

# **Svar til: Høring 64914 af: JULIE HANSEN LEHMANN**

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

167

## INDSENDT AF

JULIE HANSEN LEHMANN

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Cylindervej 13, st.Mf

## HØRINGSSVAR

Jeg gør hermed indsigelse mod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil have fatale konsekvenser for områdets kulturmiljø og natur. Vi københavnere ønsker en byudvikling, der prioriterer borgerinddragelse, bevarer grønne områder og beskytter byens unikke karakter.

Vi københavnere føler os forpligtede til at udtrykke vores alvorlige bekymring over byudviklingen, der præsenteres i Kommuneplan 2024, særligt når det gælder udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi mener, at flere centrale spørgsmål bør genovervejes og indarbejdes i byens fremtidige planlægning.

Udviklingen i hovedstadsområdet og omegnskommunerne er præget af manglende sammenhæng. Det første, der er påkrævet, er en samlet strategi, som tager hensyn til både hovedstadsområdet som helhed og de særlige forhold i omegnskommunerne. Københavns byudvikling kan ikke planlægges isoleret fra de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er dybt integreret med disse områder. En holistisk regional planlægningsstrategi vil kunne sikre en mere balanceret og bæredygtig vækst for både København og omegn. Der mangler desuden et tydeligt fokus på Kommuneplanstrategi 2023's kerneområder. Desuden er der en bemærkelsesværdig mangel på sammenhæng mellem Kommuneplanstrategi 2023's hovedpunkter og de planer, der bliver fremlagt i Kommuneplan 2024. Byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver nævnt som centrale værdier i strategien, men i praksis ser det ikke ud til, at disse principper er blevet prioriteret i den nye plan. København risikerer at miste sin identitet og unikke karakter, hvis ikke disse temaer tages alvorligt og gennemsyrrer alle aspekter af fremtidens byudvikling. En af de største mangler i den aktuelle Kommuneplan er manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt understøtter både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i flere årtier været fanget midt i en byggeplads, og denne tilstand ser ud til at fortsætte indtil 2034. Det er indlysende, at dette er skadeligt både for beboernes trivsel og for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som reelle åndehuller, der giver plads og ro til det liv, der allerede leves i byen. En anden stor udfordring i Kommuneplanen er manglen på reel borgerinddragelse. Det virker som om, borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden nogen egentlig

indflydelse på beslutningerne. Det føles som en symbolsk øvelse, når vi sidder og skriver ønsker på postkort, men aldrig ser vores input blive inddraget i de endelige planer. Selv når kommunen anerkender, at borgerne ønsker bynatur, forskellige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker ignoreret, og massive byggeprojekter domineret af private developere fortsætter uhindret. Boligpolitikken virker fastlåst i traditionelle rammer, hvor fokus er på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boligformer som selvbyg, medbyg eller helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne bidrage til øget kreativitet, bæredygtighed og styrket fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan udføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, synes det ikke at blive overvejet i den nuværende planlægning. Udover de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturelle udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien med tusindvis af nye beboere. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, som fører ud på Sydhavns-gade – en af Københavns mest trafikerede veje. Det mest sandsynlige resultat af disse massive byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, omdannes til en gennemkørselsvej for at aflaste det øgede trafikpres. Dette vil ikke blot medføre en voldsom stigning i trafikken, men også få betydelige konsekvenser for nærområdets miljø. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, der støder op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative værdier i området. Kommunen har allerede foretaget en arealreservation til vejgennemføringen, hvilket bekræfter, at de er fuldt ud klar over problemets omfang og konsekvenserne heraf. Det mest bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne som en samlet plan. I stedet tages beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et fuldt overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om fremtiden for området.

Københavns Kommune taler meget om biodiversitet og bevaring af kulturmiljøer i deres planer, men de konkrete handlinger tyder på noget andet. Et eksempel er byggeri ved siden af Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som tydeligt viser, at byudviklingen ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Mange andre bevaringsværdige miljøer, såsom de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, er også under voldsomt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og de mange byggeprojekter har presset livskvaliteten i området. I mere end 20 år har vi levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nye planer vil dette fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange borgere i Sydhavnen vil tilbringe halvdelen af deres voksenliv midt i et byggekaos, hvilket strider imod kommunens ambitioner om høj livskvalitet og en sund by. Der er brug for, at man begynder at tage hensyn til de nuværende beboere, fremfor at bygge til fremtidige tilflyttere. Et andet stort problem er manglen på bopælspligt i de nye bygninger. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velstående personer eller udenlandske investorer, hvilket betyder, at de ofte står tomme, og det underminerer sammenhængskraften i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den liv og aktivitet, der er nødvendig for at skabe en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har rejst tvivl om, hvor realistiske tallene er, hvilket betyder, at vi muligvis bygger til en fremtidig befolkning, der aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevarelse af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer sundhed og trivsel gennem grønne områder. Vi ønsker en

fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af vores by, fremfor blot at være tilskuere til en udvikling, der drives af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen

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

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



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

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

havnen i København, udover prestige. Det eneste dette projekt fører til, er mere trafik ind og ud af byen i myldretiden, hvilket forværrer de i forvejen store udfordringer med trængsel og forurening i byen. På baggrund af ovenstående opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje sin nuværende strategi for byudvikling og i langt højere grad fokusere på de muligheder, som Fingerplanen rummer, samt inddrage omegnskommunerne i et tættere samarbejde. Dette vil sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for hele Hovedstadsregionen, hvor både natur, klima og menneskelig trivsel prioriteres.

## **Svar til: Høring 64914 af: Morten Milthers**

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

166

INDSENDT AF

Morten Milthers

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Odensegade 26

HØRINGSSVAR

Bevar en god havn og et specielt miljø.

# Svar til: Høring 64914 af: Julie-Marie Riis

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

165

## INDSENDT AF

Julie-Marie Riis

## BY

Valby

## POSTNR.

2500

## ADRESSE

Paradisæblevej 52

## HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at gøre indsigelse mod det omfattende byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, som vil have store konsekvenser for natur og kultur i området. Borgerne skal inddrages i planlægningen, og Kommuneplan 2024 bør tilpasses for at beskytte byens sjæl og grønne områder. Vi, som københavnere, føler os tvunget til at udtrykke vores dybe bekymring over den byudvikling, der foreslås i Kommuneplan 2024, især i forhold til Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi ønsker, at flere afgørende spørgsmål bliver taget op til genovervejelse og indarbejdet i planlægningen af byens fremtid. Der mangler en sammenhængende plan for udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne. En koordineret strategi, som tager hensyn til både hovedstadsområdet som helhed og de specifikke behov i omegnskommunerne, er afgørende for at sikre en bæredygtig vækst. Københavns udvikling kan ikke planlægges uafhængigt af de omkringliggende kommuner, da byens vækst, trafik og boligbehov er tæt forbundet med dem. En holistisk tilgang til regional planlægning ville kunne skabe en mere balanceret udvikling, der gavner både København og omegnskommunerne. Desværre er der en stor forskel mellem de temaer, der bliver fremhævet i Kommuneplanstrategi 2023, og de faktiske planer, som præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes i strategien, men det ser ikke ud til, at de har fået den prioritering, de burde have. Hvis disse temaer ikke bliver taget seriøst, risikerer København at miste sin unikke identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i flere år levet midt i et byggeprojekt, og det ser ud til, at denne situation vil fortsætte indtil 2034. Dette er langt fra sundt for beboernes trivsel og for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i alle byudviklingsplaner - ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som ægte åndehuller, hvor der er plads til at trække vejret og leve det liv, der allerede eksisterer i byen. En anden stor udfordring i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops uden at have reel indflydelse på beslutningerne. Mange borgere føler, at deres stemmer ikke bliver hørt, og at deres input forsvinder i processen. Selv når kommunen konstaterer, at borgerne ønsker bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker overhørt, mens store byggeprojekter, der er styret af private udviklere, fortsætter uden videre. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer med fokus på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke meget plads til alternative boformer som

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

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

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



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

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

# Svar til: Høring 64914 af: David Jønch Thielke

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

164

## INDSENDT AF

David Jønch Thielke

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Stubmøllevej 5, 1.

## HØRINGSSVAR

Jeg ønsker hermed at udtrykke min modstand mod den planlagte udbygning mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Projektet truer med at ødelægge både kulturelle og naturlige værdier i området. Kommuneplan 2024 bør tage større hensyn til byens sjæl, sikre bedre borgerinddragelse og øge fokus på grønne områder. Vi, som indbyggere i København, føler et stort behov for at udtrykke vores bekymring over den retning, byudviklingen tager ifølge Kommuneplan 2024, særligt i Kongens Enghave og Sydhavnen. Vi opfordrer til, at flere centrale emner bliver genovervejet og indarbejdet i byens fremtidige planlægning. Der er en markant mangel på en sammenhængende udviklingsstrategi for hovedstadsområdet og omegnskommunerne. For at sikre en balanceret og bæredygtig fremtid er der behov for en samlet plan, der omfatter både København og de nærliggende kommuner. Byens vækst, trafik og boligbehov kan ikke planlægges isoleret fra omegnskommunerne, da de er tæt forbundet med hinanden. En helhedsorienteret tilgang til regional planlægning kunne sikre, at både byen og omegnskommunerne udvikler sig på en måde, der kommer alle til gode. Samtidig er der en markant mangel på sammenhæng mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de faktiske planer, der præsenteres i Kommuneplan 2024. Temaer som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse bliver ofte fremhævet, men det virker som om, de ikke får den nødvendige prioritet i praksis. Hvis ikke disse temaer bliver taget alvorligt, risikerer København at miste sin identitet og sit særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er det manglende fokus på skabelsen af en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har vi i årtier levet midt i en byggeplads, og denne situation ser ud til at fortsætte frem til 2034. Dette er tydeligvis ikke sundt for beboernes trivsel eller for byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem bygninger, men som essentielle åndehuller, hvor byens indbyggere kan finde plads til at leve deres liv. Et andet stort problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Det virker som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops, men uden nogen reel indflydelse på de beslutninger, der træffes. Mange borgere føler, at borgerinddragelsen blot er en symbolsk øvelse, hvor deres input ikke bliver inddraget i de endelige planer. Selv når borgerne klart udtrykker et ønske om bynatur, mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, mens massive byggeprojekter, der domineres af private developere, fortsætter uden justeringer. Boligpolitikken fremstår fastlåst i traditionelle rammer, hvor der fokuseres på almene boliger, private

udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ingen plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg eller helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis ikke et byggeri kan opføres som en 6-etagers boligblok i brune teglsten, virker det som om, det slet ikke bliver overvejet i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturelle udfordringer, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest bekymrende eksempler er den foreslåede udvikling i Bådehavns-gade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavns-gade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Problemet er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og denne fører til Sydhavns-gade - en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en dramatisk stigning i trafikken og få alvorlige konsekvenser for de nærliggende miljøer. For eksempel vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som grænser op til Valbyparken. Disse områder repræsenterer nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative kvaliteter i området. Kommunen har allerede reserveret arealet til vejgennemføringen, hvilket viser, at de er fuldt klar over konsekvenserne. Problemet er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens indvirkning på nærområdet ikke er blevet præsenteret som en samlet plan for borgerne. I stedet træffes beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et samlet overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om områdets fremtid. Københavns Kommune taler meget om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men handlingerne fortæller en anden historie. Et eksempel er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som viser, at byudviklingen ikke sker med tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Mange af de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og i Sydhavnen, der er bevaringsværdige, er også under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og de mange byggeprojekter har presset livskvaliteten i bydelen markant. Vi har levet midt i støj, trafik og vejspærringer i over 20 år, og ifølge de seneste planer skal denne situation fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange beboere i Sydhavnen kommer til at leve halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod kommunens egne ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Der er behov for, at der tages større hensyn til de nuværende beboere, i stedet for kun at fokusere på fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye bygninger er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver brugt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket betyder, at mange står tomme og underminerer den sociale sammenhængskraft i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet for at opretholde en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere analytikere har stillet spørgsmålstegn ved, om de fremskrevne tal er realistiske, hvilket skaber en risiko for, at vi bygger til en fremtidig befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og eksisterende bymiljøer, som allerede lider under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der værner om de mennesker, der bor her nu, og som bevarer byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et større fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt bedre infrastruktur og udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi lever i, i stedet for blot at føle os som statister i en udvikling drevet af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor natur, kultur og mennesker prioriteres. I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens kultur og udvikling, er nu under pres og risikerer at forsvinde på grund af det økonomisk orienterede developerbyggeri, der

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

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

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

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



# Svar til: Høring 64914 af: Maja Dantzer

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

163

## INDSENDT AF

Maja Dantzer

## BY

Kbh V

## POSTNR.

1708

## ADRESSE

Eriksgade 13, 1708 Kbh V

## HØRINGSSVAR

Jeg udtrykker min stærke modstand mod de byggeplaner, der foreslås mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen. Området vil miste både sin natur og kulturelle integritet, og borgerne føler sig ikke hørt. Kommuneplan 2024 skal derfor revideres for at prioritere borgerinddragelse, grønne områder og byens unikke karakter.

Vi, beboere i København, ønsker at dele vores dybe bekymring over den retning, som byudviklingen tager i Kommuneplan 2024, især med hensyn til udviklingen i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere væsentlige spørgsmål bør efter vores mening genovervejes og indarbejdes i byens fremtidige udviklingsstrategi.

Udviklingen af hovedstadsområdet og omegnskommunerne er præget af mangel på sammenhæng. Der savnes en samlet strategi, som tager højde for hele regionen, og som specifikt adresserer udfordringerne i både hovedstadsområdet og omegnskommunerne. Københavns byudvikling kan ikke ses isoleret, da byens vækst, trafik og boligbehov er nært knyttet til de omkringliggende områder. En holistisk tilgang til regional planlægning kunne sikre en mere balanceret og bæredygtig fremtid for både byen og dens omegn. Der er dog et markant misforhold mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de reelle planer, der fremlægges i Kommuneplan 2024. Kerneværdier som byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes ofte, men de virker ikke til at være blevet prioriteret i praksis. Uden at tage disse principper alvorligt, risikerer København at miste sin unikke identitet og særpræg. En af de største mangler i Kommuneplanen er manglen på fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum aktivt fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i årtier levet midt i en byggeplads, og nu ser det ud til, at denne tilstand vil fortsætte frem til 2034. Dette er åbenlyst ikke sundt, hverken for beboernes trivsel eller for den samlede livskvalitet i byen. Grønne områder bør være en integreret del af enhver byudviklingsplan – ikke blot som små grønne pletter mellem betonbygninger, men som vitale åndehuller, der kan give ro og plads til det liv, der allerede leves i byen. Et andet problem i Kommuneplanen er den manglende borgerinddragelse. Det virker ofte som om, at borgerne bliver inviteret til informationsmøder og workshops uden reel indflydelse på beslutningerne. Det føles som en symbolsk øvelse, når borgerne bliver bedt om at tegne og skrive ønsker på postkort, men aldrig ser deres input blive inddraget i de endelige planer. Selv når borgerne klart ønsker bynatur,

mangfoldige boligformer og kulturmiljøer, bliver disse ønsker tilsidesat, og store byggeprojekter, drevet af private developere, fortsætter uden videre. Boligpolitikken fremstår visionsløs og fastlåst i traditionelle rammer, hvor der fokuseres på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er ikke plads til alternative boformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne bidrage til at fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis et byggeri ikke kan opføres som en traditionel 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ikke ud til at blive taget i betragtning i kommunens planlægning. Ud over de sociale og miljømæssige problemer er der også alvorlige infrastrukturmæssige udfordringer, som ikke adresseres tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et af de mest presserende eksempler er udviklingen i Bådehavnsgade-området, hvor der planlægges nybyggeri til omkring 6000 nye beboere i Bådehavnsgade Vest samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Udfordringen er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavnsgade, og den fører til Sydhavnsgade – en af Københavns mest trafikerede veje. Den mest sandsynlige konsekvens af disse massive byggeprojekter vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil føre til en markant stigning i trafikken og få store konsekvenser for de nærliggende miljøer. Eksempelvis vil vejen sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej samt Haveforeningen Kalvebod, som ligger op til Valbyparken. Disse områder udgør nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de naturskønne og rekreative kvaliteter i området. Kommunen har allerede reserveret areal til denne vej, hvilket viser, at de er fuldt ud klar over problemets omfang og konsekvenserne heraf. Det mest bekymrende er, at denne udvidelse af Fragtvej og dens konsekvenser ikke er blevet tydeligt præsenteret for borgerne som en del af en samlet plan. I stedet tages beslutningerne stykkevis og delt, hvilket gør det vanskeligt for borgerne at få et samlet overblik og engagere sig i en reel offentlig debat om den fremtidige udvikling af området.

Københavns Kommune fremhæver ofte biodiversitet og bevarelse af kulturmiljøer i deres planer, men handlingerne tyder på, at disse mål ikke bliver prioriteret. For eksempel planlægges der nybyggeri tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, hvilket viser, at byudviklingen ikke tager nok hensyn til sårbare naturområder. Mange af de bevaringsværdige miljøer, som de små havnemiljøer i Fiskerhavnen og Sydhavnen, er også under stærkt pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede overbebygget, og livskvaliteten i bydelen er blevet forringet af den konstante byggeaktivitet. I over 20 år har beboerne levet midt i en byggeplads med støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de nuværende planer vil denne situation fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange beboere vil komme til at leve halvdelen af deres voksenliv i en byggeplads, hvilket strider imod Københavns Kommunes ambitioner om høj livskvalitet og en sund by. Det er nødvendigt at fokusere på de nuværende beboeres behov, i stedet for kun at bygge til fremtidige tilflyttere. Et andet problem er, at der ikke er bopælspligt i nybyggerierne. Mange af de nye lejligheder købes af velstående personer eller udenlandske investorer, der bruger dem som investeringsobjekter, hvilket resulterer i tomme lejligheder og manglende sammenhængskraft i bydelene. Dette svækker det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet for at skabe en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere eksperter har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi risikerer at bygge til en befolkning, der måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, som allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel sammenhæng. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med et stærkere fokus på borgerinddragelse, bevarelse af byens kulturarv, bedre infrastruktur og en udvikling, der fremmer sundhed gennem grønne områder og høj livskvalitet. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere bliver hørt og kan være stolte af den by, vi bor i, i stedet for blot at føle os som statister i en udvikling drevet af developere. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med udviklingen

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

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

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

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

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

# **Svar til: Høring 64914 af: Mette Huuse**

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

162

INDSENDT AF

Mette Huuse

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 23, St 2

HØRINGSSVAR

Af forslag til kommuneplan fremgår, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen.

Broløsningen som der arbejdes på mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge giver ikke mening. Den vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område, der ifølge eksperter i forvaltningen allerede er fuldt optimeret.

I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel. Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere broløsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

Lad os skabe den bedste broløsning for København.



# Svar til: Høring 64914 af: Michael Hansen

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

161

## INDSENDT AF

Michael Hansen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Facebooksiden Fiskerhavns Venner

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Bådehavnsvej 55 T

## HØRINGSSVAR

Jeg er imod det planlagte byggeri mellem Sydhavnstippen og Fiskerhavnen, da det vil få alvorlige konsekvenser for både kultur og natur i området. Det er nødvendigt, at Kommuneplan 2024 revideres, så den i højere grad bevarer byens sjæl, beskytter grønne områder og sikrer reel borgerinddragelse.

Vi, der bor i København, føler et stærkt behov for at udtrykke vores bekymring over den retning, byudviklingen tager i Kommuneplan 2024, især i Kongens Enghave og Sydhavnen. Flere vigtige aspekter bør efter vores mening genovervejes og inkluderes i planlægningen af byens fremtid.

Der mangler en sammenhængende udviklingsstrategi for hovedstadsområdet og de omkringliggende kommuner. For at sikre en helhedsorienteret udvikling, der omfatter både hovedstadsområdet og omegnskommunerne, kræves en integreret tilgang. Københavns byudvikling kan ikke ses isoleret fra nabokommunernes vækst, da byens trafik og boligbehov er tæt forbundet med disse områder. En regional planlægning, som tager højde for både byen og dens omegn, kan skabe en mere balanceret og bæredygtig udvikling. Desuden er der mangel på overensstemmelse mellem de centrale temaer i Kommuneplanstrategi 2023 og de faktiske planer, som fremgår af Kommuneplan 2024. Byens sjæl, grønne områder og borgerinddragelse nævnes som centrale elementer i strategien, men de ser ikke ud til at være blevet prioriteret i praksis. Hvis disse temaer ikke får den nødvendige opmærksomhed, risikerer København at miste sin identitet. Der er også en påfaldende mangel på fokus på at skabe en sund by, hvor grønne områder og byrum fremmer både fysisk og mental sundhed. I Kongens Enghave har beboerne i flere år levet midt i et byggekaos, og denne situation ser ud til at fortsætte til 2034. Det er tydeligt, at dette ikke fremmer beboernes trivsel eller byens samlede livskvalitet. Grønne områder bør integreres i alle byudviklingsplaner – ikke blot som små grønne pletter mellem bygningerne, men som vigtige åndehuller, hvor beboere kan finde ro og plads til at leve deres liv. Et andet problem i Kommuneplanen er den manglende reelle borgerinddragelse. Borgerne inviteres til workshops og møder, men det føles som om, at deres input ikke har nogen reel indflydelse på de endelige beslutninger. Mange borgere udtrykker ønske om bynatur, varierede boligformer og kulturmiljøer, men disse ønsker bliver ofte tilsidesat, mens store byggeprojekter, ledet af private developere, fortsætter uden hindringer. Boligpolitikken er desuden fastlåst i traditionelle rammer, der

fokuserer på almene boliger, private udlejningsboliger og andelsboliger. Der er næsten ingen plads til alternative boligformer som selvbyg, medbyg og helårsstatus for haveforeninger, selvom disse kunne fremme kreativitet, bæredygtighed og fællesskab i byudviklingen. Hvis et projekt ikke kan udføres i form af en 6-etagers boligblok i brune teglsten, ser det ud til, at det ikke bliver overvejet af kommunen. Ud over de sociale og miljømæssige udfordringer er der også store problemer med infrastrukturen, som ikke bliver adresseret tilstrækkeligt i Kommuneplanen. Et eksempel er det foreslåede nybyggeri i Bådehavns-gade-området, hvor man planlægger boliger til omkring 6000 nye beboere samt et bilfrit område på Stejlepladsen og Molestien. Udfordringen er, at der kun er én udkørsel fra Bådehavns-gade, og den går ud til Sydhavns-gade, som allerede er overbelastet med trafik. Den mest sandsynlige konsekvens af dette projekt vil være, at Fragtvej, som i dag er en blind vej, vil blive åbnet som en gennemkørselsvej for at lette trafikpresset. Dette vil øge trafikken markant og få alvorlige konsekvenser for miljøet i de omkringliggende områder. Vejen vil sandsynligvis blive ført gennem Haveforeningen Musikbyen og skære sig igennem den fredede Tudsemindevej og Haveforeningen Kalvebod, som ligger op til Valbyparken. Disse områder er nogle af de sidste grønne og semi-rurale åndehuller i bydelen, og en udvidelse af Fragtvej vil uundgåeligt ødelægge både de rekreative og naturskønne kvaliteter i området. Kommunen har allerede reserveret arealerne til denne vej, hvilket bekræfter, at de er opmærksomme på de potentielle problemer. Det mest problematiske er, at borgerne ikke har fået en klar præsentation af denne udvidelse af Fragtvej og dens konsekvenser. Beslutninger bliver taget i små bidder, hvilket gør det svært for borgerne at få et overblik og engagere sig i en offentlig debat om den samlede fremtid for området.

