en berigelse for det samlede bybillede.

I forbindelse med Københavns Kommunes undersøgelser af, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at tillade høje huse, ønsker Freja ejendomme A/S at pege på to områder, som bør indgå i kommunens overvejelser:

Arealet omkring Faste Batteri ved Njalsgade på Amager:

Her har Freja i samarbejde med konsortiet Njalsgade K/S og BIG som rådgiver udarbejdet et projekt for en bebyggelse bestående af en sammenhængende bygningsstruktur der indeholder 7 kegleformede huse. Det højeste har en bygningshøjde på 86 m og rummer 28 etager. Projektet rummer boliger, butikker, kulturelle funktioner, idræt, børneinstitution m.v. samt en moské. Projektet er præsenteret for Københavns Kommune i flere sammenhænge og der er afholdt et indledende møde omkring igangsætning af lokalplan og kommuneplantillæg for arealet.

Projektets placering ved den nordlige ende af Ørestaden er synlig i bred forstand og vil kunne opfattes som en markant start på Ørestaden. Desuden vil den nye bebyggelse være placeret tæt ved Me-

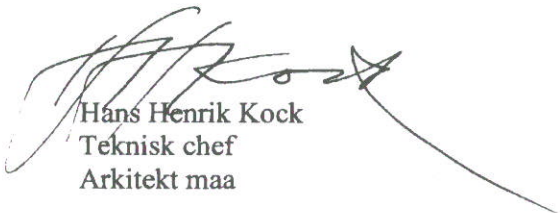
troen og vil få en fantastisk udsigt over Stadsgraven, voldanlægget og Ørestadskilen og vil fremtræde som en pendant til Ferrings højhus og de planlagte højhuse i Ørestad Syd.

Arealet ved Følager i Valby:

Her ønsker Freja at gennemføre et parallelt opdrag med henblik på at udvikle området til blandet bolig- og erhvervsformål som et led i den igangværende omdannelse af denne del af Valby. Områdets placering ved den overordnede vej Gammel Køge Landevej og ved Ny Ellebjerg Station giver en god trafikal tilgængelighed. Det påregnes at et af elementerne i det parallelle opdrag bliver at dokumentere i hvilket omfang høje huse kan indgå i den samlede bebyggelse.

For en placering af høje huse i netop dette område taler den centrale og stationsnære placering i den del af Valby som står over for en kraftig byomdannelse (F.L. Smidth-området, Grønttorvet, Valby Idrætspark m.v.). Et indhold af høje huse vil skabe et landmark ved Gammel Køge Landevej og Ny Ellebjerg Station og medvirke til at markere sammenbindingen af Valby på tværs af jernbanen. En højere bebyggelse på dette sted vil kunne udnytte udsigtsmulighederne og løfte boligerne op over vej- og banestøj, mens de nedre etager kan udnyttes til mindre støjfølsomme anvendelser som erhverv og parkering.

Med venlig hilsen



Hans Henrik Kock
Teknisk chef
Arkitekt maa

Tue Rex

Fra: Thomas Moerk Glintborg [tmglintborg@hotmail.com]

Sendt: 7. maj 2006 16:17

Til: Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk

Emne: Højhusbyggeri i København - Ja tak

Kære Københavns Kommune

Jeg værdsætter tiltag til hotldningsændring vedr. højere byggeri i København. Såfremt København skal udvikle sig til en spændende metropol for københavnere, danskere og besøgende, så skal vi udvikle/vove noget mere rent arkitektonisk. Desuden så vil folk jo gerne bo i København, og hvis dette skal realiseres, så skal der altså bygges op ad.

Derfor - kort og godt - en solid støtte fra mig til at gå videre med større muligheder for højhusbyggeri. Naturligvis med respekt for eksisterende byggeri, men nyt og gammelt kan godt kombineres, og skabe yderligere synenergi.

Til sidst - lad jer ikke "tyranisere" af de få bagstræbende. De forsvare deres interesser dygtigt, men jeg tror ikke, at de repræsenterer flertallet.

De bedste hilsner- og tak for at komme til orde

Thomas M. Glintborg



INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
NATIONAL COMMITTEE OF DENMARK

CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES
COMITÉ DU DANEMARK

DEN DANSKE NATIONALKOMITÉ

Økonomiforvaltningen
8. kontor
Rådhuset
1559 København V

Den 5. maj 2006

Vedr. Forudgående høring om kommuneplanlægning for højhuse.

Bestyrelsen for ICOMOS Danmark har drøftet Københavns Kommunes annoncering af den forudgående høring om planlægning af højhuse. ICOMOS finder på den baggrund, at det må hilses med tilfredshed, at der fra kommunens side ønskes fastsat konkrete retningslinier for højhusbyggeri i København.

Med sigte på den kommende udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg ønsker vi at gøre opmærksom på de ganske særlige byarkitektoniske forhold, som kendetegner den centrale del af København, Middelalderbyen, og som ikke kan undgå at måtte tages i betragtning i forhold til placering og opførelse af eventuelle højhuse – også uden for den centrale del af byen.

København er i dag enestående ved proportioner, størrelsesforhold og en homogenitet, som har været bestemmende i byens udvikling, og som har ladet de indtil nu fåtallige høje huse fremstå som det de er, nemlig offentlige bygninger med kollektivt formål og en ganske særlig betydning i forhold til den omkringliggende, lavere, og mere "profane" bebyggelse. Tårne og høje huse har i forhold til det indre København dermed en karakter, som i kraft af, at som de høje bygninger er undtagelser, understreger byens historiske identitet som en by, der er skabt til og tjener sine borgere.

ICOMOS Danmark er bl.a. involveret i arbejdet med forslag til optagelse på World Heritage listen, der for Danmarks vedkommende endnu kun rummer tre anlæg. På tentativlisten figurerer imidlertid bl.a. Frederiksstaden, et forslag, hvis styrke imidlertid hænger sammen med ikke blot varetagelsen af selve denne enestående bydel, men i lige så høj grad skal ses på baggrund af Frederiksstadens omgivelser i bred forstand. Det vil i det konkrete tilfælde bl.a. sige, at man fortsat opretholder respekten for de bygningshøjder, som gælder for de centrale historiske bydele omkring Frederiksstaden samt på og omkring Christianshavn. Tillige er der for øjeblikket bestræbelser i gang for at optage Københavns befæstning på tentativlisten, et anlæg, der er knyttet sammen med byens arkitektoniske helhed og skalaforhold på afgørende vis, og hvor højhusbebyggelsen må ses som en betænkelig ændring.



INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
NATIONAL COMMITTEE OF DENMARK

CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES
COMITÉ DU DANEMARK

DEN DANSKE NATIONALKOMITÉ

ICOMOS Danmark håber, at Københavns Kommune vil lade disse synspunkter præge sine overvejelser, samt at den debat, der skal til, vil give lejlighed til yderligere dialog om sagen. I den anledning anmoder ICOMOS Danmark derfor om at få tilsendt høringsvarene samt de konklusioner kommunen måtte drage heraf.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Per Kristian Madsen".

Per Kristian Madsen
Præsident ICOMOS Danmark

KUV. & KT.

Sven Jacobsen, cand.mæg., forskningsbibliotekar
 Carl Langes Vej 24, 2500 Valby

Høringsvar s.1

Svar til Forudgående høring om kommuneplanlægning for højhuse

Højhuse er et udtryk for magtens arrogance: bygninger som ved deres blotte højde skal imponere, når de rager op over alt, hvad der i århundredernes forløb er bygget, og derved får ældre arkitektur til at virke ubetydelig og mennesker til at føle sig meget små.

Magten ligger hos bygherrer med storhedsvanvid og udøves ved hjælp af arkitekter med storhedsvanvid efter godkendelse af myndigheder som selv gerne vil imponeres - og samtidigt imponere deres borgere med de monstrositeter de har medansvar for, ja i nogle tilfælde selv er bygherrer for.

Og nu vil Københavns Kommune så imponere os med højhuse. Dette angreb på vor smukke gamle by har længe været forberedt:

I den sidste snes år har, især ved den gamle havn, symbiosen mellem bygherrer og arkitekter med hang til at imponere forpestet byen med et utal af overdimensionerede bygninger, der ved deres masse og bevidst brutale stilbrud har anrettet uoprettelige skader i nogle af vore fornemste og smukkeste historiske miljøer:

Det kgl. Biblioteks brutale, bizarre og udspekuleret hæslige bagbygning på kajen, som ~~totalt~~ ødelægger Christien IVs arsenal og bryghus.

Det nye udenrigsministerium som har ødelagt den vidunderlige Asiatisk Plads med sin tarvelighed, banale hæslighed og hensynsløse fremmarch foran Asiatisk Kompagnis fine 1700tals kontorpalæ.

Mærskts tarvelige elementbyggerilignende hovedkvarter ved siden af de pragtfulde gamle pakhuse.

Matadoroperaens grotesk-vulgære og uhyrligt voldsomme kolos som knuser en stor del af Holmens enestaaende arkitektur og skæmmer, skænder, vanhelliger Amalienborg og hjertet af Frederiksstaden.

Dette er kun et par eksempler på de katastrofale følger af den nye mani for prangende, overdimensionerede bygninger. På baggrund af disse katastrofer med høje huse vil byens politikere nu tillade egentlige højhuse!

Det er ufatteligt at man vil foretage en så radikal ændring i byggepolitikken uden at spørge borgerne ved et kommunevalg.

Ejheller spørger man ved en høring borgerne om deres holdning til højhuse; principbeslutningen er truffet bag vor ryg og denne høring går if.annonceringen udelukkende på borgernes ideer til planlægningen af de højhuse som et flertal af borgerne synes at være imod - se faktaboksen i vedl.artikel fra Jyllandspostens Københavnstillæg; selve artiklen rummer iøvrigt bemærkelsesværdige argumenter mod højhuse.

Selvom jeg altså ikke bliver spurgt vil jeg sige at jeg er absolut imod!

Men såfremt det ikke nytter at protestere, vil jeg ihvertfald foreslå at højhusene holdes aldeles væk fra al gammel bebyggelse; ikke blot City men også brokvarterer og gamle villaforstæder rummer værdifulde miljøer som ikke må knuses af højhuse.

København har endnu den idag for en storby sjældne lykke at kunne opvise ikke blot gader men hele kvarterer med menneskelige proportioner og stilharmonier. Det skaber et stilfærdigt, civiliseret miljø. En brutalt moderne bygning hist og her kan skæmme en del af gaden, men skaden er dog til at overse, så længe den nye bygning ikke væsentligt overskrider gadens gennemsnitshøjde. Dog et højhus overser man ikke! Et enkelt, strategisk godt placeret højhus kan ødelægge visuel ro og harmoni et helt kvarter:

Sven Jacobsen
 Carl Langes Vej 24, 2500 Valby

Høringssvar s.2

Fx ødelægger SAS hotellet på Amager Boulevard i stort omfang det smukke miljø ved Christianshavns Vold, dukker truende op i gader på Islands Brygge og på Christianshavn, og står som en dyster kolos for enden af Frederiksholms Kanal så man hverken kan nyde de smukke 1700talsbygninger eller Christian IVs storslåede bryghus. Og så er hotellet jo ikke engang virkelig højt, af et højhus at være. Ligesom det blot er banalt grimt, hvor moderne højhuse skal være mindst 3 gange højere og ydermere bizart frovredne, udspekuleret hæslige - se på højhusene i Londons City!

Prince Charles vakte i sin tid en del opsigt ved et havde at englænderne selv efter krigen havde anrettet større skader i London end Luftwaffe. Men han har ret! I City er Wren's smukke kirker ganske skjult af højhuse, og selv St. Paul's, denne mægtige barokkatedral, er dwarfed, som det saa malende hedder på engelsk, gjort til dværg af monstrøse højhuse. Skaan vort gamle København for en sådan skæbne! eller rettere vanskæbne.

Dog skal der ubetinget bygges højhuse, så byg dem hvor de gør mindst skade, fx i Ørestad eller Nordhavn.

Ørestad er alligevel aldeles mislykket. Men flere højhuse dér vil true Amager Fælled og Kalvebod Fælled - her må man igen se på erfaringerne fra London: Endnu i tresserne kunde man i den store, vidunderlige Hyde Park tro sig langt ude på landet, men så kom højhusene. Står man idag i hjertet af parken og ser op, er man omringet af højhuse og fornemmer at man blot er på gårdtur i fængselet.

Nordhavn er også allerede grundigt spoleret, men flere højhuse her vil skæmme Østerbro.

Så disse to placeringer er ikke gode, blot væsentligt mindre under end højhuse i den gamle del af byen.

Skulde det efter mine forslag ikke lykkes at finde plads til noget større antal højhuse, må man trøste sig med at højhuse ikke blot er æstetisk og følelsesmæssigt yderst problematiske men tillige på alle måder katastrofalt upraktiske, som påvist i vedlagte ekkurs.

Retfærdigvis må jeg dog til slut indrømme at højhuse har ét fortrin: de udgør iøjnefaldende skamstøtter over alle der har ansvaret for dem.

Sven Jacobsen, 1. Maj 2006

Sven Jacobsen
 Carl Langes Vej 24, 2500 Valby

Høringssvar s.3

Ekurs over højhuses manglende funktionalitet

Højhuse er på alle måder katastrofalt upraktiske thi:

1. Huse hvor den interne trafik i hovedsagen er lodret kræver elevatorer som sluger plads (af sikkerhedsgrunde kan man jo ikke afskaffe trapperne) og energi. I en lav, langstrakt bygning derimod kan trafikken foregaa tilfods, på meget lange gange (fx hospitaler) med løbehjul. Begge dele sparer elektricitet og giver motion!
2. Naar elevatorerne ikke fungerer vil mange mennesker være hjælpeløse fordi de ikke kan klare trapperne - de der er oppe kan ikke komme ned, de der er nede kan ikke komme op, man kan blive fanget i hjem eller kontor, eller omvendt lukket ude.
3. Højhuse er dødsfælder i en brænd - og at de kan brænde er på uhyggeligste vis dokumenteret.
4. Som beboelser er højhuse uanvendelige for børnefamilier, da man ingen mulighed har for ud ad et vindue at få kontakt med et legende barn, naar dette befinder sig bare ti etager under en.
5. Højhuse skaber overhovedet dårlige boligmiljøer pga de voldsomme turbulenser og enorme slagskygger de skaber. Endnu har København ikke sådanne kvarterer, men mange britiske storbyer har hele forstæder bestående af gigantiske betontårne omgivet af store forsømte græsflader, hvor ingen frivilligt opholder sig - undtagen måske ungdomsbønder og hooligans. Det er planlagte slumkvarterer, langt umenneskeligere end de tilfældigt opståede gamle slums som højhusene skulde erstatte.
6. Højhuse kræver nemlig store, døde åbne flader omkring sig, hvis man da ikke totalt vil opgive enhver anstændighed mht bebyggelsesprocenten og skabe et regulært Manhattan. Hverken menneske-, dyre- eller planteliv kan trives i skygge og turbulens. Følgelig er der aldeles ingen pladsmæssig besparelse ved højhuse fremfor tæt-lav bebyggelse.
7. Stormene omkring højhusene må iøvrigt også have en voldsom kølevirkning og således kræve mere energi til opvarmning end tæt-lav bebyggelse.
8. Endelig er højhuse just ved deres højde særdeles sårbare overfor flyvemaskiner som ved uheld eller ond hensigt kan ramme dem, og ligeså overfor angreb med missiler eller bomber under krig eller ved terrorhandling.