Københavns Kommune taler ofte om at bevare biodiversitet og kulturmiljøer, men deres handlinger viser, at disse mål ikke bliver prioriteret i praksis. Et eksempel er planerne om at bygge tæt på Sydhavnstippen, et fredet område med internationalt beskyttede dyrearter, som viser, at der ikke tages tilstrækkeligt hensyn til sårbare naturområder. Mange andre bevaringsværdige miljøer, såsom de små havnemiljøer ved Fiskerhavnen og Sydhavnen, er også under pres fra nye byggeprojekter. Sydhavnen er allerede blevet voldsomt overbebygget, og livskvaliteten for beboerne er blevet forringet af den konstante byggeaktivitet. I over 20 år har vi levet midt i støj, trafik og vejspærringer, og ifølge de seneste planer vil denne tilstand fortsætte i mindst 10 år mere. Det betyder, at mange af Sydhavnens beboere vil tilbringe halvdelen af deres voksne liv i en byggeplads, hvilket strider mod kommunens egne ambitioner om at skabe en sund by med høj livskvalitet. Der er behov for, at man begynder at tage hensyn til de nuværende beboere i stedet for kun at bygge for fremtidige tilflyttere. Manglen på bopælspligt i de nye byggerier er også et stort problem. Mange af de nye lejligheder bliver købt som investeringsobjekter af velhavende personer eller udenlandske investorer, hvilket resulterer i tomme lejligheder og en svækket sammenhængskraft i bydelene. Dette underminerer det sociale liv og skaber områder uden den nødvendige vitalitet for at opretholde en sund og levende by. Københavns Kommunes fremskrivninger for befolkningstilvækst er også tvivlsomme. Flere eksperter har påpeget, at de fremskrevne tal ikke er realistiske, hvilket betyder, at vi bygger til en befolkning, som måske aldrig kommer. Samtidig sker denne udbygning på bekostning af de nuværende beboere og bymiljøer, der allerede er under pres fra overbebygning og mangel på grønne områder og kulturel integritet. København har brug for en byudviklingspolitik, der tager hensyn til de mennesker, der bor her nu, og som værner om byens sjæl, historie og unikke miljøer. Kommuneplan 2024 bør revideres med fokus på reel borgerinddragelse, bevaring af byens sjæl og historie samt en udvikling, der fremmer sundhed og livskvalitet gennem grønne områder. Vi ønsker en fremtid, hvor vi som borgere føler os hørt og kan være stolte af vores by, i stedet for blot at være statister i en udvikling, der styres af developerinteresser. Lad os sammen skabe en bæredygtig by, hvor respekt for natur, kultur og mennesker går hånd i hånd med byudviklingen

I Københavns Kommune er det blevet stadig mere tydeligt, at de mest eftertragtede og populære boformer i områder som Kongens Enghave er haveforeningerne og de selvbyggede miljøer, især omkring Fiskerhavnen. Disse alternative boformer, som historisk har spillet en væsentlig rolle i byens

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

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

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

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

## **Svar til: Høring 64914 af: Jesper Olsen**

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

160

INDSENDT AF

Jesper Olsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB

BY

Taastrup

POSTNR.

2630

ADRESSE

Telegade 2

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar

MATERIALE:

kk kp24 hoeringssvar dsb 2024-10-21.pdf



Københavns Kommune

Indsendes via Bliv Hørt-portalen

## DSB´s høringssvar til planforslaget til Kommuneplan 2024

Kære Københavns Kommune

Forslaget til Københavns Kommuneplan 2024 har indarbejdet en række af DSB´s bemærkninger til kommuneplanstrategi 2023 og indeholder desuden mål, som svarer til DSB Ejendomsudviklings vision om at udvikle tæt, stationsnært byggeri med boliger og erhverv for at fremme mangfoldighed i byudviklingen sammen med cirkularitet og biodiversitet ud fra DGNB-principperne.

Det er en stærk position for både byen og grøn transport, at kommuneplanen og DSB på denne måde kan trække på samme hammel omkring stationsnære kerneområder indenfor 600 meter fra stationerne. Som langsigtet ejer af stationsnære byområdesområder tager vi dette med i det videre udviklingsarbejde.

DSB hilser med tilfredshed at retningslinjerne 2.1.2 og 2.1.3 udlægger områderne ved Vingelodden og Svanemøllen/Helgoland i rækkefølge for lokalplanlægning til henholdsvis første og anden halvdel af planperioden. Som følge af de kommende rammer for lokalplanlægningen forventer DSB en markant stigning i brugere af kollektiv transport ved stationerne Bispebjerg, Hellerup og naturligvis senere Svanemøllen. DSB har følgende bemærkninger til konkrete retningslinjer og rammebestemmelser:

### Vingelodden

Planforslaget benytter blandt andet for rammeområde med plannummer R24.T.3.3 for Vingelodden den følgende tekst: *“Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse”*. Efter DSB´s opfattelse findes der ikke virksomheder til produktion, transport eller logistik af national interesse i området, ligesom de ikke bør placeres stationsnært. DSB foreslår, at denne passus udgår helt fra kommuneplanens stationsnære rammebestemmelser for at understøtte kommuneplanens mål om stationsnær byudvikling. DSB arbejder for, at der gennemføres et magelæg mellem DSB Ejendomsudvikling og Banedanmark i området således, at Banedanmark kan etablere et arbejdsareal i den nordøstlige del af Vingelodden. På DSB´s del af

## DSB Ejendomme

21. oktober 2024

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup  
CVR 25050053

Direkte 24682128  
jesper@dsb.dk  
[www.dsbejendomme.dk](http://www.dsbejendomme.dk)





Vingelodden arbejdes der sammen med området to øvrige store grundejere på byudvikling.

### **Hellerup**

Rammebestemmelser for plannummer R24.C.2.32 ved Hellerup Station fastlægges i planforslaget til C2-rammer for område til boliger og serviceerhverv. C2 rammen kan dog vise sig at være utilstrækkelig i forhold til at opnå et tilstrækkeligt friareal på matr.nr. 6214a. Derfor foreslår vi, at denne problematik drøftes videre i forbindelse med lokalplansarbejdet eller der lokalt gives en C3 for matriklen 6214a lokalt ved stationsbygningen

### **Kolonihaver**

Retningslinjekort 2.6.9 udlægger arealer til varige kolonihaveområder med 20 % bebyggelse. Det undrer DSB, da kolonihaveområders varighed er reguleret efter anden lovgivning og da DSB's areallejekontrakter misforstås, hvis en lejer ønsker bebyggelse med henvisning til hensigtserklæringer i kommuneplanen. Retningslinjekortet bør undtages forhold, som reguleres af anden lovgivning. DSB foreslår iøvrigt, at bebyggelsesregulerende retningslinjer udgår eller suppleres med et tema på retningslinjekortet eller på et retningslinjekort 2.2.7, der viser støjbelastningen nær trafikspor og veje i forhold til fritidsmæssig anvendelse.

### **Parkering**

Retningslinje 2.4.9 fastlægger graduerede parkeringsnormer efter bymæssig kontekst og funktion. Det er klart udviklingsorienteret og øger muligheden for, at der kan udvikles tætte byområder med gode byrum. DSB foreslår, at man skal kunne dispensere for parkeringsnormen ned mod nul.

DSB står til rådighed for en eventuel uddybende samtale om ovenstående og ser frem til det videre arbejde med stationsnær byudvikling i København.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "David Holkmann Olsen".

21. oktober 2024  
David Holkmann Olsen

David Holkmann Olsen

Chef for Bygninger og Anlæg

# Svar til: Høring 64914 af: Hanne Flensburg

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

159

INDSENDT AF

Hanne Flensburg

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther Kings Vej 5/5

HØRINGSSVAR

Af forslag til kommuneplan fremgår, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen.

Derfor giver det ikke mening, at Kommunen samtidig arbejder med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge, som vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Et område som ifølge eksperter i forvaltningen er fuldt optimeret.

I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel. Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

# Svar til: Høring 64914 af: Annegerd Lerche Kristiansen

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

158

## INDSENDT AF

Annegerd Lerche Kristiansen

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Samosvej 14

## HØRINGSSVAR

Mit navn er Annegerd Lerche Kristiansen, og jeg bor i København Havns kommune på Amager, et par kilometer for lufthavnen. Jeg indsender et høringssvar, fordi jeg er enormt bekymret for den forurening, som kommer fra lufthavnen, og som rammer enormt mange borgere på Amager, og jeg mener, at lufthavnsforureningen må være en afgørende del af Københavns klima- og miljøstrategi i kommuneplanen.

Helt personligt har jeg gennem de seneste syv år oplevet en markant stigning i flystøj samt lugt af flydiesel. Det betyder helt konkret, at jeg ofte må lukke vinduer og døre i sommervarmen eller ved udluftning, så lugten af flydiesel ikke kommer ind i mit hus, og det betyder, at jeg ofte er meget utryg ved at sende mine børn i skole og afsted til fritidsinteresser, når lugten af flydiesel er så skarp og hænger tungt i luften - jeg er meget bange for, at osen af flydiesel er sundhedsskadelig for dem. Derudover er jeg også voldsomt generet af støjen. Det mest generende er ikke overflyvningerne, men når flyene 'varmer op' og står med motoren tændt i lang tid (der er jo hele tiden nye fly, der tager over efter de gamle). Det lyder konkret, som om der står en enorm støvsuger i min have, og lyden kan også høres indendøre. Den larm sætter sig i min krop som stress og er en utrolig belastning. Ofte er den der både, når jeg lægger mig til at sove, og når jeg vågner, og det er utrolig ubehageligt med den støjbelastning i ens eget hjem.

Jeg håber derfor meget, at I vil have fokus på lufthavnen i jeres klima- og miljøstrategi. Det klinger for mig at se uendelig hult, hvis man kæmper for at være en klimavenlig hovedstad og alligevel slet ikke fokuserer på forureningen fra lufthavnen, som forpester livet for borgere ikke kun i Tårnby Kommune, men bestemt også københavns kommune.

Jeg mener derfor, at hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by.

Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

1. Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.
1. Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
1. Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

Mvh Annegerd Lerche Kristiansen

# **Svar til: Høring 64914 af: Marianne Andersen**

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

157

## INDSENDT AF

Marianne Andersen

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Willy Brandts Vej 21, 3 tv

## HØRINGSSVAR

I jeres forslag til kommuneplan lover i, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen. Det giver derfor ingen mening at Københavns kommune så arbejder samtidig med en løsning til en bro mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge (G5), en løsning, som vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et færdigbebygget område. En løsning, der vil skabe trafikalt kaos og usikkerhed for utrolig mange beboere i området. En løsning, som slet ikke er gennemtænkt, den er slet ikke sikker og slet ikke fremadsynet ej heller for de nye bebyggelser, der kommer i området. Forbindelsen er den ubetinget dårligste af alle de, der har diskuteret og de der er blevet analyseret. Men desværre arbejdes der videre på denne løsning på trods af, at dette gang på gang er blevet fremhævet, lige fra den foranalyse, som kommunen selv bestilte, over fortsatte borgerprotester og indsigelser fra en række organisationer som Cyklistforbundet, Dansk Handicapforbund og Rådet for Bæredygtig trafik. Hvordan kan Kommunen og politikerne være så blind for, at den løsning man har gang i lige nu, er den absolutte dårligste? Nu har man investeret i et dyrt og velfungerende Metro og anlagt en flot Metrostation på Enghave Brygge, men så er man åbenbart ikke visionær nok til at sikre, at der sagtens kan skabes en langt bedre sammenhæng for byen ved at man flytter broløsningen sydligere til et område, hvor man nu skal i gang med at bygge og hvor en løsning ville kunne tilfredsstille de krav byen stiller.

Jeg henstiller derfor til, at der bliver åbnet for at genoverveje sydligere løsninger. Og placere broen der, hvor den skaber bedre sammenhæng i byen ved at skabe genveje i stedet for omveje, en løsning, hvor man kan få sammenhæng med den tværgående sti i Amager fælled, bedre sammenhæng med kommende tværgående sti i Jernbanebyen og en bedre sammenhæng med Vesterbro.

# Svar til: Høring 64914 af: Karen Holm

## APPLICATION DATE

24. oktober 2024

## SVARNUMMER

156

## INDSENDT AF

Karen Holm

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Maltagade 25, 1

## HØRINGSSVAR

I 2019 udtalte Frank Jensen, at problemerne med CPH Lufthavn måtte kunne løses ved at plante flere træer. Og med nærværende kommuneplan anno 2024 virker det ikke som om, at Frank Jensens løsning stadig står til troende, desværre. Som kommuneplanen peger på, så har københavnernes i tæt bebyggede områder generelt et lavere klimaaftryk: Færre kvadratmeter, fælles forsyningsinfrastruktur, etc. Planen er også inde på, at der er i de tæt bebyggede områder er potentiale i at indarbejdes løsninger til at mindske eksponering for støj- og luftforurening. Jeg bor sammen med min familie i lejlighed i Amager Øst, et af de områder, hvor befolkningstætheden har været stigende gennem flere år. Vi bor fire kilometer fra CPH Lufthavn. Gennem årene er trafikken til og fra lufthavnen vokset, og med den vækst også øget støj og luftforurening. Støj fra fly, partikelforurening og lugtgener i form af fuellugt er her i bydelen mere reglen end undtagelsen. Det er både ubehageligt og utrygt, og vi er mange borgere der er bekymrede for de helbredsmæssige effekter af den massive luftforurening, vi er udsat for, se vedhæftede notat om helbredseffekter af ultrafine partikler, Sundhedsstyrelsen, 2023. I vores situation er virker ambitioner om lokale løsninger til at mindske støj og luftforurening i bedste fald utilstrækkelige, i værste fald som negligering af CPH Lufthavns negative påvirkning.

Når man andet sted i planen læser, at der med Femern forbindelsen forventes fordobling af godstransport og at "Københavns Lufthavn er Nordens største lufthavn og udgør et vigtigt knude punkt og en international hub i regionen. Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag luffart er vigtig, hvis vi fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister", så virker det som om, at Københavns Kommune bevidst negligerer lufthavnens negative effekter, som støj og luftforurening har for os borgere, der bor på Amager.

CPH Lufthavn har i flere år vækstet gennem dispensationer fra lokalplaner og støjregulativer, og senest i 2023 har Folketinget godkendt udvidelse af den mest bynære lufthavn i Europa. Som borger føler jeg mig magtesløs og må sætte min lid til, at lufttrafikken via EU vil blive reguleret i fremtiden, både af hensyn til klimaet og borgernes sundhed.

En regulering af lufttrafikken vil påvirke turismen. I 2018 stod den udenlandske del af den københavnske turisme alene for 21,3 mia. kr. svarende til 1/3 af den danske "turismeeksport" (2020 Center for Regional- og Turismeforskning, Wonderful Copenhagen). Det fremgår af planen, at "Derfor

arbejdes der for, at flere turister kommer med tog, af hensyn til klima belastning og luftforurening." Det er beskæmmende, at man fra politisk side med nærværende kommuneplan ikke udviser rettidig omhu og kan fremlægge mere konkrete planer for, hvordan der skal omlægges til mere bæredygtig turisme, både af hensyn til byens økonomi, klimaet og til amagerkanernes sundhed.

**MATERIALE:**

notat-om-helbredseffekter-af-ultrafine-partikler-september-2023.docx .pdf



SUNDHEDSSTYRELSEN

Dato 28-09-2023

Sagsnr. 03-0004-23

## Notat om helbredseffekter af ultrafine partikler

### Introduktion

Partikler i luftforurening inddeles efter størrelse i grove partikler med en diameter på under 10  $\mu\text{m}$  (PM<sub>10</sub>), fine partikler med en diameter på under 2,5  $\mu\text{m}$  (PM<sub>2,5</sub>) og ultrafine partikler (UFP) med en diameter på under 0,1  $\mu\text{m}$  (PM<sub>0,1</sub>) svarende til 100 nm. Fraktionen af fine partikler indeholder således også de ultrafine partikler.

Partikler kan beskrives med hensyn til overfladeareal per partikel, partikelantal (PN) eller partikelmasse eller som koncentrationen af hver af disse i aerosolen. Grove partikler og fine partikler beskrives typisk ved massefordeling. I modsætning hertil har UFP en ringe masse, men er den fraktion, der bidrager mest til det totale antal partikler i atmosfæren og kvantificeres derfor bedre ved koncentrationen af partikelantallet (PNC).

Når UFP indåndes, kan de, takket være deres ringe størrelse, passere gennem luftvejene helt ud i de yderste dele af luftvejene til lungeblærene, hvorved de kan omgå de primære forsvarsmekanismer i luftvejene. En lille del af UFP kan trænge gennem barrieren mellem lungeblærene og de mindste blodkar, kapillærene, og herefter fordeles rundt i kroppen med blodet.

Forklaring på primære forsvarsmekanismer: grovere partikler transporteres ”baglæns” ved hjælp af såkaldte fimrehår og synkes.

Desuden menes udsættelse for UFP at være mere sundhedsskadelig end større partikler på grund af deres større overflade. Stort overfladeareal og høj overfladeaktivitet gør det muligt for UFP at adsorbere større mængder af farlige metaller og organiske forbindelser, der kan generere oxidativt stress. En reaktion, der fører til vævsskade og inflammation. Inflammation er kroppens reaktion på en skadevirkning.

Et væsentligt træk ved UFP, især de mindste partikler <20 nm, er, at de let kolliderer med tilstødende partikler og danner større partikler eller aflejres på overflader. Derfor har UFP en meget kort levetid i atmosfæren, normalt et par timer, og deres koncentration aftager hurtigt med stigende afstand fra kilden.

Dette forhold har væsentlig betydning i forbindelse med målinger af eksponering for UFP, der bør vurderes i miljøer, hvor individer opholder sig eller passerer igennem i stedet for målinger udført på faste målestationer.



Der er imidlertid udfordringer med at måle og karakterisere atmosfæriske UFP. Kondensations partikeltælleren, der anvendes til at måle UFP, blev opfundet for over hundrede år siden, men der er endnu ikke konsensus om en standardmetode til at måle eller rapportere UFP. Det gør det vanskeligt at sammenligne resultater fra forskellige eksponeringsundersøgelser og epidemiologiske undersøgelser eller bruge data til store befolkningsundersøgelser.

Det er også baggrunden for, at WHO endnu ikke har kunnet angive en grænseværdi for UFP.

#### *Eksposteringsbestemmelser af UFP i epidemiologiske undersøgelser*

Estimering af befolkningens eksponering for UFP i epidemiologiske undersøgelser er betydeligt mere kompleks end for fine og grove partikler, da kildebidrag til UFP kan variere meget mellem byer.

Den spatiale (rumlige) variation i den absolutte koncentration af UFP på tværs af et enkelt byområde er væsentligt større sammenlignet med den spatiale variation af PM<sub>2,5</sub> eller PM<sub>10</sub>. Det betyder, at epidemiologiske langtidsstudier ikke kan anvende tilgangen fra undersøgelser af PM<sub>2,5</sub>, der er baseret på enkelte eller nogle få centrale overvågningssteder, til at karakterisere den gennemsnitlige koncentration af UFP. I litteraturen foreslås modellering eller øget antal målestationer for at dække den spatiale variation i byer i langtidsstudier.

Selvom der er høje spatiale forskelle i absolutte niveauer af UFP kan målinger på disse steder være tidsmæssigt højt korrelerede, hvilket indikerer, at et eller flere faste målestationer kan være tilstrækkeligt til estimering af hele udendørsområdet i korttidsstudier.

#### *Kilder til UFP*

UFP klassificeres i to kategorier baseret på deres kilder. UFP refererer typisk til en partikel, der er tilfældigt genereret i miljøet, hvorimod nanopartikler (NP) fremstilles gennem kontrollerede tekniske processer.

UFP udsendes direkte fra alle forbrændingskilder som primære partikler, ofte med elementært kulstof som hovedbestanddel. UFP dannes også i luften som sekundære partikler ved komplekse fysisk-kemiske processer, hvori indgår både uorganiske stoffer og gasser.

I byområder er vejtrafik, flytrafik og skibstrafik sædvanligvis hovedkilder til UFP. Andre emissioner kommer fra industrielle kilder, kraftværker, boligopvarmning, og afbrænding af biomasse, der i varierende grad bidrager til koncentrationen af UFP i byluften.

Der er generel enighed om, hvad der udgør lave versus høje koncentrationer af UFP i udeluften (ren versus forurennet). Baseret på nyere videnskabelige litteratur kan nedenstående daglige 24 timers middelkoncentrationer betragtes som typiske.

Rene miljøer (ikke påvirket af menneskeskabte emissioner) < 1.000 partikler/cm<sup>3</sup>.

Bybaggrund < 10.000 partikler/cm<sup>3</sup>.

Der er stor, ofte kortvarig, rumlig og tidsmæssig variation i UFP-koncentrationer, men det kan antages, at i typiske rene mikromiljøer i byer er timemiddelkoncentrationer < 20.000 partikler/cm<sup>3</sup> (White paper 2019).

WHO anfører i Global air quality guidelines fra 2021, at 24 timers middelkoncentration på <math><1.000</math> partikler /1, 2, 3

Det er ikke kun i udemiljøet, at vi udsættes for UFP.

Adskillige studier har undersøgt dannelse af UFP i forbindelse med dagligdags aktiviteter som madlavning, rygning, afbrænding af stearinlys, rengøring ved hjælp af en spray, strygning, elektrisk opvarmning, støvsugning, digital og 3D-print.

Blandt de nævnte UFP indendørs kilder er det at tænde et rent strygejern uden damp den laveste partikelgenerator med en partikeldannelse på  $7,00 \times 10^8$  p/min.

Madlavning og forbrændingsaktiviteter som madlavning på komfur eller i ovn, rygning, tænding af stearinlys eller en tændstik er de højeste generatorer af UFP. Sådanne aktiviteter har en partikeldannelse på  $2,02 \times 10^{12}$  p/min., rangerende mellem  $7,86 \times 10^{12}$  p/min. og  $5,25 \times 10^{13}$  p/min<sup>4</sup>.