Sven Jacobsen 1. Maj 2006

KØBENHAVN

4 TIRSDAG
18. april 2006

Redigeret af Ole Billow



ENDELIG EN GLAD SMILEY

For under en måned siden kunne Børgården i Helsingør bryste sig af den triste ære at være den eneste restaurant i Danmark, som i fire kontroller i træk havde fået en sur smiley. Men nu har Børgården og dens ejer, Edris Aslam, fået tildelt en glad smiley, skriver Frederiksborg Amts Avis. Det var ikke maden, der var noget i vejen med. Faktisk var det udlejeren, som havde forsømt at vedligeholde bygningerne.

Jeg må sige, at jeg ikke længere er flov over at være socialdemokrat. Udspillet ser umiddelbart meget fornuftigt ud.

Bent Brown (L), borgmester i Hjørring, efter at have læst socialdemokraternes udgave "Samling om fornyelse" - i Berlingske Tidende

Højhuse skiller generationerne

Den yngre del af den københavnske befolkning vil have højhuse, mens den ældre del trækker i håndbremsen.

af JAMILLA SOPHIE ALVI
sophie.alvi@jp.dk

Yngre københavnere vil til tops i København. En undersøgelse, som Rambøll Management har foretaget for KØBENHAVN blandt 1.004 personer over 17 år, afslører en generationskløft i spørgsmålet om, hvorvidt der skal bygges højhuse i København.

Blandt de 26-35-årige er 37 pct. imod, at der bygges højhuse i København, mens 55 pct. er positive over for tanken. Det billede ændrer sig dog markant, i takt med at alderen stiger.

Arkitekt og afdelingsleder i Carl Bro Gruppen Per Frølund Thomsen er med-

lem af Byens Netværk - en netværksgruppe bestående af personer fra bygge- og ejendomsbranchen, der diskuterer byens udvikling og bl.a. sætter fokus på højhuse, som Per Frølund Thomsen er fascineret af. De kan skabe energi i en by, fordi de koncentrerer mange mennesker, mener han. Per Frølund Thomsen forstår dog også borgernes skepsis.

»Jo ældre du bliver, jo sværere er det med forandringer. Bliver folk spurgt om højhuse, forestiller de sig, at de får et højhus med nabbo. Det gør folk bekymrede,« mener Per Frølund Thomsen.

Han vil åbne københavnernes øjne for, at højhuse kan være andet end store grå betonklodser med kastevinde på gadeplan.

Nødvendig forandring

Per Frølund Thomsen mener, at højhusbyggeri kan "brænde" København og tiltrække nytænkende arkitektur. Eksempelvis højhuse med indbyggede haver og sociale rum.

»Hvis vi siger nej til al fornyelse, hvordan skaber vi så den forandring, der er nødvendig for at skabe en levende by? I øjeblikket sker der en irralytning fra København - vi har brug for flere

lejemål,« siger Per Frølund Thomsen.

Skal den københavnske boligkvalitet løses gennem højhusbyggeri, advarer forskningsprofessor og leder af Center for Byrumsforskning Jan Gehl borgerne om, at højhusbyggeri i udlandet døjer med kraftige vindforhold i bunden af byggerier, der kvæler udelivet. Vindhastigheden kan blive op til fire gange højere. Han mener, at højhuse er opfundet til regioner, hvor det ikke blæser så meget, og ikke som i Danmark med stærk vestenvind og lave solvinkler, der skaber store slagkygger ved høje huse.

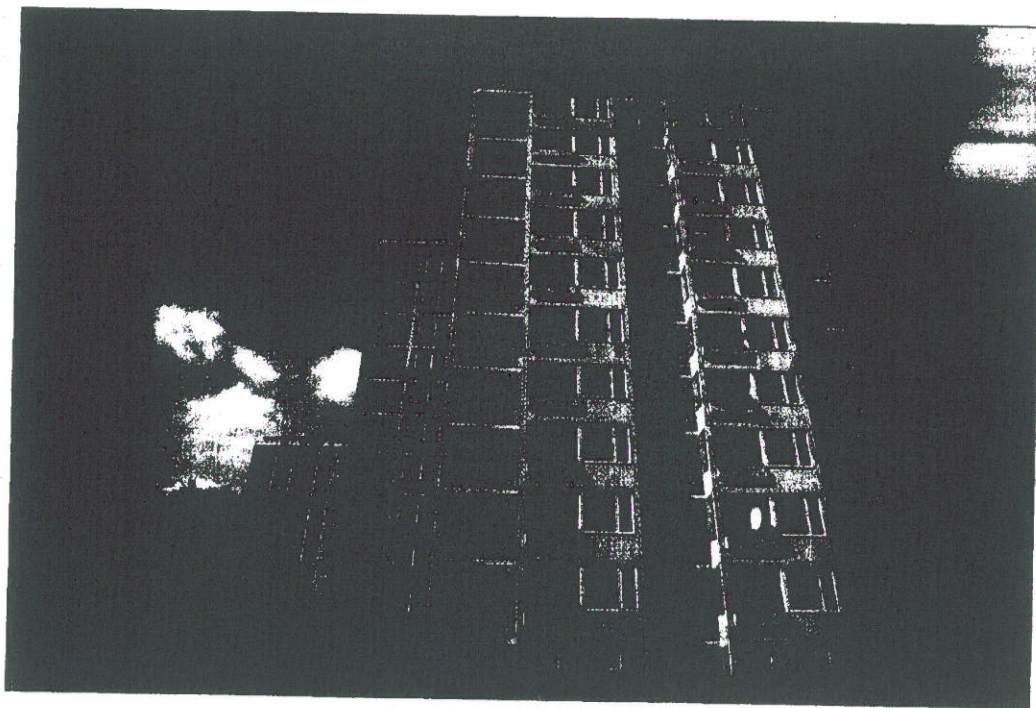
FAKTA

Blandt de 26-35-årige er 37 pct. imod, at der bygges højhuse i København, mens 55 pct. er positive over for tanken. Det billede ændrer sig dog markant, i takt med at alderen stiger.

Blandt de 46-55-årige, der deltog i undersøgelsen, er hele 66 pct. imod højhuse - og kun 27 pct. for. Blandt de, der er over 65 år, er 68 pct. imod, mens ja-sigerne falder til 22 pct. Generelt er 51 pct. imod højhuse - mens 41 pct. er for.

Skepsissen over for højhuse hænger tilsyneladende også sammen med kun. Ifølge Rambøll-undersøgelsen er langt flere kvinder end mænd kritiske over for højhuse i København. Mens 41 pct. af mændene svarer nej til højhusbyggeri i København, svarer 60 pct. af kvinderne nej.

Kilde: Rambøll-undersøgelse af københavnernes holdninger til højhuse



Punkthusene ved Bellahøj er et eksempel på højhuse i København. Foto Niels Hougaard

Fakta

En bebyggelsesprocent på 250 er endegyldende med, at man bygger 2.500 etagekvadratmeter på 1.000 kvadratiske meter. Det kan man enten gøre ved at bygge lavt tæt byggeri eller ved at bygge opad.

Tættere by skal skabe byliv

af JAMILLA SOPHIE ALVI
sophie.alvi@jp.dk

Fleere københavnere pr. kvadratkilometer vil skabe mere byliv.

Det mener teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam (R), der ønsker en både højere og tættere bebygget by.

Derfor er han i visse områder af byen parat til at sparke bebyggelsespro-

centerne et ordentligt næk opad.

»I det kommende Nordhavnskvarter er jeg ikke bange for at gå op i bebyggelsesprocenter, der ligger helt oppe omkring 250. Til sammenligning kan jeg sige, at Ørestad ligger på de 130-150, mens Indre Østerbro ligger på 220. Vi skal ikke bare bygge nye boligområder. Vi skal bygge

byområder. Og tæthed giver byliv,« siger Klaus Bondam, der udtrykker bekymring for, om bebyggelsesprocenten i Ørestaden er så lav, at det hæmmer et naturligt byliv.

»Det nye Nordhavnskvarter ligger på den anden side af en jernbanelinje. Det er vildt vigtigt, at der er et byliv, som folk søger hen til,« mener Bondam. Men

byliv kommer ikke automatisk, når bebyggelsesprocenten øges, påpeger leder af Center for Byrumsforskning forskningsprofessor Jan Gehl.

»Vi har netop lavet en stor undersøgelse af tæthed og byliv. Man har forsøgt både i Ørestaden og andre steder at skabe mere tæthed ved at klasse nogle flere etager på. Men det skaber

ikke en snus mere byliv, for jo højere oppe man bor - jo mindre kommer man ned,« siger Jan Gehl.

Den nye undersøgelse har titlen "Med uddrag fra altanen" som et symbol på, at i de nye kvarterer med højere bygninger bliver beboerne på altanen - og når de endelig savner byliv, tager de bilen til Sct. Hans Torv for at spise brunch. Jan

Gehl fremhæver i stedet Oslos havnekarver Aggers Brygge, som et sjældent vellykket eksempel på højere og tættere byggeri med byliv.

»Aggers Brygge har en tæthed, der ligger væsentligt over, hvad Bondam drømmer om. Men der er investeret i gode rum og høje bygninger, der aldrig kaster skygger og eller skaber vind, hvor mennesker skal være. Men jeg kender ingen danske eksempler,« siger Jan Gehl, der mest er vant til at tale om højere bebyggelsesprocenter.

Hans Pagh Knudsen
Strandgade 14, 2. th.
1401 K
Den 1. maj 2006.

**Økonomiforvaltningen,
8. kontor
Rådhuset
1599
København V.**

Vedr. "Højhuse"

Med fare for at virke bagstræberisk vil jeg begynde med nogle principielle betragtninger:

Et af Københavns charmerende kendetegn, hvorpå byen adskiller sig fra andre større og mindre byer over hele jorden, er dens lethed og arkitektoniske åbenhed. Det skyldes væsentligst det relative fravær af højhuse. Dette særpræg er under stigende pres fra politisk side. Man synes, at man skal være "smart" og "moderne". Det var med nød og næppe, at det skandaløse højhusprojekt på Krøyers plads blev afværget.

Hvor der skal være mulighed for at bygge højhuse, kan jeg ikke besvare direkte, men det skal være steder, hvor de ikke kan gøre skade. Det er ikke nok at friholde bydelene **inden** for voldene. Når man ser den visuelle hæslighed, som "Radisson SAS Scandinavia Hotel" på Amager Boulevard er for Prinsessegade på Christianshavn, er det tydeligt, at det aldrig burde have været bygget der.

I samme forhold dominerer de knapt så høje huse på "Ny Tøjhus" Dronningensgade. Hvor man før kun så volden med sine træer og himlen for enden de to nævnte gader samt Overgaderne, har man nu som point de vue nogle bastante eksempler på moderne "arkitektur"

Man kan vel spørge, hvad man i det hele taget skal med højhuse; de skrumler, man byggede i 1960'erne og -70'erne har såvist ikke været heldige. De skaber et dårligt udeklima med træk og kulde omkring sig, og der en ringe kontakt med lejlighederne og de åbne, øde omgivelser.

Krav til eventuelle nye højhuse – og anden bebyggelse - må som mindstemål være, at de placeres på steder og får en sådan udformning, at de ingen som helst æstetisk skade kan gøre på deres omgivelser.

Dette gælder ikke alene egentlige **højhuse**. Ud over "Ny Tøjhusgrund", som er omtalt ovenfor, er der de alt for voldsomme huse på B&W-grunden i Strandgade, som aldeles knuser Christianskirken. Arkitekten har da også siden indrømmet, at de er for høje, men til de protester der fra min og andres side lød mod lokalplanen, blev der intet hensyn taget.

Hvordan man så kan **sikre** en "god og åben debat om enkeltprojekter", er svært at sige, når det, der i gamle dage hed "god smag" og "proportionssans" nu **synes** at være glemte begreber.

Operaen, der både i samspillet med det fine Amalienborg og trafikalt er en katastrofe, er endnu et eksempel på svigtende offentlig omhu.

Men man kunne da begynde med at tage alvorlige indsigelser alvorligt, hvad enten disse nu kommer fra akademisk hold eller fra bekymrede borgere.

Disse bemærkninger kan måske synes hårde, men når man har Kalvebod Brygge, glashelvedet på Islands Brygge/Artillerivej samt bebyggelsen af Langelinie og øvrige havneområder for øje, kan man desværre kun betragte kommunens rolle som vogter af nedarvede æstetiske værdier med nogen skepsis. Hertil kommer truslen mod "Bryghusgrunden".

Dette skal ikke opfattes som en hån af kommunen, men som en oprigtig bekymring for vor by, en bekymring der har fået alt for rig næring af de senere års byggerier.

Med venlig hilsen

N. Pagh Knudsen

Tue Rex

Fra: Kjeld Lykke [kjeld@tvpc.dk]

Sendt: 8. maj 2006 22:01

Til: Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk

Vedrørende Højhuse i Københavns kommune

Kære Borgerrepræsentation og embedsmænd,

Lad os få en folkeafstemning i Københavns Kommune om vi overhovedet skal have højhuse i kommunen. Men det tør I ikke. Tingene skal som sædvanlig luskes igennem. Bygning af højhuse ændrer hele kommunens arkitektoniske profil, og bør under ingen omstændigheder iværksættes, før borgerne direkte har haft mulighed for at tage stilling til tanken. Folkeafstemning og masser af borgermøder, men I har nok allerede solgt jeres sjæl til entreprenørerne.