### Helbredseffekter af ultrafine partikler i udeluft

I 2013 publicerede det amerikanske Health Effects Institute (HEI) et omfattende review "Understanding the Health Effects of Ambient Ultrafine Particles. HEI Perspectives 3" og konkluderede, at "den nuværende database over eksperimentelle og epidemiologiske undersøgelser understøtter ikke stærke og konsistente konklusioner om uafhængige effekter af UFP på menneskers sundhed". HEI konkluderer imidlertid ikke, at uafhængige effekter af UFP kan udelukkes<sup>5</sup>. I maj 2018 publicerede den tyske føderale regerings miljøstyrelse en systematisk litteraturgennemgang "Health Effects of Ultrafine Particles" med fokus på epidemiologiske undersøgelser. Litteraturgennemgangen omfattede 85 studier og i modsætning til HEIs review indgik der nu 10 langtidsstudier. Det tyske review anvender samme metode som det amerikanske review, og det anføres i rapporten, at når man ser på den ny erhvervede viden fra årene 2011-2017 har billedet ikke ændret sig væsentligt. Evidensen for helbredseffekter er fortsat inkonklusiv eller insuffICIENT for de fleste af de undersøgte udfald. Specielt anføres det, at hvor et antal studier har undersøgt dødelighed og udfald af skadestuebesøg/ hospitalsindlæggelser, har de relativt få af disse undersøgelser, der har justeret for andre luftforureninger, vist blandet og inkonklusiv evidens. Bestemmelse af befolkningens udsættelse for UFP er fortsat vanskelig på grund af UFPs særlige egenskaber, hvilket sammen med det lave antal undersøgelser, der juste

---

<sup>1</sup> Kwon H-S, Ryu MH, Carlsten C. Ultrafine particles: unique physicochemical properties relevant to health and disease. *Experimental & Molecular Medicine* 2020; 52:318–328.

<sup>2</sup> White paper Ambient ultrafine particles: Evidence for policymakers, 2019, Udarbejdet af 'Thinking outside the box' team. Et team af forskere.

[https://efca.net/files/WHITE%20PAPER-UFP%20evidence%20for%20policy%20makers%20\(25%20OCT\).pdf](https://efca.net/files/WHITE%20PAPER-UFP%20evidence%20for%20policy%20makers%20(25%20OCT).pdf)

<sup>3</sup> WHO Global air quality guidelines, World Health Organization 2021

<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>4</sup> Marval J, Tronville P. Ultrafine particles: A review about their health effects, presence, generation, and measurement in indoor environments. *Building and Environment* 2022; 216: 08992

<sup>5</sup> Understanding the Health Effects of Ambient Ultrafine Particles. HEI Perspectives 3, The Health Effects Institute 2013.

<https://www.healtheffects.org/publication/understanding-health-effects-ambient-ultrafine-particles>

rer for andre luftforurenende stoffer gør, at der samlet set fortsat ikke er tilstrækkeligt bevis for en selvstændig effekt af ultrafine partikler. Der er endvidere et akut behov for langtidsstudier, herunder af helbredseffekter af eksponering relateret til lufthavne<sup>6</sup>.

Det seneste omfattende review af helbredseffekter af UFP er et svensk-spansk samarbejde publiceret i maj 2023. Litteratursøgningen, der anvendte samme søgestrategi som den tyske undersøgelse, omfattede perioden 12. maj 2017- 1. april 2022. Der indgik studier af dødelighed og sygelighed af udsættelse for UFP i udeluft, men ikke prækliniske endpoints som f.eks. lungefunktionsundersøgelser.

Der blev lagt særlig vægt på studier, der tog fordeling af forureningskilder i betragtning i et forsøg på at adskille mulige helbredseffekter forårsaget af forskellige transportformer. I undersøgelsen indgik 21 studier, heraf 14 langtidsstudier, der bestemte eksponeringen som et gennemsnit over måneder eller flere år. De sidste 7 studier undersøgte kortids sammenhænge ved hjælp af eksponeringsestimater over timer til uger.

Kun 7 studier inkluderede estimerede kildespecifikke UFP-eksponeringer og inddelte dem i trafik/ikke trafik, og et studie fokuserede specifikt på flyemissioner. Studierne omfattede to kohortestudier af udsættelse for UFP og diabetes, et kohortestudie af hjerte-kar-sygdomme og tre tidsseriestudier, der vurderede betydningen af UFP for daglig dødelighed i flere europæiske byer. I et studie blev gravides udsættelse for fine og ultrafine partikler i størrelsesordenen 5-560 nm analyseret for risiko for for tidlig fødsel. Et studie fra 2020 undersøgte, om UFP fra udstødning fra jettfly var forbundet med øget forekomst af for tidlig fødsel blandt gravide. Ingen af de foreliggende epidemiologiske studier så på udsættelse fra emissioner fra skibe, jernbaner, veje eller bremsestøv<sup>7</sup>.

Tre studier undersøgte prænatal (prænatal=før fødslen) udsættelse for UFP, heraf to kohortestudier om udvikling af astma hos børn og et registerstudie af for tidlig fødsel. To kohortestudier undersøgte henholdsvis forekomst af kroniske lungesygdomme og diabetes og hjerte-kar-sygdomme, og et langtidsstudie undersøgte udsættelse for UFP og risiko for forekomst af alle hjerte-kar-sygdomme, blodprop i hjertet og hjertesvigt. Endvidere et registerbaseret case-crossover studie af risiko for udvikling af blodprop i hjertet efter høj eksponering for UFP samt et studie af forekomst af luftvejssymptomer og astmadiagnoser hos skolebørn.

To tidsseriestudier undersøgte udsættelse for UFP og øget risiko for daglige dødsfald af hjerte-kar-sygdomme, en tidsserieundersøgelse undersøgte dødelighed af KOL og et studie fra 8 byer undersøgte sammenhænge mellem dødelighed af hjerte-kar-sygdomme, luftforurening og lufttemperatur. En undersøgelse undersøgte daglig overdødelighed og udsættelse for UFP baseret på data fra en bybaggrundsmålestation.

Andre luftforureninger blev vurderet i alle studier, men kun 11 studier justerede herfor i den statistiske analyse. Tre studier overvejede transportstøj som en mulig confounder.

---

<sup>6</sup> Health Effects of Ultrafine Particles UMWELT & GESUNDHEIT 05/2018 Project No. 003777 7205 UKAGEP. <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

Forklaring: En confounder er en anden faktor, her støj, som også kan påvirke resultatet af undersøgelsen ud over den faktor, som man undersøger, i dette tilfælde UFP.

Forfatterne gennemgår også toksikologiske undersøgelser, der ikke refereres her, da tiden ikke tillader det.

#### *Forfatternes konklusion*

Epidemiologiske undersøgelser, der indgår i denne gennemgang tilføjer yderligere evidens for negative helbredseffekter af UFP-eksponering, herunder for tidlig fødsel, astma i barndommen, diabetes og blodprop i hjertet, hvorimod undersøgelser af dødelighed viser blandede resultater. Der er dog stadig begrænset viden om helbredseffekter af kildespecifik UFP-eksponering relateret til forskellige transportformer, som meget få eksisterende undersøgelser fokuserede på. Derfor er der behov for flere undersøgelser, der vil kunne estimere UFP-bidrag fra forskellige transportrelaterede kilder samt indarbejde modeller, der inddrager flere forurenende stoffer for at belyse uafhængige effekter af UFP<sup>8</sup>.

#### **Undersøgelser af UFP publiceret efter ovenstående review.**

##### *Langtidsundersøgelser*

En forskergruppe undersøgte sammenhængen mellem udsættelse for UFP og udvikling af astma i den hollandske fødselskohorte PIAMA (Prevention and Incidence of Asthma and Mite Allergy), og om der fandtes en korrelation med UFP uafhængigt af andre luftforureninger. I undersøgelse indgik data fra fødsel op til 20-års alderen fra i alt 3.687 deltagere. Den årlige gennemsnitlige udsættelse for UFP ved boligerne blev estimeret med en model, der kombinerede stationære målinger fra 20 regionale områder med mobile målinger med kondensations partikelmålere fra 14.392 vejsegmenter udført fra juni 2016 til november 2027. Langtids udsættelse for NO<sub>2</sub> PM<sub>2,5</sub> og PM masse blev bestemt ved anvendelse af en land-use regressionsmodel, der er udviklet under the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE).

I alt 812 nye astmatilfælde blev identificeret. Den mediane årlige gennemsnitlige UFP-koncentration ved fødselsadressen var 10.800 partikler/cm<sup>3</sup> med IQR på 2.342 partikler/cm<sup>3</sup> og ved 20-års alderen 11,442 partikler/cm<sup>3</sup> med IQR på 3.833 partikler/cm<sup>3</sup>.

Forklaring: IQR=interquartile range er et mål for variabilitet eller spredning for kvantitative data og er forskellen mellem den 1. kvartil eller 25 percentilen og den 3. kvartil eller 75 percentilen. Ligesom standard deviation er et mål for variabilitet i forbindelse med middelværdi, så anvendes IQR i forbindelse med medianværdien, der er et mål for midten af en fordeling af kvantitative variable, svarende til 50 percentilen.

Samlet set fandt forskerne, at højere udsættelse for UFP var forbundet med højere forekomst af astma (justeret odds ratio (OR) (95% confidensinterval) 1,08 (1.02,1.14) og 1,06 (1,00, 1,12) per IQR-stigning i udsættelse ved henholdsvis fødselsadressen og opfølgingsadressen, svarende til henholdsvis 8 % og 5 % øget risiko. Korrelationerne var ikke længere signifikante efter justering for andre trafikrelaterede forureninger som nitrogenoxider og adsorberet sod på fine partikler. Forfatterne konkluderer, at disse fund støtter betydningen af udsættelse for trafikrelaterede luftforureninger gennem barndom og ungdom, men giver ringe støtte for en uafhængig effekt af UFP.

<sup>8</sup> Vallabani NVS, Gruziova O, Elihn K et al. Toxicity and health effects of ultrafine particles: Towards an understanding of the relative impacts of different transport modes. Environ Res 2023; 231: 116186

En canadisk forskergruppe undersøgte, om prænatal og udsættelse i barndommen for lave niveauer af UFP i udeluften var forbundet med forekomst af astma i barndommen. Kohorten omfattede alle børn født og boende i Montreal, Canada i perioden 2000-2015. Børnene blev fulgt fra fødslen til <13-års alderen for opståen af nye tilfælde af astma.

Der blev bestemt to eksponeringer for UFP: prænatal udsættelse baseret på beliggenheden af boligen ved fødslen og tidsvarierende udsættelse i barndommen baseret på boligens beliggenhed. Disse eksponeringer blev bestemt under anvendelse af en land use regressionsmodel, der var udviklet specielt for Montreal med en opløsning på 100x100 m<sup>2</sup>. Modellen var baseret på koncentrationer målt med en transportabel kondensations partikelmåler i forbindelse med målekampagner henholdsvis i marts og juni/juli måned.

Kohorten omfattede 352.966 børn, hvoraf 30.825 havde udviklet astma ved opfølgning. Den gennemsnitlige eksponering for UFP, henholdsvis prænatalt og i barndommen, var 24.706 partikler/cm<sup>3</sup> (IQR = 3,785 partikler/cm<sup>3</sup>) og 24.525 partikler/cm<sup>3</sup> (IQR =3.427 partikler/cm<sup>3</sup>). Ingen af disse eksponeringer var forbundet med forekomst af astma i barndommen, og justering for samtidig udsættelse for NO<sub>2</sub> og PM<sub>2,5</sub> i udeluften ændrede ikke resultatet<sup>9</sup>.

Kommentar: I White paper fra 2019 anføres det, at hvor land use regressionsmodeller (LUR) fungerer godt for fine partikler og visse gasser, så er det vist, at de fungerer signifikant dårligere for UFP.

Et dansk kohortestudie publiceret maj 2023 undersøgte sygelighed af blodprop i hjertet og specifikke typer af og kilder til luftforurening i Danmark. Kohorten omfattede alle danskere over 50 år, der havde boet i Danmark i perioden 2005-2017 og aldrig havde fået diagnosticeret en blodprop i hjertet.

Under anvendelse af danske luftforureningsmodeller blev der modelleret tidsvarierende estimater af PM<sub>2,5</sub>, UFP, elementært kulstof (EC) og NO<sub>2</sub> totalt og fra trafik og fra kilder ikke relateret til trafik.

Den mediane 5-års gennemsnitlige koncentration af luftforureningerne var: PM<sub>2,5</sub>=11,2 µg/m<sup>3</sup> (10th–90th percentil: 9.1–12.2), UFP=11,106 partikler/cm<sup>3</sup> (10th–90th percentil: 7,963–15,695), EC=0,7 µg/m<sup>3</sup> (10th–90th percentil: 0.5–1.0) og NO<sub>2</sub> =15,3 µg/m<sup>3</sup> (10th–90th percentil: 10.5–23.7).

Kohorten bestod af 1.964.702 personer og 71.285 tilfælde af blodprop i hjertet. Estimerne for UFP og fine partikler var forbundet med en øget risiko for blodprop i hjertet med henholdsvis HR (Hazard Ratio) på 1.040 [95% (CI): 1.025, 1.055] per IQR (4.248 partikler/cm<sup>3</sup>) og 1.053 (95% CI: 1.035, 1.071) per IQR (1,85 µg/m<sup>3</sup>), svarende til henholdsvis 4 % og 5 % øget risiko. For UFP og fine partikler fra ikke trafikale kilder fandtes tilsvarende estimater, mens estimerne for UFP og fine partikler fra trafikrelaterede kilder var mindre (1.011 and 1.011). NO<sub>2</sub> fra ikke trafikale kilder var forbundet med blodprop i hjertet med HR =1:048(95% CI: 1.034, 1.062,) men ikke fra kilder relateret til trafik. Samlet set bidrog ikke trafikale kilder mere til den totale luftforurening end trafikken. I Danmark er

---

<sup>9</sup> da Silveira Fleck A, Vachon J, Buteau S et al. Exposure to ultrafine particles and the incidence of asthma in children. A population-based cohort study in Montreal, Canada. Environ Epidemiol 2022; 7:e236.

hovedkilderne til luftforurening fra ikke trafikale kilder med fine partikler og UFP ikke industrielle kilder til forbrænding som brændeovne og skibe<sup>10</sup>.

Konklusionen blev, at fine partikler og UFP fra trafik og ikke trafikale kilder var forbundet med øget risiko for blodprop i hjertet, hvor kilder, der ikke var relateret til trafik dominerede. Det bemærkes, at forfatterne i indledningen anfører, at det er få epidemiologiske undersøgelser, der har undersøgt langtidseffekter af UFP på hjerte-kar-sygdomme. Heraf fandt to studier korrelationer mellem UFP og risiko for iskæmisk hjertesygdom og slagtilfælde, og to andre studier fandt korrelationer mellem UFP og risiko for blodprop i hjertet. Et studie fandt korrelation mellem UFP og forhøjet blodtryk. Forfatterne anfører, at disse studier alle indikerer en korrelation mellem UFP og hjerte-kar-sygdomme, men at de har deres begrænsninger.

#### *Korttidsundersøgelse*

Et dansk studie, publiceret august 2023, undersøgte korrelationer mellem korttids eksponering for UFP og henholdsvis dødelighed og hospitalsindlæggelser i Storkøbenhavn af lunge- og hjerte-kar-sygdomme. Daglige koncentrationer af UFP i størrelsesordenen 11-700 nm og meteorologiske data blev monitoreret på en bybaggrundsmålestation i det centrale København lokaliseret 50 m vest for Nørre Alle. Målingerne blev udført med mobile partikelmålere i et område inden for en radius på 15 km af målestationen med 28 observationer per døgn, dvs. målingerne blev foretaget med 30 min. interval i perioden 2002-2018. Daglige tal for dødelighed af alle årsager, bortset fra ulykker, og hospitalsindlæggelser for hjerte-kar-sygdomme og luftvejssygdomme blev indhentet fra danske registre.

I undersøgelsen indgik i alt 140.079 dødsfald og henholdsvis 236.003 og 34.074 hospitalsindlæggelser for lunge- og hjerte-kar-sygdomme i perioden mellem 2002 og 2018. Hospitalsindlæggelser for lungesygdomme og hjerte-kar-sygdomme var signifikant forbundet med UFP, henholdsvis OR per IQR for UFP på 1,04 [95% CI: 1.01, 1.07], lag (dag)0-4 og 1.02 [1.00, 1.04], lag 0-1, svarende til henholdsvis 4 % og 2 % øget risiko. De stærkeste korrelationer blev fundet for dødelighed af KOL og hospitalsindlæggelser for astma, henholdsvis OR per IQR for UFP på 1,13 [1.01, 1.26] og 1,08 [1.00, 1.16.], lag 0-1, svarende til henholdsvis 13 % og 8 % øget risiko. Endvidere fandtes signifikante negative sammenhænge med mortalitet af lungeinfektioner og hospitalsindlæggelser for iskæmisk hjertesygdom og KOL.

Forfatterne konkluderer, at kortvarig eksponering for UFP kan være forbundet med en stigning i hospitalsindlæggelser for lunge- og hjertesygdomme samt dødelighed inden for op til en uge efter udsættelse for høje UFP-koncentrationer. Imidlertid sås ikke signifikante korrelationer mellem UFP og helbredsudfald efter justering for NO<sub>2</sub> og PM<sub>2,5</sub>, hvor justeringsbias ikke kan udelukkes<sup>11</sup>.

Det anføres i artiklen, at epidemiologisk evidens for helbredseffekter af kortvarig udsættelse for UFP fortsat er begrænset. Endvidere citeres en artikel af Hofman et al, for ”at

<sup>10</sup> Poulsen AH, Sørensen M, Hvidtfeldt UA et al. Source-Specific Air Pollution Including Ultrafine Particles and Risk of Myocardial Infarction: A Nationwide Cohort Study from Denmark. *Environ Health Perspect* 2023; 131(5):057010.

<sup>11</sup> Bergmann ML, Andersen Z J, Masslin A, Short-term exposure to ultrafine particles and mortality and hospital admissions due to respiratory and cardiovascular diseases in Copenhagen, Denmark. *Environ Pollut* 2023; 336:122396

sammenligneligheden af de foreliggende undersøgelser er begrænset, hvilket skyldes en væsentlig variabilitet i eksponeringsbestemmelse, målinger af udfald, antal eksponeringsdage (lags) og forskelle i kilder til lokale UFP-emissioner og meteorologiske forhold i byer<sup>12</sup>.

### **Undersøgelser af UFP fra flytrafik**

Der findes fortsat sparsomme undersøgelser af udsættelse for ultrafine partikler fra lufthavne. I de senere år er der publiceret en del målinger af ultrafine partikler omkring lufthavne. I et preprint fra august gennemgås disse undersøgelser samlet i indledningen. Kun nogle af disse omtales her, da tiden ikke tillader, at alle de anførte undersøgelser gennemgås. Desuden er det et forslag til en ny metode, der er til diskussion, og ikke beskrivelser af tidligere målinger. Det skal nævnes, at Sundhedsstyrelsen er i besiddelse af flere artikler om målinger uden for lufthavne, Det skal dog anføres, at resultaterne af disse undersøgelser ikke umiddelbart kan overføres til danske forhold.

#### *Målinger af UFP omkring lufthavne<sup>13</sup>*

De første beviser på at lufthavne er en potentiel kilde til UFP kom fra målinger fra Boston og Los Angeles tilbage i 2005 og 2008, hvor partikelantalskoncentrationen (PNC) et par hundrede m downwinds lufthavnene uventet var højere sammenlignet med upwinds.

Forklaring: 'upwind' er i retningen mod kilden til vinden og "downwind" er i retningen bort fra kilden til vinden.

For Los Angeles vedkommende fandtes partikler på mindre end 600 nm med en gennemsnitlig baggrundskoncentration på 2.500 partikler/cm<sup>3</sup> på kystensiden af lufthavnen. Ca. 500 m downwinds for lufthavnen steg koncentrationen til et gennemsnit på 50.000/cm<sup>3</sup>. Under anvendelse af en regional kemisk transportmodel blev beregnet, at luftfarten bidrog til de ultrafine partikler med omkring 7 % ved siden af andre regionale kilder som forbrug af naturgas, vejtrafik og madlavning.

For Zürichs vedkommende viste en undersøgelse fra 2020, at baggrundsniveauet af PNC var øget med en faktor 2-10 med årlige gennemsnitlige koncentrationer rangerende fra 10.000 til 100.000/cm<sup>3</sup> inden for 2 km afstand fra lufthavnen og op til 1.000 /cm<sup>3</sup> i mere end 4 km afstand.

Øget PNC blev også observeret inden for større afstande f.eks. 40 km fra Schiphol lufthavn i Amsterdam i 2015, hvor den gennemsnitlige årlige PNC lå på 9.600/cm<sup>3</sup>, og med en faktor 3 stigning, når vinden kom fra lufthavnen.

I 2022 har en undersøgelse tæt på London Gatwick Lufthavn vurderet bidragene til PNC ved to målestationer. Her var partiklerne i udeluft karakteriseret ved gennemsnitlige målinger fra 105 kampagner på 7.500-12.000/cm<sup>3</sup>. Lufthavnen bidrog med en beregnet andel på ca. 17 %, mens mere end 50 % af PNC ved de to målestationer stammede fra andre trafikale kilder.

### **Undersøgelser af UFP i Københavns Lufthavn (CPH) - eksponering og effekter**

---

<sup>12</sup> Hofman J et al. Ultrafine particles in four European urban environments: results from a new continuous long-term monitoring network. Atmos Environ 2016. 136, 68–81.

<sup>13</sup> Seidle J, Friedrich M, Thomas CK et. al. Introducing the novel concept of cumulative concentration roses for studying the transport of ultrafine particles from an airport to adjacent residential areas. Preprints/Preprint egusphere-2023-1696 Discussion started: 10. August 2023.

Formålet med en undersøgelse fra 2014 var at sammenligne personlig udsættelse for UFP blandt 5 forskellige grupper af ansatte i CPH.

30 medarbejdere fra fem forskellige faggrupper (bagagebehandlere, catering-chauffører, rengøringspersonale og airside og landside security) på CPH blev udstyret med en personlig monitor og en GPS, og målingerne blev udført på 8 dage fordelt over to uger i oktober 2012.