Jeg er imod bygningen af højhuse:

- 1) Københavns Kommune kommer bare til at ligne alle andre storbyer - fantasiløst!
- 2) Københavns kommune er udbygget!. Der skal ikke proppes flere borgere ind i kommunen. Medlemmerne af Borgerrepræsentationen er valgte til at varetage de nuværende borgeres interesser og ikke mennesker, der ikke bor i kommunen. København Kommune er jo arealmæssigt kun en lille del af Høvdedsregionen, så der må ske en udbygning andre steder.
- 3) Borgerrepræsentationen skulle hellere bare prøve at få kommunen til at fungere med de nuværende borgere og den nuværende trafik, parkeringsproblemer, institutionsmangler, ringe ældreservice osv.
- 4) Katastrofebyggerierne langs havnefronten viser, at man blæser på de borgere, der allerede bor i kommunen, at man ligger på maven for erhvervslivets pengemænd, at man slet ikke magter en sammenhængende planlægning.

Så NEJ TIL HØJHUSE! Gid der kunne etableres en folkebevægelse til bekæmpelse af planerne for højhusbyggeri i Københavns kommune.

Gem da nogle, bare nogle få arealer til de kommende generationer.

Men jeg er godt klar over, at I som sædvanligt ved den fysiske planlægning i Københavns Kommune blæser på almindelige borgeres meninger og betontrumler tingene igennem.

Med venlig hilsen

Kjeld Lykke
Olufsvej 50
2100 København Ø

11-05-2006

Københavns kommune,
Økonomiforvaltningen,
8. kontor,
Rådhuset,
1599 Kbh. V.

Kbh. N.V. den 27-4-06

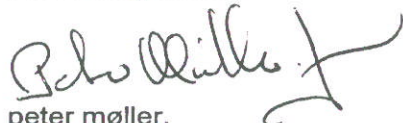
hoejhuse snabel a okf.dk

Midtbyen bør udover de eksisterende højhuse; SAS-hotellet, Codanhuset og hotel Sheraton friholdes for højhuse. Generelt bør højhuse undgås, da de skaber turbulente vindforhold på jorden og dermed forringer mulighederne for brug af de friarealer højhusene skaber. Beklageligvis er højhuse igen blevet moderne; forståeligt nok med de ejendomspriser vi p.t. oplever.

Domus Vista i Valby og Rebæk Søpark i Rødovre er skrækeksempler på højhuse, der under højkonjunktur bliver efterladt af fallerede bygherrer.

Skal der bygges over 3 etager, bør minimumskravet være, at der er parkeringskældre og "sopsug", som i Nyhavn, vakumsug af skrald.

Med venlig hilsen,



peter møller,
stærevej 36 B 6.,
2400 Kbh. N.V.

Tue Rex

Fra: Casper Morell Ris [caspermorellris@gmail.com]

Sendt: 6. maj 2006 16:44

Til: Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk

Emne: Forudgående høring om kommuneplanlægning for højhuse

Kære Københavns Kommune

Først og fremmest tak for et godt initiativ. Som skyskraber-entusiast ser jeg med stor spænding frem til, at vi får nogle flere højhuse i København.

Hermed sender jeg mit bidrag til høringen. Jeg har fokuseret på det første hovedspørgsmål, og stiller forslag om at bygge skyskrabere i Nordhavnen og nordøst for Refshaleøen. I mit bidrag har jeg fokuseret meget på, hvordan infrastrukturproblemerne kan løses i forbindelse med at der bygges tæt og højt. Især mener jeg, at problemerne kan løses med en stor, flot bro hen over havnen. Derfor har jeg også valgt at kalde min plan for Havnebro helhedsplan.

I mit bidrag forsøger jeg også at besvare det andet hovedspørgsmål, der bliver stillet. Ved at lave et helt nyt skyskraberområde - langt fra nuværende beboelse - mener jeg, at der bør gives så meget arkitektonisk frihed som overhovedet muligt i udformningen af højhusene (og andet byggeri) i området. Hensynene til arkitektonisk frihed og påvirkning af omgivelserne bør altid afvejes bedst muligt. Ved at bygge langt fra nuværende boligområder mener jeg, at afvejningen falder ud til fordel for arkitektonisk frihed.

Jeg håber I synes mit bidrag er interessant, og jeg glæder mig meget til at følge den videre proces.

Med venlig hilsen
Casper Morell Ris

P.S. I øvrigt har jeg lagt mit forslag på internettet på adressen: www.habaribwana.com/havn.pdf

11-05-2006

Havnebro helhedsplan

**- et forslag til
sammenhængende by- og
trafikudvikling i København**



London



Rotterdam



Berlin

1. Indledning: Præsentation af Havnebro helhedsplan

Dette er et forslag til, hvordan København på en billig måde kan løse flere påtrængende by- og trafikudviklingsopgaver. Metoden er at bygge en bro hen over Nordhavnen, og en by på begge sider af broen.

Inspirationen er Ørestadsmodellen, hvor salg af grunde i Ørestaden (delvist) finansierer etableringen af metroens to første linier. Omvendt fremsættes forslaget i opposition til forslaget om en langsgående havnetunnel fra Nordhavnen til Sjællandsbroen – en tunnel, der formentlig indebærer begrænsede gevinster for København, og som ikke kan finansieres på fornuftig vis.

Det foreløbige navn på projektet er Havnebro helhedsplan. Nedenfor beskrives målsætningerne for projektet. Desuden vurderes projektet i forhold til andre by- og trafikudviklingsprojekter. I afsnit 3 beskrives kort varianter af modellen.

På kortet s. 4 ses et forslag til, hvordan helhedsplanen konkret kan tænkes udformet.

2. Målsætninger

Målsætningen for Havnebro helhedsplanen er at skabe en integreret by- og trafikudviklingsstrategi. Delmålsætningerne med planen er, at:

- København skal have et skyskraberkvarter
- Princippet for en bæredygtig udbygning af København følges
- Københavns centrum skal aflastes for trafik
- Projektet er økonomisk bæredygtigt.