Målingerne viste signifikante forskelle i eksponering blandt de forskellige grupper. Bagagebehandlere var udsat for 7 gange højere gennemsnitlig koncentration med en geometrisk koncentration (GM) på  $37 \times 10^3$  UFP/cm<sup>3</sup>, (95% CI: 25–55x10 UFP/cm<sup>3</sup>) end ansatte, der overvejende arbejdede indendørs med GM:  $5 \times 10^3$  UFP/cm<sup>3</sup> (95% CI: 2–11x10-3 UFP/cm<sup>3</sup>). Cateringchauffører, rengøringspersonale og airside security var udsat for intermediære koncentrationer GM: 12 - 20 x.10<sup>3</sup> UFP/cm<sup>3</sup>.<sup>14</sup>

Copenhagen Airport Cohort 1990–2012 er et prospektivt kohortestudie, der omfatter 69.175 mænd i ufaglærte stillinger. Den eksponerede del omfatter mænd ansat på CPH i ufaglærte jobs som bagagebehandlere eller andre udendørs jobs i perioden 1990-2012. Referencegruppen omfatter mænd fra det storkøbenhavnske område, der arbejder i ufaglærte stillinger. I undersøgelseerne indgår Global Positioning System (GPS) målinger i Københavns Lufthavn, information om jobfunktion/opgave for hvert kalenderår med ansættelse mellem 1990 og 2012, eksponering for luftforurening ved boligen, gennemsnitlig vægt af løftet bagage pr. dag og livsstil. Ved kobling til registre indhentes demografiske, socioøkonomiske og helbredsmæssige data. Erhvervsmæssige eksponeringsgrupper kategoriseres i henhold til arbejdstid på forpladsen "forpladsår", heholdsvis ikke-eksponeret, 0,1-2,9, 3,0-6,9 og  $\geq 7$  år.<sup>15</sup>

Rapporten "Helbredsskader og partikelforurening i Københavns Lufthavn Kastrup" fra 2016, beskriver et projekt, der er støttet af Arbejdsmiljøfonden og udført af forskere fra Statens Institut for Folkesundhed, Syddansk Universitet, Arbejds- og Miljømedicinsk Afdeling på Bispebjerg Hospital og Institut for Folkesundhedsvidenskab på Københavns Universitet.

Det overordnede mål for projektet, der startede i begyndelsen af 2012, var at undersøge sammenhænge mellem udendørs arbejde i Københavns Lufthavn og hjerte-kar-sygdom (iskæmisk hjertesygdom og slagtilfælde), kroniske luftvejslidelser (KOL og astma), lungekræft og blærekræft. Undersøgelsen omfattede 6629 nuværende og tidligere mandlige medarbejdere i Københavns Lufthavn i Kastrup og en stor kontrolgruppe på 62.546 personer, der ikke arbejdede i lufthavnen, i alt 69.175 personer.

Eksponeringen i studiet er baseret på personlige GPS-målinger i kombination med individuelle målinger af UFP i Københavns Lufthavn og informationer om jobfunktion for hvert kalenderår mellem 1990-2012. De grupper, der ikke indgik i GPS-målingerne blev vurderet af eksperter med kendskab til lufthavnen med henblik på opholdstid på forpladsen, der fungerede som proxymål for eksponering for UFP.

---

<sup>14</sup> Møller KL, Thygesen LC, Schipperijn J, Loft S, Bonde JP, Mikkelsen S, Brauer C. Occupational Exposure to Ultrafine Particles among Airport Employees - Combining Personal Monitoring and Global Positioning System. PLoS ONE 2014 9(9): e106671.

<sup>15</sup> Møller KL, Brauer C, Mikkelsen S, et al. Copenhagen Airport Cohort: air pollution, manual baggage handling and health. BMJ Open 2017;7:e012651



Deltagerne i undersøgelsen blev koblet til danske registre med oplysninger om ambulante hospitalsbesøg, hospitalsindlæggelser, kræftsygdomme og dødsårsager i perioden 1990 til 2012. Supplerende oplysninger blev indhentet med spørgeskema.

I analyserne fandtes ingen øget risiko for hjerte-kar-sygdom, KOL og astma blandt personer med udendørsarbejde i CPH sammenlignet med referencegruppen. Det var ikke muligt at sige noget om sammenhængen mellem udendørs arbejde i CPH og risikoen for lunge- eller blærekræft, da der var meget få sygdomstilfælde. Forfatterne anfører, at studiet er det første af sin art, og at det derfor er nødvendigt med undersøgelser fra andre lufthavne.<sup>16</sup> Undersøgelsen er publiceret i et videnskabeligt tidsskrift i 2020<sup>17</sup>.

### **Undersøgelser af beboere uden for lufthavne**

Der er ikke fundet danske undersøgelser af udsættelse for ultrafine partikler hos naboer til CPH, men der foreligger et mindre antal fra udlandet, der kort skal gennemgås her.

#### *Undersøgelser fra Schiphol Amsterdam*

En hollandsk rapport fra 2019 omtaler i det engelske resume en undersøgelse blandt 121 børn fra en nærliggende skole, hvor man fandt nedsat lungefunktion efter højere korttids eksponering for ultrafine partikler nær Schiphol lufthavn. På dage med høj eksponering havde børnene flere luftvejssymptomer i form af kortåndethed og hvæsende vejrtrækning og havde brug for mere medicin. Forfatterne anfører, at effekterne skyldes ultrafine partikler fra flytrafik såvel som fra andre kilder som vejtrafik. Endvidere, at der ikke indikationer på, at helbredseffekter af flytrafik er substantielt forskellige fra effekter forårsaget af vejtrafik. Rapporten er ikke peer-reviewet, og der er ikke fundet en publiceret artikel af denne undersøgelse af børn<sup>18</sup>.

En anden undersøgelse, der omtales i rapporten, er derimod publiceret. Her undersøgte forskerne helbredseffekter af kontrollerede korttids eksponeringer for UFP i udeluften nær Schiphol lufthavn og to motorveje hos 21 raske frivillige ikke-rygere i alderen 18-35 år. Deltagerne blev flere gange udsat for udeluft i 5 timer i et klimakammer under udøvelse af intermitterende moderat motion som cykling.

Undersøgelser af hjerte og lunger såsom lungefunktionsmålinger, forceret udåndet nitrogenoxid, elektrokardiografi og blodtryk blev målt før og efter eksponering og relateret til målt total- og størrelsesspecifik PNC.

PNC var i gennemsnit 53,500 partikler/cm<sup>3</sup> (range 10,500–173,200). En 5–95th percentil stigning i udsættelse for UFP (i.e. 125.400 partikler/cm<sup>3</sup>) var forbundet med nedsat lungefunktion, især FVC, på -73.8 mL (95% CI -138.8 – -0.4) og en forlængelse af det

<sup>16</sup> Helbredsskader og partikelforening i Københavns Lufthavn, Kastrup. Slutrapport til Arbejdsmiljøforskningsfonden, projekt nr. 22-2011-09.

[https://www.cph.dk/48da29/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/4\\_partikler-slutrapport.pdf](https://www.cph.dk/48da29/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/4_partikler-slutrapport.pdf)

<sup>17</sup> Møller KL, Brauer C, Mikkelsen S, Bonde JP, Loft S, Helweg-Larsen K, Thygesen LC. Cardiovascular disease and long-term occupational exposure to ultrafine particles: A cohort study of airport workers. *Int J Environ Hyg* 2020; 223(1):214-219.

<sup>18</sup> N.A.H. Janssen et al. Onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol, RIVM Rapport 2019-0084

<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0084.pdf>

korrigerede QT (QTc) interval i hjertekardiogrammet på 9.9 ms (95% CI 2.0 – 19.1). Disse effekter var forbundet med partikler <20nm, der overvejende stammer fra flytrafik, men ikke forbundet med partikler > 50 n., der især stammer fra vejtrafik.

Forklaring: FVC (forceret vitalkapacitet) viser, hvor stor en mængde luft, som man med fuld kraft kan puste ud af lungerne efter en maksimal indånding.

Effekterne er relativt små, men optrådte efter en enkelt 5 timer varende eksponering hos unge raske voksne. Forfatterne anfører, at denne undersøgelse ikke kan sige noget om langtidseffekter, og at der er et akut behov for langtidsstudier af udsættelse for UFP fra flytrafik<sup>19</sup>.

I 2022 kom så den ønskede “Effects of long-term exposure to ultrafine particles from aviation around Schiphol Airport”. Rapporten er ikke peer-reviewed, og der foreligger endnu ikke artikler baseret på undersøgelsen. Da der er så få langtidsundersøgelser omtales resultaterne kort her.

I rapporten opsummeres resultaterne således: Langtidsudsættelse for UFP fra flytrafik har muligvis en effekt på hjerte-kar-systemet, og udsættelse af gravide har muligvis en negativ effekt på det ufødte barns udvikling. Når der anføres muligvis, skyldes det, at der er for megen usikkerhed til at det kan konkluderes, at der er en kausal sammenhæng. Der er ingen indikationer på, at langtidsudsættelse for ultrafine partikler fra flytrafik er årsag til sygdomme i luftvejene. Imidlertid har tidligere forskning vist, at korttidsudsættelse kan forværre eksisterende luftvejssymptomer.

Der er utilstrækkelig videnskabelig evidens for at udsættelse for ultrafine partikler fra flytrafik har en virkning på nervesystemet eller forårsager diabetes. Utilstrækkelig evidens betyder, at resultaterne af delstudier i dette studie er enten modstridende eller uklare, og at der er udført et utilstrækkeligt antal af andre studier.

Med undtagelse at en mulig effekt på død af arytmier (hjerterytmeforstyrrelser) er der ingen indikationer på, at folk dør hurtigere, hvis de er udsat for ultrafine partikler fra flytrafik gennem mange år.

Endvidere anføres, at det er første gang, at der er gennemført en så omfattende undersøgelse af de potentielle helbredseffekter af ultrafine partikler fra flytrafikken. Resultaterne forstærker tidligere konklusioner fra det hollandske sundhedsråd. Som sådan øger de niveauet af forståelse for de mulige effekter af ultrafine partikler på menneskers sundhed. For at understøtte disse konklusioner yderligere, skal der udføres undersøgelser i andre store internationale lufthavne<sup>20</sup>.

#### *Undersøgelser omkring Los Angeles Lufthavn*

I et studie fra 2018 gik 22 frivillige ikke-rygere med mild astma ved to lejligheder en to timers tur i to parker, hvor den ene lå uden for en zone med høj udsættelse for UFP fra vinden

<sup>19</sup> Lammers A, Janssen NAH, Boereb AJF et al. Effects of short-term exposures to ultrafine particles near an airport in healthy subjects. *Environ Int* 2020; 141: 105779.

<sup>20</sup> N.A.H. Janssen et al. Effects of long-term exposure to ultrafine particles from aviation around Schiphol Airport. RIVM report 2022-0068 <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2022-0068.pdf>

fra Los Angeles internationale lufthavn, mens den anden park lå inden for zonen. Der var tale om et cross-over studie, hvilket vil sige, at deltagerne fungerede som deres egen kontrol, hvor parken inde i zonen fungerede som eksponering og parken uden for zonen som kontrol. Lungefunktionsundersøgelser og undersøgelser af cytokiner i blodet blev målt før og efter eksponering.

Forklaring: Cytokiner er signalstoffer af betydning for forskellige funktioner i kroppen, herunder immunsystemet. Cytokiner omfatter bla. interleukiner (IL)

Endvidere blev der foretaget personmålinger af UFP og stationære målinger af UFP, fine partikler og andre luftforureninger, og der blev foretaget en kildeanalyse for at skelne mellem UFP fra flytrafik og fra vejtrafik.

UFP var signifikant højere på eksponeringsstedet (53.342 partikler/cm<sup>3</sup>) end i den lave eksponeringszone (19.557 partikler/cm<sup>3</sup>) med en gennemsnitlig forskel på ca. 34.000 partikler/cm<sup>3</sup>. Lufthavnsrelateret UFP blev adskilt fra trafikrelateret UFP ved en komponentanalyse, og en stigning i lufthavnsrelateret UFP var signifikant korreleret med øget niveau af cytokin IL-6.

Forfatterne konkluderer, at så vidt de ved, er denne undersøgelse den første til at vise en øget akut systemisk inflammation (ved frigørelse af cytokin IL-6) efter udsættelse for lufthavnsrelateret UFP<sup>21</sup>.

Et studie fra 2020 undersøgte, om UFP fra udstødning fra jettfly var forbundet med øget forekomst af for tidlig fødsel blandt alle gravide, der fødte i perioden 2008-2026 mens de boede inden for 15 km fra lufthavnen i Los Angeles. I analysen indgik 174.186 fødsler, heraf 15.134 for tidlige fødsler. Den gennemsnitlige UFP-eksponering var 12.000 partikler/cm<sup>3</sup> med et minimum på 2.500 partikler/cm<sup>3</sup> og maksimum på 120.000 partikler/cm<sup>3</sup>. IQR var 9.200 partikler/cm<sup>3</sup>. (Jeg går ud fra, at der er tale om en skrivefejl, således at der ikke skulle stå mean=middelværdi, men median=50 percentilen).

Under anvendelse af en UFP dispersionsmodel blev de gennemsnitlige UFP-eksponeringer i i. trimester og hele graviditeten linket til mødrenes geokodede adresser. Eksponering for UFP fra udstødning fra fly i graviditeten var signifikant forbundet med en højere risiko for for tidlig fødsel pr. interkvartil stigning i UFP-eksponering. OR (Odds Ratio) for for tidlig fødsel blev estimeret til at være 1,04(95%CI:1.02,1.06) per IQR stigning i UFP (9.200 partikler/cm<sup>3</sup>), svarende til 4 % øget risiko. Når man sammenlignede den fjerde kvartil af eksponeringen med den første kvartil, var OR 1,14 (95 % CI:1.08-1.20). Ydermere var eksponeringen for UFP fra flyudstødning uafhængigt forbundet med for tidlig fødsel efter at have taget højde for sameksponering for NO<sub>2</sub> og flystøj<sup>22</sup>.

Et studie, publiceret i 2021, blandt 75.936 mænd og kvinder, der boede p Los Angeles Amt og deltog i the Multiethnic Cohort Study, undersøgte korrelationer mellem udsættelse for UFP fra

---

<sup>21</sup> Habre R, Zhou H, Eckel SP et al. Short-Term Effects of Airport-Associated Ultrafine Particle Exposure on Lung Function and Inflammation in Adults with Asthma. *Environ Int.* Author manuscript; available in PMC 2019 February 08 U:S NatOinal Library of Medicine.

<sup>22</sup> Wing SE, Larson TV, Hudda N et al. Preterm Birth among Infants Exposed to in Utero Ultrafine Particles from Aircraft. *Environ Health Perspect* 2020;128(4)

lufthavnen og risiko for henholdsvis nyopståede tilfælde af ondartet hjernekræft (n=155) og meningeom (n=420) diagnosticeret gennem 16,4 års opfølgning.

Forklaring: Meningeom er en langsomt voksende hjernesvulst, der udgår fra hjernens hinder. Ses hyppigt hos kvinder i 50-70-års alderen og er oftest godartet.

Udsættelse for UFP fra fly blev estimeret for deltagere inden for et 53 x43 km stort område rundt om Los Angeles Internationale Lufthavn fra indtræden i kohorten i 1993-1996 og indtil 31. december. Hertil blev anvendt den amerikanske miljøstyrelses American Meteorological Society/Environmental Protection Agency Regulatory Dispersion Model (AERMOD).

Der var stor spredning blandt baseline UFP i hver af de race/etniske grupper, højest hos latin-amerikanere (320 – 73.630 partikler/cm<sup>3</sup>) afrikanske amerikanere (450 – 70.250 partikler/cm<sup>3</sup>), intermediær hos europæiske amerikanere (300-64.830 partikler/cm<sup>3</sup>) og lavest hos japanske amerikanere (510-55.750 partikler/cm<sup>3</sup>).

Risikoen for ondartet hjernekræft blandt alle deltagere tilsammen var øget med 12 % (95% CI:0.98-1.27) per IQRstigning i lufthavnsrelateret udsættelse for UFP (svarende til 6700 partikler/cm<sup>3</sup>). HR var ikke øget hos europæiske amerikanere og japanske amerikanere, let øget hos latinamerikanere og statistisk øget hos afrikanske amerikanere med HR på 1.32 (95% CI 1.07–1.64) svarende til 32 % øget risiko. Der var ingen øget risiko for udvikling af meningeom.

Forfatterne anfører, at undersøgelsen viser en lille øget risiko for udvikling af ondartet hjernekræft ved udsættelse for lufthavnsrelateret UFP for alle deltagerne til sammen. Der blev observeret en statistisk signifikant korrelation blandt afrikanske amerikanere, der var den undergruppe med den højeste udsættelse for UFP. Endvidere, at da årsager til ondartet hjernekræft er dårligt belyst med meget få etablerede risikofaktorer, kan denne undersøgelses resultater være af betydning, hvis de bekræftes i fremtidige studier<sup>23</sup>.

#### *En undersøgelse fra Californien*

I en kohorteundersøgelse, publiceret i 2023, fra Californien indgik moder- barn par fra enkeltbarns fødsler mellem 1. januar 2001 og 31. december 2014 på Kaiser Permanente Southern California hospitals (KPSC). Formålet med undersøgelsen var at korrelere mødrenes udsættelse for UFP fra flytrafik og autisme spektrum forstyrrelser diagnosticeret inden 5-års alderen, i undersøgelsen forkortet ASD.

Kohorten omfattede 370.723 børn. Demografiske data, oplysninger om mødrenes helbred og ASD-diagnoser ved 5-års alderen blev indhentet fra elektroniske medicinske journaler. I analysen blev der anvendt estimater for eksponeringer for UFP og fine partikler fra alle lufthavne inden for det område af Californien, som hospitalerne dækkede, og genereret af UCD/CIT (University of California Davis/California Institute of Technology) Source Oriented Chemical Transport model (CTM). Desuden genererede modellen eksponeringsestimater for UFP og fine partikler fra andre kilder, såsom vejtrafik og terræntrafik, som blev anvendt til at kontrollere for confounding.

---

<sup>23</sup> Wu AH, Fruin S, Larson TV et al. Association between airport-related ultrafine particles and risk of malignant brain cancer: a multiethnic cohort study. *Cancer Res* 2021;16): 4360–4369.

I løbet af opfølgningstiden blev 4.554 børn (1,4 %) diagnosticeret med ASD. Mødrenes udsættelse for UFP fra fly var forbundet med en øget risiko for ASD. Hazard Ratio, HR: 1.02, (95 % Confidence interval (CI):1.01–1.03) per IQR = 0.02  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  stigning under graviditeten, svarende til 2% øget risiko - en lille, men signifikant korrelation, der var robust over for justering for ultrafine og fine partikler fra vejtrafik og anden trafik. Justering for støj svækkede effektestimatet for UFP, men det forblev statistisk signifikant<sup>24</sup>.

#### **Sundhedsstyrelsens konklusion:**

Sundhedsstyrelsen har gennemgået 3 omfattende reviews om helbredseffekter af ultrafine partikler (UFP) fra de seneste 10 år samt undersøgelser publiceret efter at dataindsamlingen er afsluttet i det seneste review fra maj 2023. Desuden er der gennemført en søgning på studier af lufthavnsrelaterede UFP, der ligeledes er gennemgået.

Denne gennemgang viser, at der generelt for UFP er vist statistiske korrelationer med flere helbredsudfald, men at der er flere forhold, som gør, at der ikke kan foretages en grundig sammenligning af resultater på tværs af studier. F.eks. varierer detektionsgrænsen for partikler med ringe størrelse bredt i kommercielle måleinstrumenter, hvilket kan påvirke sammenligneligheden af absolutte koncentrationer. Der er endvidere stor variabilitet i eksponeringsbestemmelser og i målinger af udfald. Denne mangel på sammenlignelighed på tværs af studier er grunden til, at WHO har konkluderet, at der ikke er tilstrækkelig evidens fra epidemiologiske undersøgelser til at formulere en grænseværdi for UFP. De danske undersøgelser af ansatte på CPH har ikke vist øget risiko for hjerte-kar-sygdomme, KOL og astma ved udsættelse for UFP under arbejde i lufthavnen. Der foreligger undersøgelser af UFP i luften omkring flere udenlandske lufthavne, men kun få epidemiologiske undersøgelser og ingen i Danmark. Alt i alt må det konkluderes, at forskning inden for helbredseffekter af udsættelse for UP, specielt for UFP fra i og omkring lufthavne, er i tidligt stadium. Enkelte undersøgelser har vist statistiske korrelationer med lufthavnsrelateret UFP, men på nuværende tidspunkt er det ikke vist, at der er en uafhængig effekt af UFP. Der er behov for flere undersøgelser, herunder flere langtidsundersøgelser.

---

<sup>24</sup> Cartera SA, Rahman M, Lin JC et al. Maternal exposure to aircraft emitted ultrafine particles during pregnancy and likelihood of ASD in children. *Environ Int* 2023; 178: 108061.

## **Svar til: Høring 64914 af: Birte Knutsson**

APPLICATION DATE

24. oktober 2024

SVARNUMMER

155

INDSENDT AF

Birte Knutsson

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther kingsvej 3

HØRINGSSVAR

## **Hørings svar**

### **Vedrørende ny cykelbro i Sydhavnen**

Som beboer tidligere på Islands Brygge syd , og de sidste 3 år i Engholmene har jeg med interesse fulgt planerne med en ny cykelbro mellem

Islands brygge og Engholmene.

En foranalyse belyser flere forskellige muligheder for broens placering.

På baggrund af analysen har kommunen valgt at arbejde videre med en løsning som man forestiller sig gennemført i et færdigudviklet

og tæt bebygget område på Enghave brygge , selv om at det af analysen fremgår at denne løsning indebærer problemer for byrummet på

Engholmene .

Efterfølgende har en udvidet foranalyse vist at denne løsning vil skabe store trafikmæssige udfordringer og sikkerhedsmæssige risici

på Enghave brygge.

Den oprindelige foranalyse peger også på en mulig sydligere løsning . Den scorer topkarakter og vil kunne etableres i et endnu ikke færdigudbygget område med gode og sikre landingspunktet på begge sider af vandet.

Den vil give lettere adgang til metro og bedre trafikmæssig sammenhæng fra Vesterbro til Amager fælled og Jernbanebyen .

Kommunen bør sikre at man undersøger denne mulighed for den kommende bro.

med venlig hilsen Birte Knutsson

# **Svar til: Høring 64914 af: Morten Strandgaard**

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

154

## INDSENDT AF

Morten Strandgaard

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Cufadan Ejendomme A/S

## BY

Vanløse

## POSTNR.

2720

## ADRESSE

Skalbakken 17

## HØRINGSSVAR

På vegne af en række grundejere i området Jyllingevej, Floras Allé, Skalbakken og Skjulhøj Allé i Vanløse indsender vi hermed hørings svar til KP24.

Området fremstår i dag som et lukket og nedslidt industri kvarter af ældre dato, men vi har et fælles ønske om at åbne området op og skabe et nyt, levende bykvarter med plads til både boliger og erhverv.

Området er udlagt som E0-område (kreativ zone) under lokalplan 417 fra 2007, men har siden haft en begrænset udvikling og huser kun få kreative virksomheder. Det er ikke lykkedes at skabe det sprudlende, kreative miljø og fællesskab, som planen tiltænkte, og her 17 år efter står arealet stadig som et lukket, betongråt erhvervskvarter; præget af asfalt og tagpap og med ringe kvalitet i både bygninger og uderum. Et område som ikke indbyder til ophold, og som kun få i Vanløse har kendskab til på trods af en attraktiv placering i bydelen som et infrastrukturelt knudepunkt ved Jernbane Allé, Ålekistevej og Jyllingevej, tæt på offentlig transport, handels- og foreningsliv samt skoler og daginstitutioner.