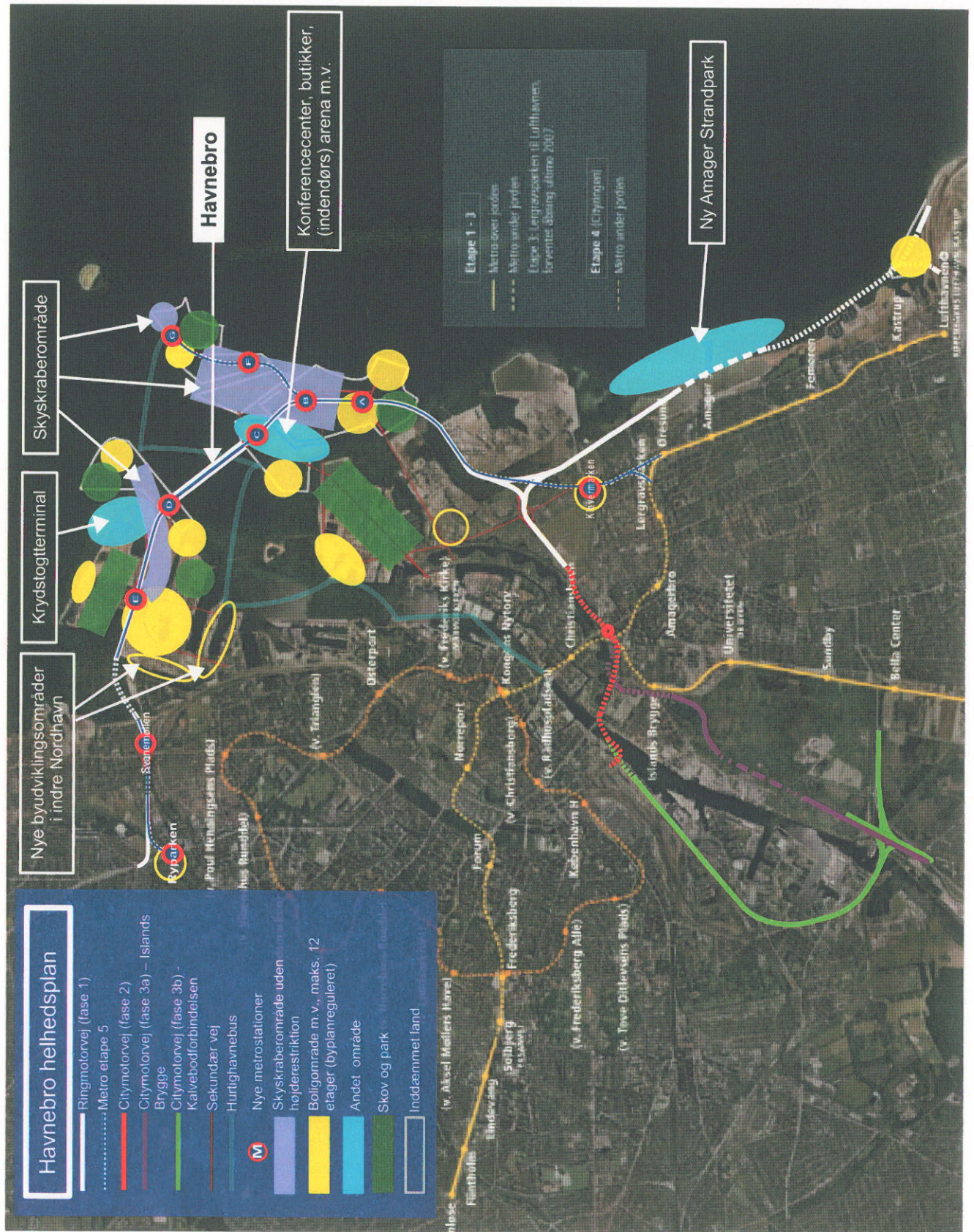
Timing i disse år er perfekt. Ørestaden har vist sig at være en stor succes, og byggegrundene er næsten allerede udsolgt i Ørestad city og Ørestad nord, mens en stor del af Ørestad syd forventes solgt i 2006.

En analyse fra Sadolin & Albæk viser, at Ørestaden har solgt flere etagemeter end Canary Wharf og La Défense havde på tilsvarende tidspunkter i deres respektive udviklingsperioder. I Sydhavnen og det sydlige Islands Brygge er byudviklingen allerede langt fremskreden, og snart vil der nok heller ikke vil være flere ledige byggegrunde i disse to byudviklingsområder.

For tiden er der mange planer på bordet for både by- og trafikudvikling i København, for eksempel forslaget om en langsgående havnetunnel, bebyggelse på Islands Brygge og skyskrabere på Refshaleøen. Et fælles træk ved disse planer er imidlertid, at de kun i begrænset omfang indeholder en sammentænkning af by- og trafikudvikling. Omvendt forholder det sig med helhedsplanen for Ørestaden, som er inspirationskilde til dette forslag.

En subjektiv sammenligning af forskellige by- og trafikudviklingsprojekter i København

Projekt Målsætninger	Havnebro helhedsplan	Ørestad + Metro	Aftale om Cityring	Langsgående havnetunnel (Cowis rapport fra 2005), jf. bilag 2	Tværgående havnetunnel (Trafikministeriets rapport fra 1999)
1. København skal have et skyskraberkvarter	Ja	Delvist	Nej	Måske	Måske
2. Princippet for bæredygtig udbygning af København følges	Ja	Ja	Delvist	Nej	Nej
3. Københavns centrum skal aflastes for trafik	Ja	Delvist	Måske	Delvist	Nej
4. Projektet er selvfinansieret	Måske/delvist	Delvist	Delvist	Nej	Nej



Havnebro helhedsplan

- Ringmotorvej (fase 1)
- Metro etape 5
- Citymotorvej (fase 2)
- Citymotorvej (fase 3a) – Islands
- Brygge
- Citymotorvej (fase 3b) – Kalvebodforbindelsen
- Sekundær vej
- Hurtighavnebus
- Nye metrostationer
- Skyskraberområde uden højderestriktion
- Boligområde m.v., maks. 12 etager (byplanreguleret)
- Andet område
- Skov og park
- Inddæmnet land

Etape 1 - 3

- Metro over jorden
- Metro under jorden

Etape 3: Lejtområdet til Lufthavnen forventes åbning i slutningen af 2007

Etape 4 (Cityringen)

- Metro under jorden

Nye byudviklingsområder i indre Nordhavn

Krydstogtterminal

Skyskraberområde

Havnebro

Konferencecenter, butikker, (indendørs) arena m.v.

Ny Amager Strandpark

2.1. København skal have et skyskraberkvarter

Heldigvis ser det ud til, at der endelig er politisk vilje til at bygge i højden i København. Byggeri i højden giver mulighed for fri arkitektonisk udfoldelse og skaber befolkningstæthed og dermed liv i gaderne. Skyskrabere sikrer ny dynamik til byen og en spændende ny dimension i byindretningen. Ørestaden er på grund af sin nærhed til lufthavnen underlagt en højderestriktion på bare 80 m - til sammenligning er Turning Torso i Malmö 190 m. høj.

Ud over Ørestaden har Refshaleøen ofte været foreslået som Københavns fremtidige skyskraberkvarter. Refshaleøen ligger dog forholdsvis tæt på centrum, og derfor vil halvøen ikke nødvendigvis være et ukontroversielt sted at bygge skyskrabere. Derfor er det bedre at bygge skyskraberne bagved Refshaleøen.

En bro fra Refshaleøen til Nordhavnen vil desuden skulle passere tæt ved fredede Trekroner. En motorvej til Refshaleøen vil skulle gå over Margretheholmen, der er meget smal og netop er blevet solgt til Sjælsø Gruppen til boligbebyggelse. Både metro og motorvej til Refshaleøen vil derfor skulle ned i en tunnel. Endelig må udbygning på Refshaleøen afvente fraflytning af de virksomheder, der på nuværende tidspunkt hører til på halvøen, og efterfølgende oprensning af forurenede grunde.

2.2. Principperne for en bæredygtig udbygning af København følges

Københavns kommune har i Byudviklingsstrategien fra 2005 opstillet fire kriterier, som nye udbygningsområder i København bør opfylde. Principperne er, at:

- udbygning i stationsnære områder bør prioriteres,
- større infrastrukturinvesteringer i et udviklingsområde betinges af en høj udbygningstakt i området udvikling af potentielle udbygningsområder uden højklasset infrastruktur bør udskydes
- investering i større servicefaciliteter bør understøttes af hurtig boligudbygning.

Disse principper understøttes af denne plan. Byudviklingen er således koncentreret om syv nye metrostationer og omkring en ringmotorvej. Udbygning af byen i højden og på inddæmmet areal betyder, at der kan holdes en høj udbygningstakt. Hastigheden i udbygningen kan selvfølgelig påvirkes af konjunkturudsving, men det er et usikkerhedsmoment der svarer til vilkårene for Ørestadsprojektet.