Det er vores drøm at skabe et kvarter, der både rummer fortidens industrielle kulturarv og samtidig viser vejen mod en bæredygtig fremtid. Et nyt, grønt samlingssted i Vanløse, der åbner sig op og sikrer gennemgang mod den eksisterende by, og hvor grønne byrum og facader skaber sammenhæng til de omkringliggende villaers haver og forbinder den industrielle historie med nutidens moderne byliv.

Vores vision er at udvikle et område med en varieret boligmasse, der kan tilføre Vanløse nye boligtyper som f.eks. bofællesskaber, mikroboliger og lejligheder med plads til familien. Dette vil bidrage til større diversitet i bydelen og udfylde det hul i boligmarkedet, som Vanløse står med i dag, hvor boligudbuddet overvejende rummer de store villaer og de små lejligheder. Vores ambition er at udvikle et område, der skaber plads til dem, der gerne vil blive i Vanløse gennem alle livets forskellige faser; både når den toværelses bliver for lille, når villaen bliver for stor, og når fællesskabet mangler.



Derfor ønsker vi, at kommuneplanrammen for den sydlige del af området (se vedhæftede kort) - som er det mest homogene i lokalplansområdet og derfor nemmest at udvikle og integrere i den eksisterende by - ændres til en C2 eller C3-ramme, så der kan udvikles nye boligtilbud blandet med noget af det eksisterende erhverv.

På vegne af grundejerne af:

3387 Vanløse, København

3345 Vanløse, København

8cl Vanløse, København

8cm Vanløse, København

3377 Vanløse, København

3384 Vanløse, København

8an Vanløse, København

8l Vanløse, København

3396 Vanløse, København

3344 Vanløse, København

3397 Vanløse, København

MATERIALE:

matrikeloversigt skalbakken kvarteret.pdf



## **Svar til: Høring 64914 af: Sekita Petersen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

153

INDSENDT AF

Sekita Petersen

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs Vej

HØRINGSSVAR

Hermed høringsvar vedr. forslag til kommuneplan 2024, fra Brogruppen Enghave Brygge, se venligst vedhæftede.

Med håb om en bedre by.

MATERIALE:

hoeringssvar.pdf

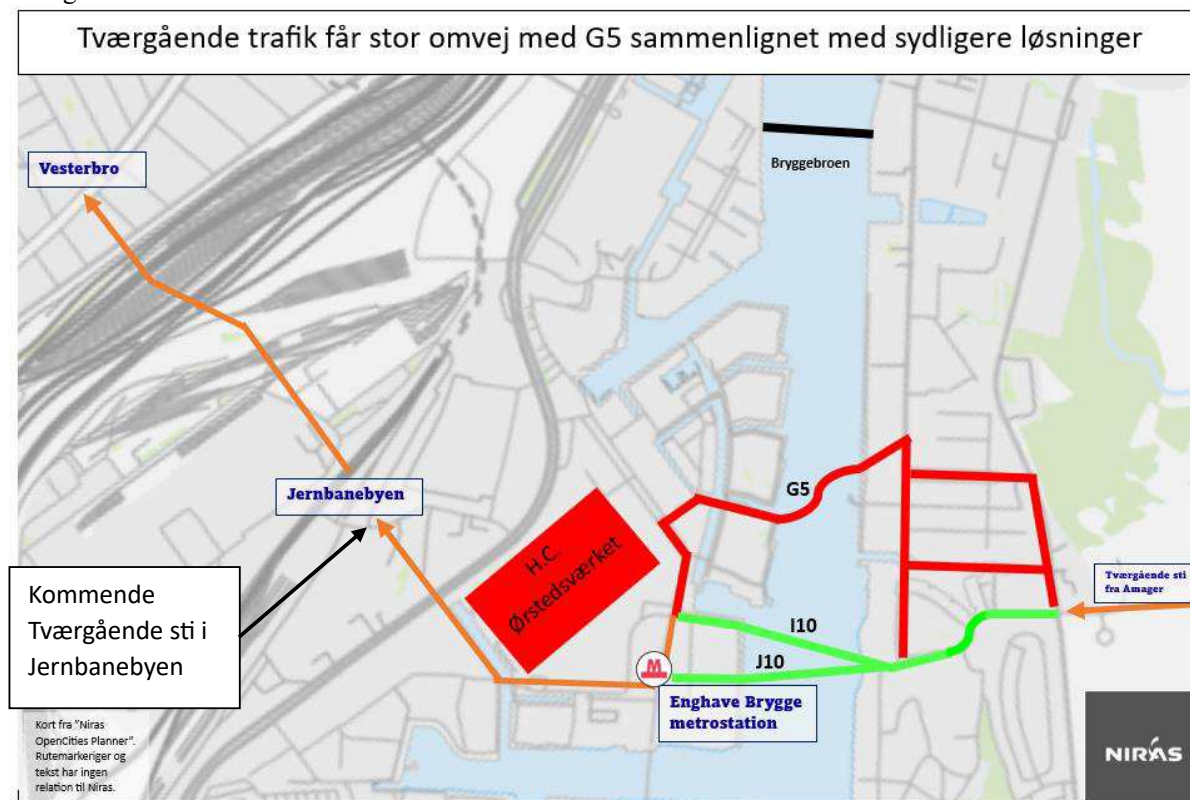
Oktober, 2024

Høringssvar, Kommuneplan 2024

Angående planer om ny cykelbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge.

Vi vil gøre opmærksom på, at man aktuelt arbejder på en cykelbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge syd med placering G5, der skaber omveje for mange og tvinger utrygge cyklister ud på en omvej fordi de ikke tør cykle på de direkte og mere trafikerede ruter. Dette gør man, selvom en løsning der skaber direkte forbindelse til allerede etablerede og kommende cykelnetværk har været foreslået og fravalgt. Vi mener ikke at dette stemmer overens med at man ønsker fokus på ”mobilitet og en sammenhængende og sund klimaby”, da det nedprioriterer cyklisterne at tilbyde dem omveje sammenlignet med andre mere direkte løsninger der har været foreslået og endda fået flere point i foranalysen, fx en sydligere placering af cykelbroen som J10/I10.

Vi mener at J10/I10 giver en bedre sammenhæng i byen end G5, da den giver cyklisterne en direkte forbindelse til tværgående sti i Amager Fælled og til den kommende tværgående cykelsti i Jernbanebyen, samt en direkte forbindelse til metroen. Vi mener derfor også, at J10 kommer til at aflaste Bryggebroen mere end G5 fordi den faktisk tilbyder mange cyklister attraktive og kortere veje i stedet for, som G5, at tilbyde omveje sammenlignet sydligere løsninger. Dette overblik får man fx på et kort hvor både G5 og J10 er afbilledet:



Vælger man J10/I10 i stedet for G5 får man en bedre tværgående sammenhæng grundet bedre forbindelse til tværgående sti i Amager fælled, Jernbanebyen, Vesterbro, Enghave Brygge metrostation og kortere rejsetid til hovedbanegården.

Man kan bemærke, at man i kommunalplanen ønsker at have fokus på; hovedstadens byudvikling og mobilitet; boliger og sammenhængende by; en sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid; samt udvikling med respekt for byens sjæl. Man har fravalgt at arbejde videre med sydligere løsninger og valgt at

Oktober, 2024

fortsætte arbejdet med G5 uden at undersøge de specifikke bro-løsningers sammenhæng med det overordnede vejnetværk fx tværgående sti i Amager fælled, kommende tværgående cykelsti i Jernbanebyen. De specifikke bro-løsningers sammenhæng med det overordnede vejnetværk er ikke undersøgt. Vi mener ikke at det nuværende grundlag er acceptabelt og vi mener at det at arbejde med G5 i stedet for sydligere løsninger er i strid med at man jf. kommunalplanens fokus ønsker en sammenhængende by og en sund klimaby.

Ud fra nedenstående uddrag kan man se hvordan det forventes at Bryggebroen vil blive aflastet da cyklister er utrygge ved at tage den hurtigste vej. Uddrag fra fagligt notat fra TMF d. 01.02.2024 som bemærkning til et skriv fra beboerne på Engholmene og NPV og som bemærkning til at Bryggebroen ikke vil blive aflastet som forudsat med valg af G5 i stedet for sydligere løsninger:

Desuden, som det blev præsenteret i oplæggene på informationsmødet den 17. januar 2024, er kapaciteten på Bryggebroen opbrugt. Det betyder bl.a., at der er en øget risiko for, at der opstår utrygge situationer ved at benytte broen, og at nogle hellere vil køre en omvej ad den nye bro.

Vi mener det er yderst kritisabelt at man lige nu arbejder på en cykelbro der tvinger cyklister ud på en omvej ad den nye bro fordi de er utrygge ved at køre på den overbelastede Bryggebro. Hvorfor arbejder man ikke på en løsning der tilbyder attraktive alternative ruter med god tværgående sammenhæng, ikke kun for de lokale beboere, men også for dem som krydser området på vej gennem byen? Vi mener det er uacceptabelt at de utrygge cyklister skal tvinges ud på omveje, særligt når man har en alternativ mulighed der har fået flere point i foranalysen(J10), også selvom de her nævnte fordele ved den alternative løsning ikke er medtaget i foranalysen. Den alternative, fravalgte, løsning vil skabe så god tværgående sammenhæng og nærhed til metro, samt attraktiv rejsetid til hovedbanegården, at vi mener man kan forvente at en stor del vil tilvælge denne løsning. Desværre har man ikke kigget på disse faktorer før man valgte hvilken løsning man ønskede at arbejde videre med, og TMF har ej heller på noget tidspunkt udtrykt over for os, at de ønsker at gøre politikerne opmærksomme på dette eller finder det relevant, hvorfor vi mener det bør nævnes nu.

Man bør desuden bemærke, at med den nye 'Fælled by', vil det give flere cyklister fra sydlig retning, for hvem der gælder det samme som øvrige cyklister fra sydlig og tværgående retning, at G5 aldrig vil skabe en attraktiv alternativ rute sammenlignet med sydligere løsninger. Man vil derfor med G5 tilbyde cyklister en snørklet og mindre attraktiv vej i forhold til sydligere løsninger. Dette er uacceptabelt når man med kommunalplanen arbejder på at skabe en sammenhængende by og en sund klimaby. Dette ser man på nedenstående illustration.



Oktober, 2024



Oven i dette, vil den planlagte cykelbro opfylde/tildække en kanal der er udgravet for mindre end 10 år siden, hvilket ud over at være en betydelig og unødvendig klimabelastning også reducerer pladsen til natur og fritid og derfor også er i strid med kommunalplanens største fokusområder. Arbejdet med den nuværende planlagte placering af cykelbroen er også i strid med at man ønsker udvikling med respekt for byens sjæl, da det giver en negativ udvikling i forhold til det Enghave Brygge og Sirius plads der findes i dag. Dette kunne for os være forståeligt, hvis der ikke var andre muligheder. Der har dog i processen været foreslået en placering lidt sydligere, hvor man på den ene side vil kunne integrere cykelbroen i et endnu ubebygget miljø, fx J10/I10 placeringen.

Der er lavet analyser på hvor meget G5 aflaster, men ikke for J10 eller andre sydligere løsninger. Vi mener at dette er en stor mangel og at man ikke kan udtale sig om hvordan de forskellige broløsninger aflaster Bryggebroen før denne analyse er lavet.

Vi håber, at I vil inkludere en sydligere broløsning i kommunalplanen. Dette vil bidrage til at København kan få en cykelbro der giver en god sammenhæng i byen hvor man har tænkt over sammenhængen med både kommende og eksisterende cykelstier i relation til broen, og at København får en cykelbro der giver

Oktober, 2024

stationsnærhed for flest og giver den korteste rejsetid til de fleste. Vi mener også det er relevant at nævne, at J10 har fået opbakning fra Danmarks Cyklistforbund, der også fraråder G5.

Tak for jeres tid.

Venlig hilsen  
Brogruppen Enghave Brygge

# **Svar til: Høring 64914 af: Gritt**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

152

INDSENDT AF

Gritt

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Vordingborggade 6E, 32

HØRINGSSVAR

Jeg rejser tre forhold omkring planen som jeg gerne så ændret.

1. Jeg ved at det er et ønske i høringsplanen at udvide Nordhavn længere ude i havet. I en tid hvor vores havkvalitet er under stærkt pres forekommer det mig ikke at være forenligt med ønsket om at genoprette det at tvinge havet endnu længere tilbage for at bygge nyt ud i det.
2. Vores offentlige transport system er dyrt at bruge. Jeg så hellere at man arbejdede på at gøre det billigere at bruge end at lave nye parkeringspladser. Da dette vil øge incitamentet for at køre bil i stedet for at bruge det offentlige.
3. Hvis man cykler ned af Århusgade og ned til Østbanegade er der ingen beskyttelse i form af cykelsti eller andet der skiller en fra bilerne. Det er et ønske at der udarbejdes en handlingsplan der tilføjes til Kommuneplanen for at gøre det mere sikkert at cykle der.



# **Svar til: Høring 64914 af: Henrik Døssing**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

151

INDSENDT AF

Henrik Døssing

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nannasgade 27, 3.tv

HØRINGSSVAR

Vedrørende planområde med plan nr.: R24.C.3.12, der er området afgrænset af Tagensvej, Baldersgade, Nannasgade og Hamletsgade.

Jeg fremsætter hermed høringssvar med henblik på at ændre rammebetegnelse for området R24.C.3.12 fra C3 tilbage til C2. Rammebetegnelsen for området blev ændret fra C2 til C3 i forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019. Dette skete uden specifikt høring af de berørte beboere i området.

Jeg mener, at den nuværende C3-rammebetegnelse tillader unødigt tæt erhvervsbyggeri, der lægger pres på infrastruktur, boligarealer, parkering og grønne områder. Nærområdet er i forvejen meget tæt bebygget.

Lokalplansområdet "Hamletsgade" er én af de få lokalplansområder i nærområdet, der er klassificeret som rammebetegnelse C3, mens hovedparten omkringliggende områder med C-klassificering forbliver klassificeret med rammebetegnelse C2. Det er et ønske fra beboerne i området, at der sikres en udvikling, der er i tråd med lokalområdets behov.

## **Svar til: Høring 64914 af: Martin Jakobsen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

150

INDSENDT AF

Martin Jakobsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Coop

BY

Albertslund

POSTNR.

2620

ADRESSE

Roskildevej 65

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede brev

MATERIALE:

koebenhavns kommune - hoeringssvar vedr kommuneplan 2024 omhandlende wittenberggade.pdf



Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V  
Indsendt via høringsportalen

Coop Danmark A/S  
Coop Ejendomme  
Roskildevej 65  
2620 Albertslund  
Martin Jakobsen  
M: +45 6155 1373  
[Martin.jakobsen@coop.dk](mailto:Martin.jakobsen@coop.dk)

23. oktober 2024

#### HØRINGSSVAR TIL Københavns kommune – Kommuneplan 2024

Coop Danmark A/S har læst København Kommunes forslag til Kommuneplan 2024.

På Wittenberggade 45, 2300 København S har Coop siden 1988 drevet en detailhandelsbutik - for tiden en 365Discount, og har alle dage været glade for placeringen. Wittenberggade 45 er placeret inden for kommuneplanrammen R24.C.9.10, som er et område til boliger og serviceerhverv og der fremgår ikke noget om detailhandel i denne ramme. Adressen er også placeret udenfor detailhandelsstrukturen hvorfor vi beder kommunen om at udlægge en "enkelstående butik" i detailhandelsstrukturen, som kan give mulighed for op til 1.200 m<sup>2</sup> dagligvarebutik eller lade butikken indgå i et af de nærliggende centerområder - "Amagerbrogade" eller "Øresundsvej" er de to nærmeste.

Med venlig hilsen

Martin Jakobsen  
På vegne af  
Coop Danmark A/S

## **Svar til: Høring 64914 af: Ann og Bue Hjort**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

149

INDSENDT AF

Ann og Bue Hjort

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 92, 3.1

HØRINGSSVAR

Der skal skabes en god sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen.

Derfor giver det ingen mening, at bruge Københavnerens penge på at planlægge en dyr bro mellem Sirius Plads (Islands Brygge) og Lyngholm (Enghave Brygge), på samme sted hvor der allerede er etableret en god forbindelse med havnebussen og som samtidig vil skabe en meget u hensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Ved Sirius vil der døgnnet rundt komme forplantning af lyd mellem tårnene ved folks soveværelser og opholdsrum. Og der vil være stor risiko for ulykker mellem børn og cyklister. På den anden side af vandet også store gener.

I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel. Nu ser man på en bro-løsning som både på vand og land fylder et stort areal, der ødelægger spirende grønne byrum og generer mange mennesker i hverdagen.

Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter (J10/I10), og som vil skabe en lige og langt bedre rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

Det er en løsning der vil bevæge sig udenom landing på det meget trafikerede Islands Brygge og skabe en mere direkte forbindelse mellem bydelene, samt metro.

Lav nu en ordentlig løsning fra start, som ikke ligger direkte oveni en god eksisterende havnebus rute, så vi kan få en god infrastruktur til offentlig transport og bevare vores værdifulde byrum.

Bue og Ann Hjort

## **Svar til: Høring 64914 af: karen Gottlieb**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

148

INDSENDT AF

karen Gottlieb

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 9, 5 mf.

HØRINGSSVAR

**Ang. Cykel/gangbro mellem Islands Brygge og Engholmene**

**At lave en bro som binder bydele sammen og giver nem adgang til bl. a. Metro er en glimrende idé, men ikke at at afsøge den mest optimale løsning er at spilde borgerne penge. Ikke at lytte til hverken københavnere eller fagkundska-ben er direkte arrogant.**

**Der bør undersøges sydligere løsninger og mere direkte løsninger ellers vil en ny bro være spild af ressourcer.**

**Kommunen bør sikre, at man undersøger de løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.**

# Svar til: Høring 64914 af: Lars Christoffersen

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

148

## INDSENDT AF

Lars Christoffersen

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Willy Brandts Vej 25, 4., 2

## HØRINGSSVAR

På baggrund af opfordringen til alle interesserede om at deltage i debatten og komme med bemærkninger, forslag og idéer til Kommuneplan 2024 fremsender jeg hermed mit bidrag, som vedrører ønskerne om at skabe bedre forbindelser mellem bydele der i dag er adskilt, jfr. siderne 50 og 51 i Kommuneplan 2024.

Som flittig cyklist, fodgænger og bruger af byens rum og nærtliggende natur, kan jeg helt tilslutte mig disse ønsker, så længe de er sikre og smidige for cykler og fodgængere, hvilket er en ambition som også udtrykkes på side 30 i Kommuneplan 2024, hvor der skrives:

Det er vigtigt, at københavnernes kan færdes trygt og sikkert i trafikken. For at sikre dette, blev der i 2017 vedtaget en nulvision for dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken i 2025. Der implementeres løbende nye tiltag for at opnå visionen.

Gang er københavnernes mest benyttede transportform, ligesom gang altid indgår som en del af andre ture, især til og fra den kollektive trafik. Samtidig bidrager gang til et levende byliv og det fremmer sundheden at gå. Attraktive og trygge gangforbindelser skal kæde de lokale bydele sammen, skabe gode adgange til den kollektive trafik og kæde den eksisterende by sammen med byudviklingsområderne. I byudviklingsområderne prioriteres forhold for gående og cyklende. Det er vigtigt, at byens gangarealer er tilgængelige for alle aldersgrupper, også for borgere med fysiske handicap, så byens rammer understøtter en aktiv livsførelse for alle københavnere.

Konkret er disse ambitioner ikke forenelige med de planer der arbejdes med vedr. en stibro mellem Islands Brygge og Enghave Brygge, nærmere bestemt med G5-løsningen, som indebærer et landingspunkt på Lyngholm på Enghave Brygge siden.

Med de erfaringer der er gjort med Inderhavnsbroens landingspunkter og deraf følgende farlige situationer for både gående og cyklende brugere, så er det helt uforståeligt og uforsvarligt, at KK vil bringe 25.000 cyklister om dagen tværs gennem et lokalområde, med daginstitutioner og tværgående lokaltrafik i form af gående, løbende, cyklende børn, voksne og ældre, samt biler fra tre parkeringskældre, der skal flette med cykeltrafikken. Et sådant kaos er der ingen erfaringer med

nogen steder i København, inkl. de negative erfaringer man har gjort sig med Inderhavnsbroen.

Ingen af de løsningsmuligheder, som KKs rådgiver Rambøll har præsenteret, vil give en løsning som er sikker og som sikrer en smidig trafikafvikling. På borgermødet d. 3. september 2024 fremkom Rambøll med en overvejelse om, at cykelfrafikken skal have forkørselsret. I spidsbelastningssituationer, med en cykel hvert eller hvert andet sekund, vil det fuldstændigt blokere for lokaltrafikken. Hvordan forestiller man sig, at børn skal komme i skole, metrobrugere skal komme til og fra Enghave Brygge station og biler skal komme til og fra arbejde?

Rambøll priste også smidigheden af løsningen med en rundkørsel i krydsningspunktet med lokaltrafikken. Men da cyklerne "kommer først" ind i rundkørslen i fht. lokaltrafikken, så vil det ikke ændre på problematikken beskrevet ovenfor hvor cyklerne skulle have forkørselsret. Det vil cyklerne i princippet også have med en rundkørsel, da lokaltrafikken vil skulle holde tilbage for trafik fra venstre, dvs. for trafik fra hhv. stibroen og fra Nelson Mandelas Alle, og en rundkørsel vil desuden ikke løse det helt selvstændige problem som Sivholm vil have med ud- og indkørsel.

At man tilmed ikke har undersøgt oplagte alternativer, hvor cykler fra stibroen kan ledes trygt og direkte ud til Nelson Mandelas Alle, potentielt direkte ud til Enghave Brygge metrostation og Bertha von Suttners Vej med forbindelse til Pladehals Alle, Vasbygade og Jernbanebyen, uden at komme i konflikt med lokaltrafikken, gør det endnu mere uforståeligt. Som minimum skylder KK en forklaring til de berørte beboere på Enghave Brygge om, hvorfor G5 løsningen er en så optimal løsning, at de langt mere sikre alternativer, som alt andet lige også er væsentligt billigere, ikke skal undersøges.

Et andet alternativ som bør undersøges, og som også kunne gøres mere sikkert end G5-løsningen, med langt mindre totale investeringer og samtidig sikre opfyldelse af ønskerne om at forbinde bydele der i dag er adskilt, kunne være at sammentænke forbindelserne 6, 7 og 8 på side 50 og 51 i Kommuneplan 2024 til en samlet løsning.

Det vil være oplagt, at forbindelse 8 (Fælled til strand forbindelsen) skal forbindes direkte med en stibro til Sjællandssiden af havnen. Om en sådan stibro skal have landingspunkt på det sydlige Enghave Brygge (ved metro/Bertha von Suttners Vej) eller på Teglnholmen må vurderes nærmere, men det landingspunkt kunne samtidig være fælles for forbindelserne 6 og 7, således at der kun skal være en stibro over havnen, fremfor de to som forbindelse 6 og 7 fremgår med på tegningen på side 51.