2.3. Københavns centrum skal aflastes for trafik

Den bedste måde at aflaste Københavns centrum for trafik på, er ved at lave velfungerende trafikforbindelser, der kan lede trafikken udenom centrum. Med en komplet ringmotorvej og første etape af en ydre ringmetrolinie, vil denne plan være medvirkende til at afhjælpe det trafikale pres på indre by

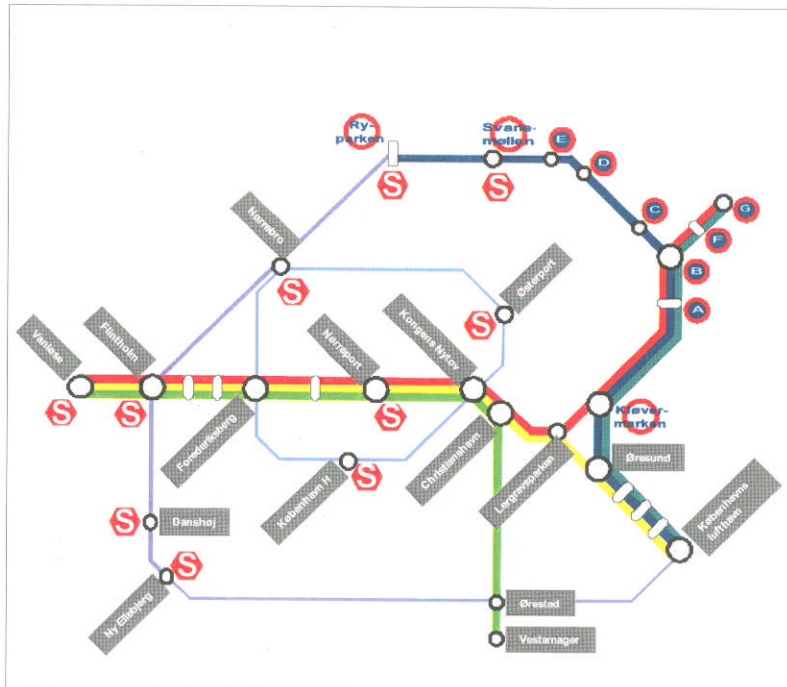
Linieføringen er valgt så der skal ske så få ekspropriationer som muligt, og for at genere så få naboer som muligt i bygge- og driftsperioderne.

Den ydre metroring vil både kunne fungere som et supplement og som et alternativ til en metrocityring. Som supplement til metrocityringen vil en ydre metroring være en yderligere forbedring af den kollektive trafikbetjening i København. Den ydre metrolinie vil formentlig også være velegnet til at lede pendlertrafikken uden om København, og en komplet ydre metroring vil desuden binde alle de største byudviklingsområder i København sammen med hinanden, og med lufthavnen.

Teoretisk set vil planen for en langsgående havnetunnel fra Nordhavnen til Sjællandsbroen også aflaste Københavns centrum for biltrafik. Det er imidlertid usikkert, om forbindelsen faktisk vil bidrage til at fredeliggøre centrum. Det kommer blandt andet til udtryk i, at forundersøgelserne ikke har givet et klart svar på, om det vil være bedst med eller uden tilslutning til tunnelen i centrum.

Med andre ord er det uklart, om en langsgående havnetunnel ikke bare vil lede mere biltrafik ind til centrum. Omkostningerne vurderes at udgøre mellem 18 og 21 mia. kr., som enten skal finansieres over skatten eller ved en betalingsring om centrum. Projektet omfatter ikke udbygning af den kollektive trafik, og det vil være svært at tilføje ekstra kapacitet til forbindelsen i fremtiden.

Eksempel på metrokort med en ydre metroringbane



2.4. Projektet er økonomisk bæredygtigt

En nærmere analyse må afgøre, om Havnebro helhedsplan hviler økonomisk i sig selv. Med de nuværende ejendomspriser er det dog ikke utænkeligt, at selvfinansieringsandelen kan blive meget høj.

Finansiering

Der må forventes en høj finansieringsandel som følge af grundsalg. Havnebrokvareriet har en beliggenhed ud i Øresund, der tåler sammenligning med Danmarks dyreste byggegrunde, som for eksempel Tuborg Havn. Endda vil det være en bedre beliggenhed end Tuborg Havn, fordi der vil være førsteklasses metro- og motorvejsforbindelser - og ingen højderestriktioner.

I sammenligning med Ørestaden udgør udbygningsområdet også et større areal (nogenlunde svarende til størrelsen på indre by indenfor søerne). Derfor forekommer et provenu på to gange det forventede mindsteprovenu på 4 – 5 mia. kr. fra grundsalg i Ørestaden ikke urealistisk.

Projektet kan enten organiseres ligesom Ørestadsprojektet i ét samlet – offentligt ejet - selskab. Alternativt kan opgaven udbydes til private investorer, der påtager sig den samlede udførsel af projektet, mod at de beholder provenuet fra salg af grunde.

Den løsning svarer til måden Canary Wharf-projektet i London er organiseret. Indtil det blev opkøbt i 2004 var Canary Wharf-udviklingselskabet et selvstændigt børsnoteret selskab.

Omkostninger

En helt umiddelbar opgørelse af omkostningerne kan laves ved at sammenligne med udgifterne til Øresundsforbindelsen, der ligesom Havnebro helhedsplanen består af tunnel, inddæmmed land og en bro, og både omfatter motorvejs- og jernbaneforbindelse.

Øresundsforbindelsens delelementer er naturligvis dimensioneret anderledes end elementerne i helhedsplanen, og af nedenstående tabel fremgår, hvordan de forskellige elementer måske kunne sammenlignes.

Delelementer af Øresundsforbindelsen	Havnebro helhedsplan fase 1, budget		
	Mia. kr. (2006-priser)*	Budgetteringsforudsætninger	Mia. kr. (2006-priser)
Tunnel	5,1	100%	5,1
Udgravning og etablering af kunstig ø og halvø	3,5	100%	3,5
Bro inkl. betalingsanlæg	8,4	25%	2,1
Tekniske installationer, kyst til kyst	1,0	75%	0,8
Miljø og myndigheder	0,7	75%	0,5
Projektadministration	1,4	75%	1,1
Driftsforberedelser	0,3	75%	0,2
I alt	20,4	65%	13,3

* Prisregulering iflg. Øresundsbroen er fra 1990 – 2000 ca. 1,7% pr. År. Samme regulering er anvendt 2000 – 2006

Ud fra denne noget simple metode vil omkostningerne til Havnebro helhedsplan udgøre godt 13 mia. kr., svarende til ca. to tredjedele af prisen for Øresundsforbindelsen. Der er dog så meget usikkerhed knyttet til skønnet, at det virker mest rimeligt at konkludere, at omkostningerne formentlig vil befinde sig i et interval fra 10 – 20 mia. kr. En bedre skøn vil kræve nærmere undersøgelser.

2.5. Andre fordele ved forslaget

Arkitektonisk set vil Havnebroen skabe helt nye dimensioner i København. Fra Havnebroen vil der være udsigt over skyskrabere på begge sider af broen, og en fantastisk udsigt ind over havneløbet og Københavns bymidte. Broens udformning bør fastlægges ved en international arkitektkonkurrence, og der bør generelt stilles de højeste arkitektoniske krav til både bro og skyskrabere, så hele løsningen kan bidrage til at give København et arkitektonisk løft.