Det vil i sig selv være såvel økonomisk som trafikalt uforsvarligt ikke at undersøge alternativer til G5-løsningen yderligere inden en endelig beslutning, men også i lyset af, at Kommuneplan 2024 på side 26 skriver:

I forbindelse med den konkrete planlægning for tætte byområder vil der blive lagt særlig vægt på at skabe bymæssige kvaliteter, som gør områderne til attraktive arbejdspladser og boligområder, bl.a. gennem gode rammer for byliv, bebyggelsens arkitektur, byrum/friarealer, og med fokus på København, som en 15-minutters by.

Gennemtvinges G5-løsningen vil det stride mod "skabelse af...gode rammer for byliv, bebyggelsens arkitektur, byrum/friarealer". En rundkørsel hængende over Enghave Kanal, som er hovedkanalen i Enghave Brygge, og en fremføring af stibroen gennem/over den eksisterende kanal mellem Myrholm og Lyngholm vil ikke blot være i modstrid med ovenstående fra side 26 i Kommuneplan 2024, men også være i modstrid med lokalplan 494, hvoraf det bl.a. fremgår, at:

- §5 stk. 5: "Enghave Kanal" skal have en bredde på 18 m og øvrige kanaler skal have en bredde på mindst 8 m.
  - Kommentar: Lokalplanens krav til kanalbredder vil ikke overholdes, hvis stibroen

fremføres gennem/over kanalen mellem Myrholm og Lyngholm og hvis der etableres en rundkørsel ud over Enghave Kanal.

- Om "Enghave Kanal" skrives der bl.a. flg.:

Det kurvede forløb med den brede hovedkanal er lokalplanområdets samlende element.

Forløbet bindes sammen af en lang træække, en promenade og træbrygger langs kanalens østside, som danner grundlag for byliv og kontakt til vandet.

Enghave Kanal skal udformes som kvarterets sammenbindende byrumsforløb.

Planens centrale byrum er den 700 m lange hovedkanal "Enghave Kanal", der med sit kurvede forløb er en moderne reference til Christianshavns Kanal.

- Kommentar: En rundkørsel hængende over Enghave Kanal vil bryde forløbet af kanalen og forhindre den i at være "kvarterets sammenbindende byrumsforløb" og "lokalplanområdets samlende element / kvarterets centrale byrum" vil ophøre med at eksistere - stik mod lokalplanens forudsætninger.
- Langs havneløbet anlægges en sammenhængende og grøn havnepromenade, der følger området kant og forbinder området fra syd til nord med sti- og cykelbroer.
  - Kommentar: Med en krydsende stibro med 25.000 cyklister om dagen kan man ikke længere tale om en "sammenhængende og grøn havnepromenade", som forudsat i lokalplanen.
- Der skabes mere intime gaderum omkring de smalle kanaler mellem boligkarréerne.
  - Kommentar: Et sådant intimt gaderum har vi i dag langs kanalen mellem Myrholm og Lyngholm, men det vil forsvinde, i strid med lokalplanens forudsætninger, hvis stibroen forlænges gennem/over kanalen.

Jeg frygter, at ovenstående vil blive affejet, som værende ren NIMBY, men jeg håber samtidig, at mine kommentarer vil blive seriøst behandlet og at de flotte ord i såvel Kommuneplan 2024 som i lokalplan 494 ikke kun er flotte ord, men også finder klangbund blandt beslutningstagerne. I så fald bliver KK nødt til at vurdere alternativerne til G5-løsningen, inden en endelig beslutning tages. Viser G5 løsningen sig på den baggrund at være den optimale løsning, så kan beslutningen tages på et oplyst grundlag.

At beslutte en G5-løsning uden et sådant grundlag og i modstrid med KKs egen oprindelige scoring af de alternative landingspunkter, hvor G5-løsningen ikke scorede højest, kan ikke forsvares.



# Svar til: Høring 64914 af: Madeleine Saunte og Francesco Scarpati

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

147

INDSENDT AF

Madeleine Saunte og Francesco Scarpati

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs vej 25.1.4

HØRINGSSVAR

Vi er meget uforstående over planerne om placeringen af en cykel og gangbro mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge.

Forbindelsen er den ubetinget dårligste af alle de, der har været på bordet, hvilket gang på gang er blevet fremhævet, lige fra den foranalyse, kommunen selv bestilte, over fortsatte borgerprotester og indsigelser fra en række organisationer som Cyklistforbundet, Dansk Handicapforbund og Rådet for Bæredygtig trafik. Hvorfor fremturer man så, i stedet for at lytte til både eksperter og borgerne?

Vi henstiller til, at der bliver åbnet for at genoverveje sydligere løsninger. Og placere broen der, hvor den skaber bedre sammenhæng i byen ved at skabe genveje i stedet for omveje, bedre nærhed til Enghave Brygge metrostation, kortere rejsetid til hovedbanegården for flest, bedre sammenhæng med tværgående sti i Amager fælled, bedre sammenhæng med kommende tværgående sti i Jernbanebyen, bedre sammenhæng med Vesterbro.

# Svar til: Høring 64914 af: Sine Suhr Jensen

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

146

INDSENDT AF

Sine Suhr Jensen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Guldblommevej 20

HØRINGSSVAR

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støje op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens.

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Der bliver fløjet som aldrig før, og borgere på Amager og i Københavns Kommune, bliver taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr, hvor der år efter år sættes rekorder i antal flyafgange til både passagerer og fragt. Lufthavnen står ligeledes overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig MEGET kritisk til, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner... Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen.

# Svar til: Høring 64914 af: Mia Bregendahl

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

145

INDSENDT AF

Mia Bregendahl

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Mia

HØRINGSSVAR

## **Høringssvar Kommuneplan 2024**

Hermed fremsættes bekymringer vedr. Forslag til Kommuneplan 2024, specielt vedr. kommuneplanens kapitel 3, omhandlende byudvikling for Sydhavn.

Kommuneplanen vil muliggøre en større udvikling af området beliggende på Bådehavngade samt eventuelt vejetaablering nær sydhavnstippen og Valbyparken. Dette stemmer ikke overens med de øvrige formål med kommuneplanen samt København Kommunes biodiversitetsstrategi og handleplan.

Det beskrives at Kommuneplanen vil muliggøre "at sikre adgang til flere grønne og blå områder til københavnere med mulighed for biodiversitet, natur og rekreativ aktiv anvendelse og plads til stille fordybelse" samt at "biodiversiteten skal højnes".

En større byudvikling med en øget mængde tilflyttere vil have signifikante negative effekter på den unikke natur og biodiversitet der befinder sig på Sydhavnstippen.

Forurening i form af byggestøv, øget lysforurening fra maskineri (og senere høje bygninger), vil påvirke både flyvende insekter, padder, fugle og flagermus (flere af disse som er beskyttet jf. Habitatdirektivets bilag IV).

### **Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi og handleplan**

Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi og dertilhørende handleplan (2022-2025) er lavet i samarbejde med forvaltningerne og Danmarks Naturfredningsforening. Planen har til formål at understøtte, bevare samt øge biodiversiteten (grøn, blå og grå) i Københavns Kommune.

Handleplanen har fire temaer:

- TEMA 1: AT BEVARE OG FORBEDRE KØBENHAVNS EKSISTERENDE BIODIVERSITET
- TEMA 2: AT SKABE NY BIODIVERSITET I BYEN
- TEMA 3: AT UNDERSTØTTE VIDEN OG UDDANNELSE OM NATUR OG BIODIVERSITET

- TEMA 4: AT SKABE FRIVILLIGE FÆLLESSKABER OM BIODIVERSITET

Etablering af byudvikling på bådehavngade samt eventuel etablering af vejforløb understøtter ikke ovennævnte temaer, da mange af de biologiske principper (herunder sammenhængende naturområder, spredningsmuligheder samt påvirkning af arters økologiske funktionalitet) ikke kan opfyldes eller forringes.

I Biodiversitetsstrategien, i henhold til tema 1, nævnes det ligeledes " I år 2050 er Københavns økosystemer modstandsdygtige og tilstrækkeligt beskyttede " ( Københavns Kommunes Biodiversitetsstrategi, s. 10)

Da etablering af boliger samt eventuelt vejforløb er beliggende op til Sydhavnstippen, der er §3-beskyttet overdrev, samt nær valbyparken, der ligeledes er fredet må det konkluderes at vejen ikke beskytter den eksisterende biodiversitet på disse arealer.

Ligeledes må det antages, at etableringen af vejen ikke skaber ny biodiversitet i byen, Tvært imod vil områder asfalteres, forurening øges og eksisterende dyreliv forstyrres.

Som tillæg til de 4 temaer, nævnes der i biodiversitetsstrategien mål på tværs af disse temaer. herunder:

"I år 2050 skal der være mere plads til biodiversitet i København. Mindst 30 % af Københavns areal skal være udlagt som offentligt tilgængelige grønne områder (defineret som arealer, hvor der er sikret offentlig adgang med henvisning til afstandsanalyse behandlet på ØU 14.06.2022.) og 10 % af Københavns areal er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3"

På baggrund af ovenstående, bør boligbyggeriet samt vejen ikke etableres i det projekterede omfang nær §3-beskyttede arealer.

En af forudsætningerne for biodiversitet i større byer som København, er, at disse er præget af kultiverede områder såsom parker, industriområder og kirkegårde. Dog vil der i disse områder befinde sig biotoper for en lang række af plante,- dyre- og svampearter. Både sydhavnstippen og valbyparken er eksempler på sådanne områder.

I københavns Kommunes biodiversitetsstrategi nævnes Sydhavnstippen faktisk også som "område med biodiversitetsmæssig værdi på gamle restområder" (s. 14).

Biodiversitet øges gennem tilstedeværelse af forskellige faktorer. Herunder:

- Et områdes kontinuitet i tid
- Områdets sammenhæng med andre grønne områder
- Arealets størrelse
- Variation i topografi, jordtype, vind- og lyseksponering, struktur mm.

Sydhavnstippen repræsenterer et område med lang kontinuitet. området består af jord (affald) tippet i jorden mellem 1945 og 1973. Der har siden 2002 været udført frivillig naturpleje på stedet.

Sydhavnstippen er sammenhængende med valbyparken, hvilket øger arealet og den samlede potentielle biodiversitet for området. Spredning af arter, genetisk materiale og individer mellem disse to områder er mulig, ligesom områderne kan fungere som økologiske spredningskorridorer og raste- og fødesøgningsområder.

Både sydhavnstippen og Valbyparken repræsenterer stor variation i biotoper (herunder store, gamle træer, områder med lav drift på nær græssende får, åbne vindeksponerede områder, bakker, mindre haver, grønne hegn mv). Dette understøtter tilstedeværelse af mange forskellige arter af bla. flyvende insekter, padde, flagermus mv.

På baggrund af ovenstående, må det antages at Sydhavnstippen såvel som valbyparken er værdifulde områder biodiversitetsmæssigt da sådanne store, sammenhængende, varierede områder ikke ses mange steder i københavnsområdet, på nær Amager fælled.  
Arter og påvirkelsen af disse i Valbyparken og Sydhavnstippen

I Valbyparken såvel som Sydhavnstippen er der registreret flere fredede og beskyttede arter gennem årene.

bla. er der registreret følgende af habitatdirektivets bilagsarter: Grønbroget tudse, troldflagermus, brunflagermus og vandflagermus samt grøn frø som er fredet jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

Et byggeprojekt, med boliger i op til 4 etager vil forringe udsyn, samt påvirke fødesøgningsgrundlag (på baggrund af bygningshøjde og øget lysforurening) for flere af de truede flagermusarter.

På baggrund af dette, mener jeg ikke at byudviklingsprojekterne i Bådehavnsvej kan udføres i det omfang projektet er udlagt til.

Mvh

MB

# Svar til: Høring 64914 af: Asser Poulsen

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

144

INDSENDT AF

Asser Poulsen

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs Vej 17, 5. th

HØRINGSSVAR

Det er en god ide at få skabt en god sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen med den grønne kile.

Den bør man tænke sammen med den stibro, man ønsker over havnen fra Islands Brygge til Enghave Brygge.

Her mener jeg, at den linjeføring Forvaltningen er i gang med at planlægge mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge er helt skæv.

Dels vil den skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem tætte beboelser på begge sider af vandet.

Dels er der på Enghave Brygge-siden meget smalle veje og broer, og man vil de facto lukke en boligø helt inde med cykelbro og videre cykelvej. Med både dårlige og farlige muligheder for øens pendlere at komme til og fra deres bolig i myldretiden. Det samme gælder brugerne af øens børneinstitution.

Samtidig er vejen videre ud af øerne planlagt som en smal vej uden cykelsti mellem erhvervsbygninger på begge sider og dagligvarebutikker, der dagligt skal have leveringer med dertil hørende tung trafik. Det er direkte uansvarligt at sende flere tusinde cyklister den vej blandet med øernes egen trafik.

Desuden er der ikke et godt bud på en sikker løsning for børneinstitutionen, hvor cyklerne sendes lige forbi hoveddøren eller på de parkeringskældre, der har udkørsel lige ud til den planlagte cykelrute.

Jeg er selv cyklist og pendler 35 km dagligt, så jeg ved om nogen, hvad det vil sige at cykle på usikre strækninger. For mig at se bliver den planlagte cykelforbindelse et mareridt for både cyklister og alle andre trafikanter, hvis ikke der findes en anden løsning.

Livet på cykelstierne har ændret karakter, så der i dag kører elektriske cykler, ladcykler, speedpedalecs og fatbikes med op til 45 km i timen. Derfor det bør være et princip i Kommunalplanen, at nye hovedveje til cyklister så vidt muligt anlægges i sikker afstand fra beboelse.

Der er op til flere landingspunkter på Islandsbrygge-siden, der ikke lander lige ud for beboelsesejendom. Og på Enghavebrygge-siden er der mulighed for at lade cykelbroen gå via områdets sydlige havn og lande direkte inde på den kommende hovedvej Nelsons Mandela Alle på fastlandet tæt på metrostationen. Så cyklisterne ikke skal forcere flere kanaler på vejen over vandet eller køre lige forbi parkeringskældre og hoveddøre i beboelsesejendomme. Og så man helt kan undgå at sende dem ud i blandet trafik på veje uden cykelstier.

I foranalysen af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm, som man nu er ved at planlægge, scorer under middel.

Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter. Ud over at man her kan få en sikker forbindelse, kan man få en langt bedre sammenhæng til den grønne kile.

Både Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik anbefaler i klare vendinger disse løsninger, som også Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

# Svar til: Høring 64914 af: Torben Sloth

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

143

INDSENDT AF

Torben Sloth

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Dublinvej 17

HØRINGSSVAR

Mit høringssvar til "Fremtidens klimavenlige hovedstad" går hovedsageligt på kapitel 5 "En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid".

Som borger i Sundbyvester i Københavns Kommune ønsker jeg at gøre opmærksom på de gener, som vi oplever fra Københavns Lufthavn. Som beboere i relativ nærhed af Københavns Lufthavn oplever vi stadig oftere at træde ud i en kraftigt petrokemisk stinkende luft. Den søde og kvalme stank af fuel i luften er så markant, at jeg er stærkt bekymret over, at særligt mine børn er tvunget til at færdes i den.

Som en *sund klimaby* må Københavns Kommune involvere sig i at få nedbragt den luftforurening, der finder sted fra den bynære lufthavn. At luftkvaliteten er alt for dårlig og at Københavns Lufthavn er synderen, i hvert fald i en radius af 3 km omkring lufthavnen, er dokumenteret i en rapport af **DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi** så sent som i april 2024, hvor det bl.a. fremgår, "at lufthavnen udleder store mængder ultrafine partikler, som er helt små nanopartikler med en diameter under 100 nanometer (nm)." Det er ultrafine partikler, som i følge WHO bl.a. kan medføre kræft-, hjerte-karsygdomme og demens.

Med Københavns Lufthavns massive, igangværende udvidelse må vi forvente, at luftforureningen øges markant i årene fremover.

I kommunens "Mål for Københavns udvikling" står der, at "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Det er et prisværdigt mål, men det kan under ingen omstændigheder indfries uden handling i forhold Københavns Lufthavns utilstedeligt høje udledninger.



## Svar til: Høring 64914 af: Tina Dige

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

142

INDSENDT AF

Tina Dige

BY

København sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 21, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Høringssvar til "Forslag til kommuneplan 2024"

Vi er skuffede over KK i sin nye kommuneplan 2024 omkring broløsninger, kun har fokus på en løsning mellem Enghave Brygge og Islandsbrygge nemlig G5. Vi opfordrer til at KK også tager andre løsninger i betragtning f. eks J10/I10.

Vi er ligeledes ikke enig i at G5 er den broløsning som er mest favorabel og giver den bedste løsning for Enghave brygge bydel. J10 og I10 er lige så gode og endda bedre løsninger ifølge point systemet opfundet til lejligheden.

Her er der mulighed for at få broens landingspunkter implementeret før øerne bebygges.

Det giver en mere sikker vej for cyklisterne og en kortere tur til byen.

Sikkerheden omkring den børneinstitution der ligger på Martin Luther Kings vej vil være intakt.

Det giver en kortere og mere direkte adgang til Metroen og til Amager fælled.

Der vil være sammenhæng med tværgående sti til Jernbanebyen og Vesterbro

Broen G5 vil skabe kaos hvor modgående trafik hele tiden vil møde hinanden.

Broen G5 vil give et kæmpe impac på bebyggelsen Lyngholm og dens beboere, idet ejerne får cykler direkte ind i deres stuer.

Det er utroligt at KK, bliver ved med at negligere J10 og I10, da de helt tydeligt er bedre løsninger end G5.

Helt uhørt at Line Barfoed tager hensyn til to kolonihavehuse frem for permanente boliger. Det er ikke okay.

Vi mener oprigtigt at KK skal genoverveje de andre løsninger, som kan nå at blive implementeret på en god og fornuftig måde i stedet for at presse en broløsning ind i et område hvor der på ingen måde er plads og som kommer til at skabe utryghed.

Kære Kommunal-politikere - ville I selv bo direkte ud til en bro der har 25000 cyklister om dagen - nej det ville I ikke.

Så hvorfor skal Enghave Brygge have en dårlig løsning. Det må og blive en "ommer", så der kommer en god og sikker broløsning i den sydlige ende af havneløbet, som alle bliver glade for.

Mvh

Scott og Tina Dige

Willy Brandts vej 21, 2 tv

2450 KBH sv

## **Svar til: Høring 64914 af: Poul Nielsen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

141

INDSENDT AF

Poul Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

3RKøbenhavn II

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

A. P. Møllers Allé 43 B

HØRINGSSVAR

Ansøgning om ændring af anvendelse af ejendommen - matr. nr. 151, Utterslev, København, Tranevej 25, 2400 København NV.

På vegne af ejendommen ejer, VISION Tranevej 25-Vibevej 20 ApS ansøges der hermed om en ændring af rammen i forslag til ny kommuneplan, så ovenstående ejendom ændres fra E0 til C1 ramme.

MATERIALE:

ansøgning om ændring af anvendelse af eksisterende ejendom - 151 - utterslev koebenhavn  
tranevej 25 2400 koebenhavn nv.pdf  
fuldmagt.pdf

Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V



3RKØBENHAVN II

Att.: Økonomiforvaltningen

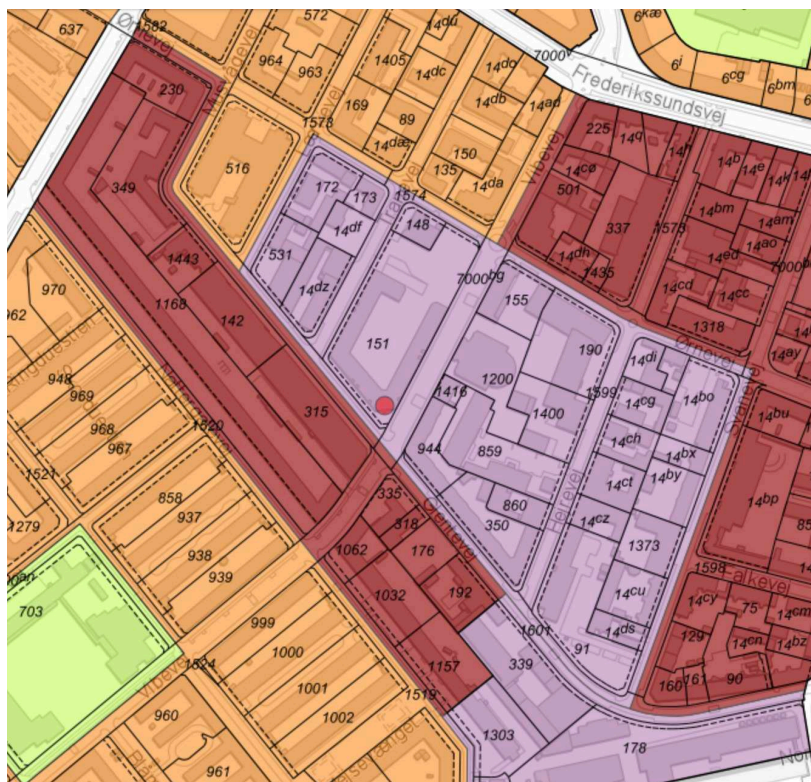
Vedr.: Tranevej 25, 2400 København

A. P. Møllers Allé 43 B  
2791 Dragør  
[www.3rk.dk](http://www.3rk.dk)  
[info@3rk.dk](mailto:info@3rk.dk)

---

**Ansøgning om ændring af anvendelse af ejendommen – matr. nr. 151, Utterslev, København, Tranevej 25, 2400 København NV.**

På vegne af ejendommen ejer, VISION Tranevej 25-Vibevej 20 ApS ansøges der hermed om en ændring af rammen i forslag til ny kommuneplan, så ovenstående ejendom ændres fra E0 til C1 ramme.



*Ejendommen i forhold til kommuneplanrammer*

---



---

## Ejendommen i fremtiden

Ejerne af ejendommen har i lang tid haft ønske om at ændre anvendelse af bygningen. Der er derfor vedtaget tillæg 1 til lokalplan 146 Vibevej, der gør det muligt at anvende ejendommen til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder.

Dette har desværre ikke medført den ønskede mulighed for udlejning af ejendommen, og der er ikke mulighed for at skabe mere liv i området.

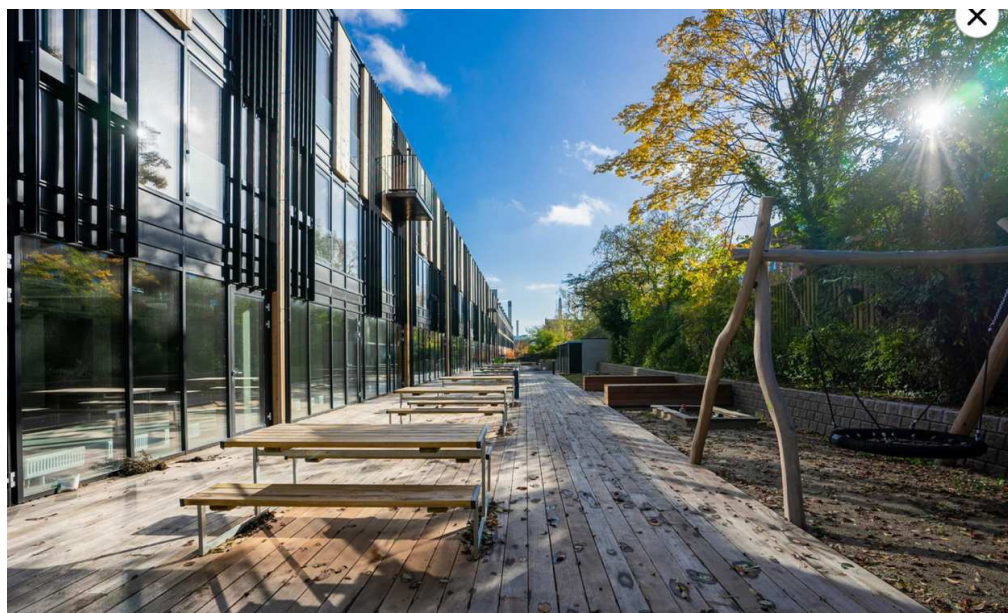
Det vil give mulighed for at skabe liv i området i de sene timer og derved skabe mere trykthed for beboere og børn i nærområdet, såfremt der skabes mulighed for at anvende den nuværende bygning også til bolig, evt. ungdomsboliger og hotel. Dette kræver en ændring af rammen fra E0 til C1.

En anvendelse som beskrevet i C1 rammen, vil planmæssigt være i fin overensstemmelse med bydelens karakter, idet ejendommen grænser op til C1 rammen på den anden side af Glentevej.

VISION ejer også naboejendom, Glentevej 67, der med lokalplan 607 Glentevej, vedtaget oktober 2021, og efterfølgende transformation har løftet området væsentligt og samtidig bevaret områdets karakter. Det er ejerens ønske at gøre det samme med ejendommen på Tranevej 25.







*Ejendommen Glentevej 67.*

Ændring af rammen fra E0 til C1 vil gøre det muligt at anvende ejendommen til bl.a. boliger/hotel men samtidig bevare muligheden for værksteder og andre virksomheder, der kan indpasses i området, som det er formålet med nuværende E0 ramme.

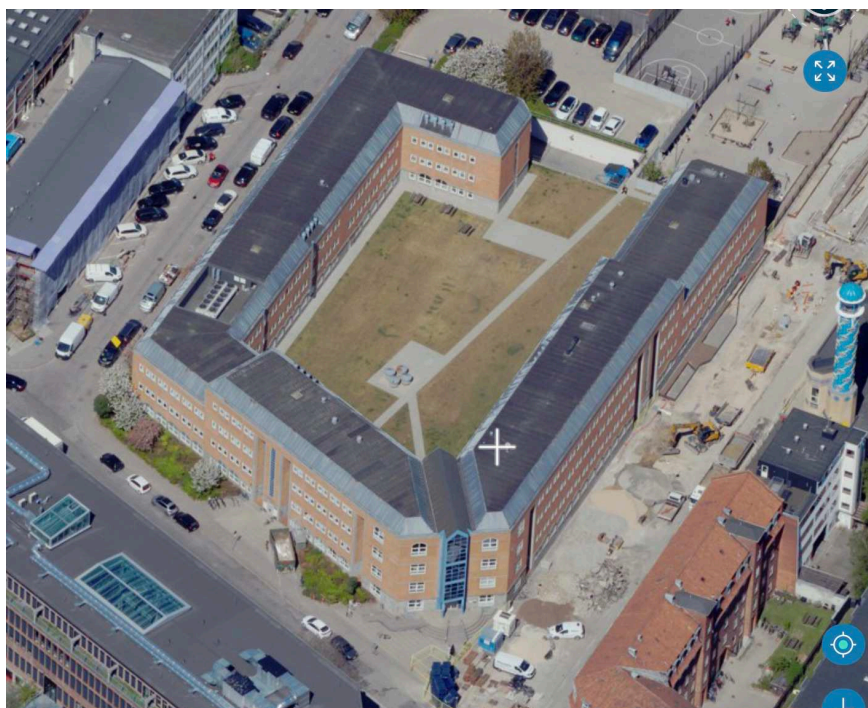
### **Lokalplan**

Ejendommen er omfattet af en lokalplan og hvis kommunen imødekommer vores ansøgning om ændring af rammen fra en E0 til en C1 ramme, vil de blive ansøgt om udarbejdelse af ny lokalplan.

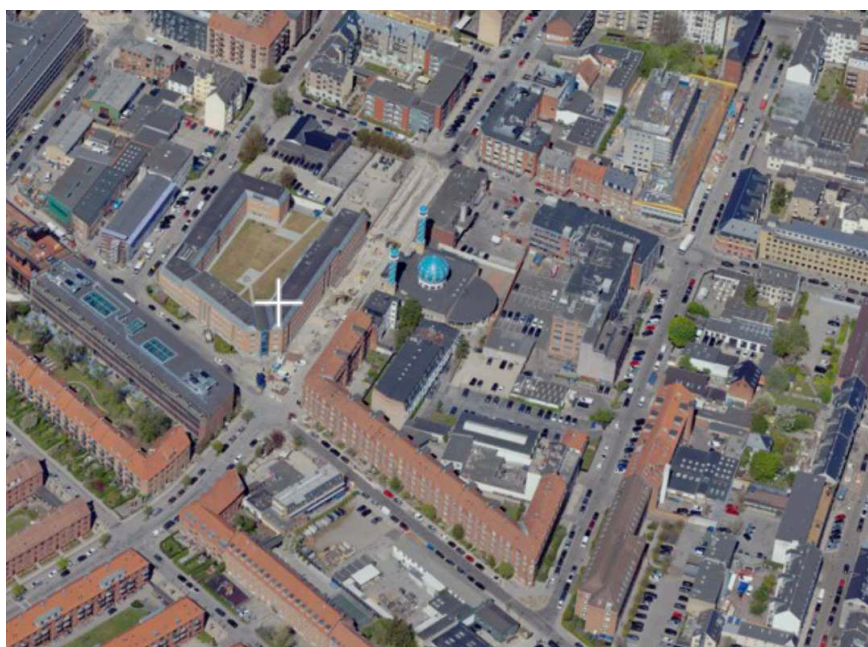
### **Området retrospektivt**

Ejer kender området godt og har observeret, at kvarteret længe har trængt til at få skabt et trygt miljø for områdets beboere og besøgende. Gennem årene har ejendomme i området haft mange uheldige sammenkoblinger med uro, til dels på grund af lejerne, men også kommunens Center for Rusmiddelbehandling på Ørnevej har skabt problemer.

Ejer ønsker derfor at bidrage til kvarterløftet ved at modernisere ejendommen, og med en anvendelsesændring skabe liv og tryghed i området.



*Ejendommen Tranevej 25.*



*Området*



---

vh

Poul Nielsen

Arkitekt maa & Partner

3RKøbenhavn II  
A. P. Møllers Allé 43 B  
2791 Dragør

T + 45 30 66 86 72


[poulnielsen@3rk.dk](mailto:poulnielsen@3rk.dk)

<http://3rk.dk>



**FULDMAGT**

## Undertegnede

VISION Tranevej 25-Vibevej 20 ApS	Dato og underskrift: 
Adresse: Bredgade 38, st.,	
Postnummer/By: 1260 København K	
Telefon:	

## Bemyndiger herved

Navn: 3RK II
Adresse: A. P. Møllers Allé 43 B
Postnummer/By: 2791 Dragør
Telefon: 53 86 02 80

## Beskrivelse

Til at indsende høringssvar til Københavns kommune i forbindelse med høring om Kommuneplan 2024, vedr. ejendommen Tranevej 25, 2400 København NV, Matrikel-ejerlav 151 - Utterslev, København.

## **Svar til: Høring 64914 af: Vivi Wulff Henriksen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

140

INDSENDT AF

Vivi Wulff Henriksen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs Vej 25, 4.th.

HØRINGSSVAR

Hvis hensigten er at sikre gode forbindelser i København for cyklister og gående, fx fra Vesterbro - via Jernbanebyen og Amager Fælled - til Amager Strand forstår jeg ikke, at Københavns Kommune fortsat arbejder på at placere en cykel-/gangbro mellem Lyngholmen (Enghave Brygge) og Sirius Plads (Islands Brygge). En sådan bro vil give mærkelige sving og omveje for cyklister og gående igennem tætbebyggede og nyanlagte boligområder, og det vil medføre omfattende og klimabelastende ombygning af områderne.

Jeg håber virkelig, at Københavns Kommune undersøger en sydligere placering af cykel-/gangbro imellem Enghave Brygge og Islands Brygge, som vil give en mere lige vej fra Vesterbro til Amager Strand. En sydligere placering er i øvrigt også anbefalet af bl.a. Cyklistforbundet.

# **Svar til: Høring 64914 af: Susan Sørensen**

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

139

## INDSENDT AF

Susan Sørensen

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

George Marshalls Vej 3, 2.th

## HØRINGSSVAR

Af forslag til kommuneplan fremgår det, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen, det giver derfor ikke mening, at Kommunen samtidig arbejder med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge, som vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Et område som ifølge eksperter i forvaltningen er fuldt optimeret. I dag er Engholmene et færdigt, sammenhængende område, der vil blive splittet op i to, hvis man placerer broen mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave brygge, hvilket vil ødelægge helheden og være til stor gene i dagligdagen for beboerne på Engholmene.

I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel.

Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

Venlig hilsen

Susan P. Sørensen

# Svar til: Høring 64914 af: Nina Thomsen

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

138

## INDSENDT AF

Nina Thomsen

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Andrei Sakharovs Vej 17, 1. Tv.

## HØRINGSSVAR

Høringssvar ang. mulig broforbindelse mellem Islands Brygge og Lyngholm.

Jeg er uforstående overfor et muligt landingspunkt på Lyngholm. Placeringen her, vil efter min mening, få store negative konsekvenser for både cyklister, beboere og lokalområdet. I det følgende har jeg oplyst eksempler på dette, samt i punkt 6 en mulig løsning på brolandingen.

1. Der er ikke fysisk plads til broen mellem bygningerne. Rambøll har foreslået løsningsmodeller, som reelt ikke er mulige eller holdbare. De indebærer en hel eller delvis aflukning af kanalen, hvilket på ingen måde er optimalt for hverken cyklister eller beboerne i området.

2. Trafiksikkerheden for beboere, cyklister og børnehavebørn er meget kritisable, da der simpelthen er for lidt plads til at anlægge en cykelbro.

3. Den videre trafik ud af området er der heller ikke taget højde for i lokalplanen - vejene er for smalle og de estimerede 25000 cyklister dagligt vil bla. skulle forbi to skarpe 90 graders sving for at komme gennem området. - Hvilket igen skaber risiko for ulykker og trafikkaos.

4. Københavns kommune vil ødelægge et allerede etableret naturskønt område, som er til glæde for alle i området.

5. Cykelbroen har ikke været beskrevet nøjagtigt i lokalplanen, hvorfor der ikke er gjort plads til den på Lyngholmsiden.

6. Man har mulighed for at etablere broen i et endnu ikke bebygget område med direkte linie til metroen, hvilket vil være den bedste løsning for alle både cyklister og beboere. Det er en økonomisk billigere løsning, som vil skabe en mere direkte forbindelse mellem landingspunkterne, i stedet for at broen skal slå et knæk på midten.

Jeg håber på baggrund af ovenstående, at i vil kigge på sagen igen, og revurdere beslutningen om brolanding på Lyngholm.

Med venlig hilsen Nina Thomsen

## **Svar til: Høring 64914 af: Emil Andersen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

137

INDSENDT AF

Emil Andersen

BY

København K

POSTNR.

1401

ADRESSE

Strandgade 4, 5. Sal

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Som bekymret borger i København vil jeg gerne udtrykke min bekymring omkring placeringen af den planlagte cykelbro på Engholmene, som tidligere lovet. Den nuværende placering rejser flere alvorlige bekymringer:

1. Strid med helhedsplaner og langsigtede visioner: Placeringen strider mod "Den grønne kile," der skal forbinde Jernbanebyen med Amager Fælled. Den planlagte rute vil tvinge cyklister på en snørklet omvej gennem tætbebyggede områder og modsiger Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025.
2. Brotekniske udfordringer: Teknik- og Miljøforvaltningens egne foranalyser peger på, at broen vil være for stejl og skrå, hvilket vil gøre den uhensigtsmæssig for både cyklister, gangbesværede og sejlende.
3. Klimabelastning: Planen kræver genopfyldning af en ny kanal og erstatning af to kanalbroer, hvilket medfører en unødvendig klimabelastning.

4. Trafiksikkerhed: Den foreslåede rute skaber farlige sving for cyklister og øger trafikken omkring daginstitutioner på begge sider af broen.

5. Formål og funktion: Broens oprindelige formål var at skabe en effektiv forbindelse mellem det sydlige Islands Brygge og Sydhavnsmetroen samt Sydhavnens beboere og Amager Fælled. Den nuværende placering opfylder ikke dette formål.

Det er min overbevisning, at beslutningen om broens placering er truffet på baggrund af vildledende information. En borgerhøring vil sikre, at beslutningen træffes ud fra korrekte oplysninger og med borgernes interesser i fokus.

Jeg ser frem til jeres tilbagemelding og håber, I vil genoverveje beslutningen vedrørende placeringen af cykelbroen.

## **Svar til: Høring 64914 af: Thomas Balle**

### APPLICATION DATE

23. oktober 2024

### SVARNUMMER

136

### INDSENDT AF

Thomas Balle

### BY

København SV

### POSTNR.

2450

### ADRESSE

Willy Brandts Vej 9, 4. tv

### HØRINGSSVAR

I forbindelse med den igangværende undersøgelse af muligheden for at etablere en cykel- og gangbro over havnen, bør sydligere linjeføringer straks inddrages i overvejelserne. Den linjeføring der for øjeblikket kigges på (mellem Sirius-tårnene på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge), er på ingen måde ideel, da den skaber en lang række trafikmæssige udfordringer, som ikke kan løses uden større ombygning og omformning af eksisterende boligområder. Selv hvis der - ud over at bygge selve broen - foretages en lang række voldsomme indgreb i lokalområdet for at skabe plads, er det stærkt tvivlsomt om der kan findes en velfungerende helhedsløsning på den omtalte lokation. Jeg vil derfor på det kraftigste opfordre til at alternativer bliver undersøgt. Sydligere løsningsforslag vil skabe langt bedre sammenhæng på tværs af havnen og videre ud i byen. Sådanne løsninger vil ligeledes kobles direkte på metronettet, da en gang- og cykelbro kan gå i land lige ved den helt nye Enghave Brygge metrostation. I det hele taget vil sydligere løsninger kunne kobles langt bedre på byens trafikårer, både eksisterende og kommende (eksempelvis i Jernbanebyen). Det er derfor vigtigt at der trædes et skridt tilbage, således at den nye forbindelse over havnen bliver tænkt ind i en overordnet plan for færdsel på tværs af byen. Igen må jeg derfor understrege, at det bør droppes at etablere en bro mellem Sirius-tårnene og Lyngholm. Den vil være decideret skadelig for lokalområdet (og potentielt livsfarlig grundet den blandede trafik der skal krydse hinanden i myldretiden i al slags vejr) og skabe mere omvej end genvej videre gennem byen. I stedet skal der kigges på, hvor broen rent faktisk bedst kan tænkes ind i bybilledet, hvordan den bedst kan koble det sydlige Islands Brygge på metronettet og hvordan broen kan forbedre mulighederne for at bevæge sig gennem byen, ved at koble sig på eksisterende og fremtidige færdselsårer gennem byen. Alle fordele fås ved at ændre broens placering til én længere mod syd; der vil samtidig være færre etableringsomkostninger forbundet med den løsning, da der er mulighed for at tænke broen ind i det endnu ikke etablerede boligområde på Enghave Brygge-siden. Alle parter vinder på en sydligere løsning. Broen skal stå i mange, mange år, så en forhastet beslutning giver absolut ingen mening. Afsæt rigelig tid til en grundig foranalyse, således at den nye bro bliver en reel gevinst for København.



# **Svar til: Høring 64914 af: Gluay Dam van Deurs**

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

135

## INDSENDT AF

Gluay Dam van Deurs

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Willy Brandts vej 11 3tv

## HØRINGSSVAR

Høringssvar til cykelbroen Af forslag til kommuneplan fremgår, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen. Derfor giver det ikke mening, at Kommunen samtidig arbejder med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge, som vil skabe en meget u hensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Et område som ifølge eksperter i forvaltningen er fuldt optimeret. I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel. Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

## **Svar til: Høring 64914 af: Peter Andreas Amdrup**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

134

INDSENDT AF

Peter Andreas Amdrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejendomsselskabet Amdrup

BY

København K

POSTNR.

1203

ADRESSE

Nybrogade 26, 4. th, 1203 København K

HØRINGSSVAR

Venligst se vedlagte fil angående ejendommen Strandvejen 6 2100 Kbh. Ø

Vh. Andreas Amdrup

MATERIALE:

strandvejen 6 hoeringssvar til forslag til kommuneplan 2024.pdf

Til:

Center for Byudvikling

Team Planlægning

Københavns Rådhus,

Rådhuspladsen 1

1550 København V

## Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2024

### Ændringsforslag til ramme R24.B.2.39 - B5\*

Hermed fremsender jeg et høringssvar til forslag til Kommuneplan 2024, relateret specifikt til min ejendom:

Strandvejen 6, 2100 København Ø, matr.nr. 2270, Udenbys Klædebo Kvarter, København

Med høringssvaret foreslås en ændring af den med kommuneplanforslaget fremlagte B5\* ramme til boligområde, som ejendommen er beliggende i, til en C3\* ramme til boliger og serviceerhverv. Den maksimalt tilladte bygningshøjde såvel som minimumskrav til friarealer mv. foreslås fastholdt, mens bebyggelsesprocenten foreslås øget.

Nuværende forslag til ramme R24.B.2.39 - B5*		Ændringsforslag	
Områdetype	B5*	Områdetype	C3*
Generel anvendelse	Boligområde	Generel anvendelse	Boliger og serviceerhv.
Maks. B%	210	Maks. B%	280
Maks. bygningshøjde	24 m	Maks. bygningshøjde	24 m
Friareal bolig/erhverv	30/10	Friareal bolig/erhverv	30/10

### Ønske om nybyggeri

De foreslåede ændringer til kommuneplanrammen skal danne grundlaget for at der kan søges om en lokalplan for området. Denne skal muliggøre at ejendommen kan udbygges med nybyggeri i fire etager på i alt ca. 1.300 m<sup>2</sup> etageareal og maksimalt 15,5 m bygningshøjde op ad den eksisterende bygning.

Nybyggeriet skal således supplere den eksisterende, nyligt facaderenoverede bygning på 5 etager plus tagetage, Strandvejen 6, der i dag indeholder boliger, tandlæge- og lægeklinik samt showroom til biler i stueetagen.

Nybyggeriet tænkes indrettet til boliger og/eller hotellejligheder ('serviced apartments') eller kontorhotel samt udadvendte, publikumsorienterede funktioner i stueetagen mod vej. Hvis kommunen ser behovet, kan der også indrettes studieboliger.

### Arkitektur og bæredygtighed

Nybyggeriet skal i facadeudtryk og proportioner være i harmoni med det eksisterende, modernistiske byggeri fra 1960, men i materialevalg og i forhold til energiklasse udformes efter nyeste

bæredygtighedsstandard. Fx kan bygningen udføres med bærende konstruktioner i træ og etagedæk af beton med et højere lerindhold, der reducerer CO2-udslippet under produktionen væsentligt.

En større andel af tagfladen skal indrettes som tagterrasse for brugerne og beboerne, mens de resterende tagflader etableres som grønt tag. Ligeledes kan der etableres solceller eller grønt tag på tagfladen af det eksisterende byggeri. Parkering til de nye etagearealer vil kunne ske i eksisterende parkeringskælder med adgang via den eksisterende overkørsel og rampe til kælder.

Friarealer i terræn, der i dag henligger som beton og asfaltflader, vil blive indrettet med plantebede, græsarealer, træer og buske, og derudover udføres i permeable belægninger på arealer mod hhv. Strandvænget og Svanemøllebroen, hvor der kan være udeservering for en café/restaurant i stueetagen.

### **Afsluttende**

På baggrund af ovenstående håber jeg, at Københavns Kommune vil være positivt indstillet overfor at ændre kommuneplanrammen for matriklen til en C3\*-ramme. Den øgede bebyggelsesprocent vil muliggøre fortætning i et meget stationsnært område til både boliger og serviceerhverv i 120 m gåafstand til Svanemøllen St. og flere busstop.

Med en udvidelse begrænset til et fireetagers byggeri med et relativt lille grundplan på ca. 325 m<sup>2</sup>, samt hensigten om udadvendte funktioner i stueetagen til enten butik eller restaurant/café, er der både taget hensyn til genboernes udsigt og den eksisterende bygnings arkitektur.

Det foreslåede projekt vil efter min bedste overbevisning komme til at harmonisere med det eksisterende byggeri i området og støtte op om de politiske mål om stationsnær byfortætning.

Jeg ser frem til jeres vurdering af høringssvaret og håber, at ønsket kan imødekommes med den endelige kommuneplan.

Med venlig hilsen,

Andreas Amdrup

Mob. 61 33 93 60

[a\\_amdrup@hotmail.com](mailto:a_amdrup@hotmail.com)

# **Svar til: Høring 64914 af: Frederik Dam van Deurs**

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

133

## INDSENDT AF

Frederik Dam van Deurs

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Willy Brandts vej 11 3tv

## HØRINGSSVAR

Høringssvar til cykelbroen Af forslaget til kommuneplanen fremgår det, at der skal skabes en sammenhængende rute fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen. Derfor virker det ulogisk, at Kommunen samtidig arbejder med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge, som vil medføre en u hensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område. Dette område fik byggetilladelse til tæt bebyggelse uden at tage højde for cykel- og gangtrafik fra en bro, og ifølge eksperter i forvaltningen er området allerede fuldt optimeret. I den forudgående analyse af forskellige broforbindelser blev det klart, at man KUN ville acceptere broforbindelser med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel. Kommunen bør derfor prioritere at undersøge sydligere løsninger, som ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en mere direkte rute fra Amager Strand til Vesterbro. Disse løsninger har blandt andet fået støtte fra Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik, ligesom Metroselskabet også har anbefalet dem i forbindelse med lokalplanen for området.

# **Svar til: Høring 64914 af: Mette og Bjørn Lyngbirk**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

132

INDSENDT AF

Mette og Bjørn Lyngbirk

BY

Kbh Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts vej 21, 1 tv.

HØRINGSSVAR

**Høringssvar** vedrørende kommunalplan 2024

## **Genovervejelse af G5 løsningen vedrørende placering af cykel- og gangbro mellem Sirius Byggeriet på Islands Brygge og Enghave Brygge.**

Vi ser et klart behov for, at der kommer flere muligheder for at man på cykel eller som gående kan komme over inderhavnen for at "binde København bedre sammen".