Løsningen er også fremtidssikret. Der vil kunne inddæmnes yderligere land efter behov, og metroforbindelsen vil forholdsvis nemt kunne udvides – ligesom i øvrigt den nuværende metro – fra at køre med 3 til at køre med 4 vogne pr. tog. Det vil også være nemmere at udvide kapaciteten på ringmotorvejen i forhold til hvis der vælges en ren tunnelloøsning.

Helhedsplanen medfører desuden, at eksisterende overskudskapacitet i metrosystemet udnyttes. I forhold til kapaciteten bliver metroen underudnyttet i sin nuværende form. Med Havnebro helhedsplan vil både luft-havnsstrækningen og hovedstrækningen Vanløse-Christianshavn kunne udnyttes maksimalt.

Med direkte metroforbindelse fra lufthavnen til Nordhavnen bør muligheden udnyttes, til at gøre København til en endnu bedre krydstogthavn. Der kan f.eks. laves en krydstogtterminal i Nordhavnen til de skibe, der ikke kan sejle under havnebroen. Fra terminalen vil der være direkte metroforbindelse til lufthavnen – inklusiv en tur hen over havnebroen med udsigt.

3. Forskellige varianter

Projektet kan udbygges på flere forskellige måder, der hver især vil bidrage til at forbedre trafikforholdene i København. Disse udvidede løsninger vil imidlertid også påvirke projektets selvfinansieringsandel negativt.

Som en variant af forslaget til en langsgående havnetunnel gennem havnen, kan der laves en havnetunnel bygget på lavere og mindre trafikeret vand i stadsgraven fra Kløvermarken til Bernstorffsgade (fase 2). En sådan tunnel vil skabe en direkte vejforbindelse fra byudviklingsområdet til centrum og Hovedbanegården.

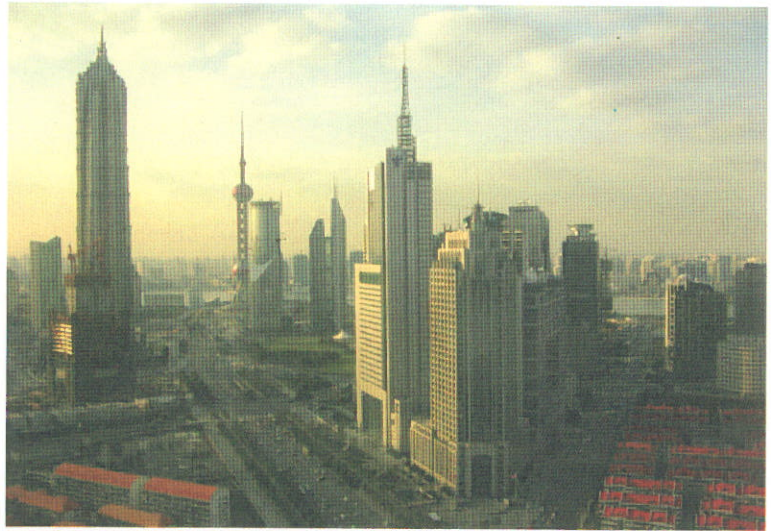
Hvis der – i lighed med forslaget om en langsgående havnetunnel – skal laves en vejforbindelse over city vil det være muligt at forlænge fase 2 med enten fase 3a eller 3b, hvor der skabes forbindelse til motorvejen ved Sjællandsbroen over enten Islands Brygge eller Kalvebod Brygge (se kort på s. 4).

På lidt længere sigt vil metroforbindelsen til Ryparken kunne være første skridt til omdannelsen af S-togsringbanen til en ydre metroringbane med hyppig betjening. I første omgang ved at metrobanen forlænges fra Ryparken til Ny Ellebjerg. Dette vil være en forholdsvis billig løsning, der overvejende kræver indkøb af nye togsæt. Ringlinien vil være komplet hvis den forlænges fra Ny Ellebjerg over Sydhavnen, sydlige Islands Brygge og Ørestad til Københavns Lufthavn.

Tokyo



Shanghai



Sydney



Økonomiforvaltningen , 8. kontor .
Rådhuset.
1599 København V.

Den 30. 03. 2006

Vedr. kommuneplanlægning for højhuse.

Jeg vil foreslå, at man markere byens centrum, ved at tillade byggeri af kontorhuse på 100 –200 m i højden, i de på vedlagte kort viste områder. Måske kan et enkelt være på 300 m i højden.

Det kan realiseres, ved at tillade væsentligt højere bebyggelsesprocenter end nu, så det bliver attraktivt for firmaer og investorer, at udskifte eksisterende lav bebyggelse med moderne høj.

Med venlig hilsen



Arkitekt
Mads Vodder
Mikkelborg Park 27
2970 Hørsholm

P-zoner København/Frederiksberg

Parking zones in Copenhagen/Frederiksberg



Tue Rex

Fra: Anne Christine Dahl-Hansen [ac.dh@get2net.dk]

Sendt: 1. maj 2006 09:29

Til: Fællespostkasse for Højhuse@okf.kk.dk

Cc: Axel Thrige Laursen; atl@sns.dk

Emne: Høringssvar fra Østerbro Lokalråd

Hermed Høringssvar ang. forarbejdet til kommuneplantillæg om højhuse.

Med venlig hilsen Østerbro Lokalråd

Formand for trafikudvalget
Anne Christine Dahl-Hansen

Wilhelm Marstrandsgade 12
2100 København Ø
Tlf.: 35 26 43 86

Østerbro den 1. maj 2006

Økonomiforvaltningen, 8. Kontor
Københavns Kommune
Rådhuset
1599 København V

Hørings svar til forarbejdet ang. *Forslag til kommuneplantillæg om højhuse*

Landmarks ja tak - Manhattan nej tak !

Østerbro Lokalråd mener at højhuse skal være en undtagelse i det københavnske/ østerbroske bybillede. De skal som sådan tage udgangspunkt i enkelte *landmark*-projekter, hvor de kan indpasses i bybilledet, og *ikke* udformes som karrébyggeri eller som løsningsmodel for skævheder i efterspørgslen på boliger.

Adskillige undersøgelser har dokumenteret problemer ved højhuse som boligform: socialt, identitets- og bymiljømæssigt har de tendens til at skabe isolerede mennesker. Østerbro Lokalråd mener derfor, at hvis der overhovedet skal være tale om højhusbyggeri i København må det være i enkeltstående tilfælde og ikke i større og koncentreret omfang. Samtidig skal der stilles strenge krav til lejlighedernes udformning, klare mål for beboersammensætning samt udeliv og det nære bymiljø.

Arkitektonisk og byggemæssigt er der særlige problemstillinger tilknyttet højhusbyggeri som type, alene grundet det massive størrelsesforhold. Som også nævnt i oplægget "*Højhushåndbog. Et grundlag for planlægning, vurdering og 3D-visualisering af høje huse*" kan de nemt komme til at fremstå som en massiv barriere.

Østerbro Lokalråd mener derfor at højhuse som karrébyggeri ikke på nogen måde er ønskelig. Det er vigtigt at bibeholde København som åben og luftig by, med alle borgernes adgang til de rekreative områder i byen.

Med venlig hilsen

Axel Thrige Laursen
f.f. Østerbro Lokalråd

Anne Christine Dahl-Hansen
f.f. Trafikudvalget