Københavns Miljø- og Teknikforvaltning har tidligere lavet en analyse med henblik på at belyse fordele og ulemper ved forskellige linjeføringer mellem Islands Brygge og Engholmene. Der var oprindeligt 10 forslag i spil - og disse er siden skåret ned til nu kun en enkelt linjeføring - også kaldet G5.

G5 er projekteret til at have en linjeføring fra Sirius-byggeriet, fra Islands Brygge-siden til kajkanten på øen, Lyngholm, der er en del af Engholmene, som er 5 nye øer, som er placeret i inderhavnen. Såvel Sirius-byggeriet som de 5 nye øer er helt nye og taget i brug indenfor de seneste 7 år. Miljøerne på begge sider af havnen fungerer glimrende, helt som det har været tænkt, fra projekternes start.

Det har på intet tidspunkt under projekteringen af Engholmene, de 5 nye øer, været tænkt, at der skulle gøres plads til landingen af en bred cykel- og gangbro, som bliver mindst 8 meter bred og kan forventes at skulle bruges af op til 25.000 cykler og gående dagligt.

Tanken om at skulle "presse" en bro af disse dimensioner ind igennem det velfungerende og smukke miljø, - kaldet for "Mini Venedig", har rystet og undret beboerne på øerne, som for manges vedkommende har købt deres lejligheder på projektplan, hvor der aldrig har været nævnt muligheden for at få en "cykelmotorvej" ud foran deres indgangsdøre.

Cykelbroen med linjeføringen: G5 - vil give utallige problemer for nærmiljøet på Engholmene. Smalle idylliske gader og broer, der forbinder de 5 øer må laves om - så de kan stå for presset fra de mange nye trafikanter. For at kunne gennemføre dette "umulige" projekt, er der kommet en række mere eller mindre kreative forslag fra forvaltningen, som f.eks. at fylde en helt ny kanal op med jord, - lade broen "flyve" hen over kanalen på pæle, så vandet ikke længere kan ses fra kajen, lave rundkørsel ud over flere kanaler, for at kunne få strømmen af cyklister ud og ind til området, blot for at nævne nogle

få, uden hensyn til de lokale beboere der i myldretiden ikke vil kunne forlade – eller tilgå området grundet strømmen af cyklister, som det kendes fra eksisterende cykel- og gangbroer andre steder i Københavns havn som f.eks. ved "landgangen" fra hhv. Bryggebroen og Lille-Langebro.

Det vil ikke være muligt at undgå farlige og uforudsigelige situationer, når børn og voksne skal ud af den store børneinstitution, beliggende få meter fra "landgangen" på Lyngholm, når renovationsbiler skal hente affald fra de nedgravede molokker eller når lokale og turister skal promenerer langs kajkanten.

I politikernes mandatet til foranalysen af G5-linjeføringen blev det understreget: at cykelstien skulle adskilles tydeligt fra den øvrige trafik, at landingen ved Lyngholm skulle sikre en tryk og sikker adgang til og fra børnehaven og for renovationskøretøjer, at forbindelsen til metroen skulle gøres så kort som muligt for at minimere gener for den lokale trafik.

Rådgiverne gjorde det klart på et borgermøde, at løsningen G5 med landingspunkt på øen Lyngholm ikke kan realiseres under ovenstående forudsætninger.

Teknik- og Miljøforvaltningen samt rådgivere fremlagde nye og alternative forslag til linjeføringen, med alternative landingspunkter bl.a. for en gangbro på Myrholm, som ikke indgik i den oprindelige foranalyse.

Vi opfordrer derfor til, at G5-løsningen tages af bordet og at man i stedet ser på løsninger, der bygger på et mere oplyst grundlag. Mulige alternative placeringer for broen, der bør kigges nærmere på, er de sydligere placeringer hhv. I10 og J10, som både scorede bedre i foranalysen, og som gør at man undgår de meget omfattende ændringer i eksisterende boligområder. De sydligere placeringer vil også skabe bedre sammenhængskraft mellem Amagerfællid, Jernbanebyen, Vesterbro og Enghave Brygge metrostation.

Vi ønsker en løsning, der både tager hensyn til vores lokalområde og dets infrastruktur, samtidig med at den sikrer høj trafikssikkerhed for alle og større sammenhængskraft i byen.

# **Svar til: Høring 64914 af: Marianne Melton**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

131

INDSENDT AF

Marianne Melton

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther Kings Vej 5, 7 Tv

HØRINGSSVAR

Ønske til bedre sammenhæng mellem Amager Strand og Vesterbro, herunder optimal adgang til metro stationer.

Jeg opfordrer til at kommuneplanens initiativer om, at skabe sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen gentænkes. Teknisk Forvaltning og Kommunens arbejde med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge giver på ingen måde den letteste eller sikreste løsning for hverken cyklister, gående, brugere af børnehaver eller beboere. Eller giver en logisk adgang til de nye metro stationer langs M4.

Det vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Et område som ifølge eksperter i forvaltningen er fuldt optimeret.

Om de forskellige broforbindelser og deres landingspunkter er i foranalysens forudsætninger slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Dette er ikke det flere eksperter samt konklusioner for landingspunktet på Lyngholm, som scorer under middel og ikke vurderes som ideel.

Det er derfor mit ønske at kommunen sikrer, at man undersøger sydligere løsninger, der ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.



## **Svar til: Høring 64914 af: Jonas Hansen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

130

INDSENDT AF

Jonas Hansen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at gøre opmærksom på et misforhold i det fremlagte forslag til kommuneplanen, hvor der sigtes mod at skabe en sammenhængende rute fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen. Samtidig arbejder Kommunen dog med planer om en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge. Denne løsning vil resultere i en u hensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område, som oprindeligt er planlagt uden hensyntagen til trafik fra en cykel- og gangbro. Området er desuden blevet vurderet af eksperter som fuldt ud optimeret til den nuværende anvendelse.

Foranalysen af de mulige broforbindelser fastslår, at der kun bør accepteres løsninger med to velfungerende landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm er imidlertid vurderet til at have en lav score. Kommunen bør derfor overveje sydligere broplaceringer, som foranalysen peger på, har to gode landingspunkter og vil skabe en mere direkte forbindelse fra Amager Strand til Vesterbro. Sådanne løsninger har både Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik anbefalet, og de er ligeledes blevet fremhævet af Metroselskabet i forbindelse med lokalplanarbejdet for området.

# Svar til: Høring 64914 af: Maria Clausen

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

129

## INDSENDT AF

Maria Clausen

## BY

København

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Rubinsteinsvej 39 1tv

## HØRINGSSVAR

Kommunalplanen er ensidigt fokuseret på at argumentere for behovet for nybyggeri som reaktion på en forventet befolkningsvækst. Som nuværende borger i København finder jeg dybt problematisk, at kommuneplanen retoriske fokus på sikring af højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur (s. 92) nedprioriteres når det kommer til reelle tiltag, der i stedet har fokus på at understøtte nybyggeri.

Sydhavnen er for eksempel udlagt til at skulle rumme en større byudvikling, men der er allerede igangsat eller planlagt massive nybyggerier. Det gælder for eksempel den planlagte udvikling af Valby Idrætspark, der beskrives som et helt ny bykvarter med 400-500 boliger, hotel og erhverv, men ikke mindst det igangsatte nybyggeri på Bådehavngade. Det vil, med dets nuværende bebyggelsestæthed, udgøre en betydelig belastning af hele Tippen og Valbyparken, samt det gamle Sydhavn (5.000 nye boliger, s. 21). En høj bebyggelsestæthed beskrives som understøttende for bæredygtig byudvikling (s. 26), men konsekvenserne for Tippen, Valbyparken og det eksisterende Sydhavn vil være ødelæggende.

Det gælder ikke mindst på grund af behovet for at udbygge infrastruktur for at understøtte alle de nye boliger, der vil gennemskære grønne områder og lokalområdet. En omfartsvej er ikke forenelig med biodiversitet (jf. Københavns Kommunes biodiversitets strategi 2022-2050, større artsrigdom (s. 92), plads til mental sundhed (s. 48), fysisk sundhed (s. 95) eller sund luftkvalitet (s. 14). Jeg ser frem til inddragelse af lokalområdet ift. hvordan der kan tages hensyn til naturområdet Tippen og miljøet i Fiskerhavnen som lovet i kommunalplanen (s. 118).

Københavns Kommune har vedtaget en ambitiøs strategi for bynatur med to overordnede visioner: "at skabe mere bynatur i København og at øge kvaliteten af bynaturen i København", ligesom kommunalplanen taler om at 'sikre adgang til grønne og blå områder til københavnernes med mulighed for biodiversitet, natur og rekreativ anvendelse og plads til stille fordybelse' (s. 9). Tomme ord, når fokus er på at udlægge grønne områder til nybyggeri. Tippen og Valbyparken er ikke Københavns eneste grønne område, men områdets størrelse og sammenhæng har en stor betydning for en reel målsætning om udvikling og fastholdelse af biodiversiteten i København.

Selvom kommuneplanen noterer, at der faktisk bor betydeligt færre personer i København i dag end

der gjorde i 1950 (s. 16), bruges der samtidig betydelig energi på at beskrive en hypotetisk befolkningstilvækst, der knyttes sammen med stigende boligpriser. Men befolkningsvæksten bliver en konsekvens af udbygning af byen, som det for eksempel beskrives ift. Lynetteholmen - 'ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser' (s. 23). Der er en udfordring med stigende boligpriser, men den løses ikke ved at fjerne Københavns grønne områder. I stedet burde der sættes ind overfor korttidsudlejninger, som er en voksende udfordring. Airbnb fremhæves som et positivt tiltag - for turistindustrien - men som erfaringer fra flere europæiske storbyer viser, kommer Airbnbs indtog med store konsekvenser for byens borgere og byliv (s. 74). Private udlejere fylder samtidig mere på boligmarkedet, hvilket øger presset på almene boliger. Det er reelle udfordringer, der ikke løses ved at bygge mere, men ved at fokusere på en mere strategisk og bæredygtig tilgang til byudvikling.

Til sidst noteres det, at København skal være en by uden udsatte by- og boligområder, hvor indkomster og boformer fordeles på tværs af områder. Det lyder positivt at der skal indtænkes geografisk spredning ved placering af kommunale tilbud til socialt udsatte (s. 56). Det gamle Sydhavn er et område med en høj grad af alment boligbyggeri, ligesom der er en høj koncentration af skæve boliger og en et højt antal botilbudspladser (Vesterbro/ Kgs. Enghave, s. 61). Derfor undrer kommunens planer om at opføre endnu et botilbud på Ellebjergvej 39 for personer med langvarigt eller varigt stofmisbrug og udadreagerende adfærd. Det vil være en (endnu) en belastning for lokalområdet generelt, men derudover enormt utryghedsskabende for børn og elever tilknyttet den nærliggende skole (umiddelbart overfor) og flere daginstitutioner i området.

## **Svar til: Høring 64914 af: Morten Freil**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

128

INDSENDT AF

Morten Freil

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 23, 4.2

HØRINGSSVAR

Af forslag til kommuneplan fremgår, at der skal skabes sammenhæng fra Vesterbro til Amager Strand via Amager Fælled og Jernbanebyen.

Derfor giver det ikke mening, at Kommunen samtidig arbejder med en broløsning mellem Sirius Plads på Islands Brygge og Lyngholm på Enghave Brygge, som vil skabe en meget uhensigtsmæssig omvej for cyklister og gående gennem et tæt bebygget område - et område hvor der blev givet byggetilladelse til tæt bebyggelse, uden at der blev gjort plads til trafik fra en cykel- gangbro. Et område som eksperter i forvaltningen er fuldt optimeret.

I foranalyse af forskellige broforbindelser blev det slået fast, at man KUN vil acceptere broforbindelse med to gode landingspunkter. Landingspunktet på Lyngholm scorer under middel.

Kommunen bør sikre, at man undersøger sydligere løsninger, der

ifølge foranalysen har to gode landingspunkter, og som vil skabe en lige rute fra Amager Strand til Vesterbro - forbindelser som også bla. Cyklistforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik i klare vendinger har anbefalet, og som Metroselskabet har anbefalet i forbindelse med Lokalplan for området.

# Svar til: Høring 64914 af: John Bergelin

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

127

INDSENDT AF

John Bergelin

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs Vej 7 4 th

HØRINGSSVAR

Igangværende undersøgelse af sti-broforbindelse mellem Enghave Brygge og Islands Brygge , har TMU valgt at gå videre med løsning ( G-5 ) som

i virkelighed ikke kan lade sig gøre at indpasse forsvarligt og arkitektonisk rigtig på begge sider, da områder er fuldt udbygget.

Forslaget vil komme til at genere forholdene omkring børnehaven, indgange til opgangen, adgang til punkthusene, udkørsel fra 3 store p-kældre.

Alm. færdsels med lastbiler, flyttebiler, skraldebiler til molokkerne..

Den rigtige løsning er ( J10 ) som også har fået de bedste anbefalinger i undersøgelsen , da den hænger sammen med Metroen og den kommende

Jernbaneby.

Og så giver den en logisk adgang via cykelnettet på begge sider af kanalen. Og indpasses omkring de nye byggeri arkitektonisk rigtig,

og forsvarlig at benytte for broens bruger og de kommende beboer ved Metroen.

Det må også være en væsentlig billigere løsning .

## Svar til: Høring 64914 af: jens tommerup

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

126

INDSENDT AF

jens tommerup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

pens. lektor

BY

københavn k

POSTNR.

1253

ADRESSE

toldbodgade 10b, 1253 København k

HØRINGSSVAR

Sendt 14.18

Vejhjælp og Kommuneplan

Med alle de planer der er for udbygning eller fredeliggørelse af København, vil et stigende antal forretninger og små virksomheder komme i klemme og derved opleve et til tider livstruende fald i deres omsætning. I dag er det ikke muligt at give dem en passende erstatning. Det bør der laves om på med en ordning, der ligner stormrådets. Dertil indbetaler hver Københavner i den skattepligtige alder årligt 25 kr. Disse midler kan så udbetales til de forretninger og mindre virksomheder, der har oplevet indtægtstab på vejprojekter o.l. infrastrukturprojekter.

## **Svar til: Høring 64914 af: Stark Danmark A/S**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

125

INDSENDT AF

Stark Danmark A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Stark Danmark A/S

BY

Viby J

POSTNR.

8260

ADRESSE

Skanderborgvej 277

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

Mvh. Stark Danmark A/S

MATERIALE:

hoeringssvar stark 23102024.pdf





Københavns Kommune  
Att.: Økonomiforvaltningen  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

23. oktober 2024

### Høringssvar til forslag til kommuneplan 2024

Hos STARK Danmark ("STARK") har vi med interesse læst Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2024.

STARK er Danmarks største forhandler og distributør af byggematerialer. Vi tilbyder en lang række ydelser og services til både entreprenører og professionelle håndværkere og beskæftiger ca. 2.500 medarbejdere fordelt på flere end 85 forretninger over hele Danmark. Vi leverer materialer til rigtig mange byggerier i København ligesom håndværkerne i meget stort omfang selv henter byggematerialer og værktøj mv. i vores forretninger.

STARK konstaterer med tilfredshed, at Københavns Kommune – jf. hovedstrukturen side 80 – er opmærksom på, at håndværksvirksomheder er en vigtig del af byens erhvervsliv, og at der også i fremtiden skal være muligt for borgere i København at vælge lokale håndværkere. STARK er i forlængelse heraf helt enige i, at det er en vigtig forudsætning herfor, at der er gode lokaliseringmuligheder for denne type virksomheder, og STARK finder, at det er på høje tid, at der er fokus herpå, idet bl.a. håndværksvirksomhederne risikerer at blive presset ud af byen i takt med at byudviklingen indsnævrer de mere ekstensivt udnyttede erhvervsarealer.

STARK skal imidlertid gøre opmærksom på, at håndværksvirksomheder er meget afhængige af god og let tilgængelighed til sine leverandører af byggematerialer, værktøj mv. Derfor undrer det STARK at denne gruppe virksomheder - som STARK jo tilhører – ikke har opmærksomhed i Københavns Kommunes planlægning og byudvikling, og hverken nævnes i hovedstrukturen eller tilgodeses i de udlagte rammer. Byggemarkeder mv. har bl.a. haft mulighed for at lokalisere sig i områder til "særligt pladskrævende varer", en detailhandelskategori, der typisk også har været udlagt i områder med god trafikal tilgængelighed, som det f.eks. gælder for området "Fragtvej" ved Bådehavngade, hvor STARK i dag har til huse med både forretning, lager og distributionscenter.

Disse områder bliver imidlertid presset af byudviklingen. Omfanget af disse arealer er indskrænket i forhold til Kommuneplan 2019, og der bliver øjensynligt ikke udlagt yderligere arealer hertil, hvor virksomheder som STARK, der forhandler og distribuerer produkter, som kræver håndtering og oplagsplads, kan lokalisere sig. Det betyder risiko for at denne type virksomheder presses ud af byen. Resultatet heraf er længere køretider og dermed dårligere forhold for de københavnske håndværkere og i sidste ende højere priser for københavnske bygherrer. Det synes at være imod intentionerne i kommuneplanforslaget i øvrigt.

STARKEs areal på Fragtvej ved Bådehavngade vil, hvis intentionerne for byudvikling her bliver fulgt, være det næste af denne type områder, der forsvinder. STARK har endnu ikke fundet alternativ lokalitet og kan derfor ikke flytte virksomheden uden meget store konsekvenser. STARK skal derfor opfordre til, at der



udlægges nye trafikalt velbetjente områder til særligt pladskrævende varer eller, at der på anden vis sikres plads til leverandørerne af byggematerialer mv.

STARK skal i øvrigt henvises til særskilt henvendelse om den igangværende planlægning omkring Bådehavnsgade.

Med venlig hilsen  
Stark Danmark A/S

  
Britta K. Stenholt  
CEO

## **Svar til: Høring 64914 af: Marianne My Ritlov**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

124

INDSENDT AF

Marianne My Ritlov

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts vej 17,5

HØRINGSSVAR

Vil sådan ønske at i vil kigge på en mere sydlig løsning på en cykelbro end G5 som i arbejder på nu. G5 vil skabe total kaos på alle måder i området.

## **Svar til: Høring 64914 af: Claus Hovmøller Jensen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

123

INDSENDT AF

Claus Hovmøller Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 153, 2. sal

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S.

Med venlig hilsen

Claus Hovmøller Jensen

MATERIALE:

hoeringssvar kp 24 re.pdf



Refshaleøen den 23. oktober 2024

## Høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2024: "Fremtidens klimavenlige hovedstad"

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) ejer, administrerer og udvikler det tidligere Burmeister & Wain-skibsværfts arealer i forlængelse af Holmen. Et 52 hektar bynært havneareal med en central placering i det kommende østhavnsområde.

Selskabet ejes i dag af Sampension, PKA, PenSam og PFA i forening.

Siden værftets konkurs i 1996 har det været RE's ønske, at området skal gennemgå en byudvikling, og selskabet har gennem en længere årrække arbejdet med at tilføre området en række midlertidige aktiviteter, blandt andet med det formål at tilvejebringe en social- og kulturel infrastruktur, før vi bygger den fysiske by.

Sammen med By & Havn har RE igennem de seneste 2 år gennemført et fælles udviklings- og inddragelsesforløb for de to selskabers samlede arealer på Refshaleøen. Ønsket er, at der skal tilvejebringes et fælles plangrundlag for de to selskabers arealer, og forløbet afsluttes med en struktur- og masterplankonkurrence, der skydes i gang den 8. januar 2025.

RE har i den forbindelse noteret sig, at det på Økonomiudvalgsmødet i Københavns Kommune den 13. august blev besluttet, at Refshaleøen skulle tages ud af rækkefølgeplanen, da der endnu ikke er indgået aftale om den nødvendige infrastruktur.

Det bemærkes dog positivt i forlængelse af beslutningen, at Refshaleøen i forbindelse med vedtagelsen af den endelige Kommuneplan 2024 kan besluttes fremrykket til udvikling, hvis en aftale om infrastruktur foreligger på det tidspunkt, ligesom det er selskabets forståelse, at det alternativt vil kunne ske via et efterfølgende kommuneplantillæg.

Det er således RE's helt centrale ønske, at Refshaleøen fremrykkes til byudvikling, enten ved genindskrivning i Kommuneplan 24, eller ved et kommuneplantillæg i umiddelbar forlængelse heraf.

Dette således, at Refshaleøen i Kommuneplan 2024 udlægges til byudvikling i anden del af planperioden. Men at der i første del af planperioden kan vedtages en lokalplan for en første etape af byudviklingen, hvis der er truffet beslutning om anlæg af en ny metrolinje med station på Refshaleøen og en østlig ringvej. En fuld udbygning af området vil naturligvis være betinget af, at denne nye infrastruktur er etableret.

Igangværende forhandlinger om infrastrukturen til Østhavnen bør ikke blokere for, at vi på Refshaleøen kan påbegynde den betingede planlægningsproces, der ligger i ovenstående formuleringer.

Nærværende høringssvar er afgivet med dette perspektiv for øje.



### *Østhavnen*

Med Kommuneplan 2024 muliggøres igangsætning af østhavnsudviklingen, der over tid vil betyde, at byen atter forbindes til Øresund med et samlet bybånd fra Lynetteholm i nord, over Refshaleøen og videre til Kløverparken i syd. En udvikling, der vil skulle understøttes af den samme overordnede infrastruktur med Østlig Ringvej, Metrolinje M5 og en eller flere cykel- og gangforbindelser over havnen.

Det er et ambitiøst og visionært projekt, der blandt andet skal medvirke til at fremtidssikre København gennem et tilstrækkeligt boligudbud, der kan matche byens befolkningstilvækst, og medvirke til at lægge en dæmper på prisudviklingen.

RE bakker op om projektet, og med visionen, "Refshaleøen gør København større", har selskabet sammen med By & Havn vist, hvordan vi ser området udfylde sin plads i netop denne udvikling.

Visionen er resultatet af en lang og grundig analyse- og inddragelsesproces, og er bygget op omkring fire dogmer for områdets videreudvikling:

1. Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel!
2. Vi vil gå ambitiøst til den grønne omstilling!
3. Vi vil udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber!
4. Vi vil skabe en ærkekøbenhavnsk bydel!

Med afsæt i de fire dogmer, som uddybes og begrundes i visionen, ønsker RE at omsætte stedets særlige DNA til en ny bydel, hvor vi ikke blot tager ansvar for stedet, men også for naturen, klimaet og for byens bredere behov.

RE noterer sig i den forbindelse, at der er en god overensstemmelse mellem projektets vision og en række af kommuneplanens ønsker for byens udvikling de kommende år.

### *Boligudbuddet*

På Refshaleøen ønsker vi at skabe en tæt og blandet bydel med et stort indslag af boliger, som med sin volumen vil kunne bidrage væsentligt til at imødekomme såvel behovet for boliger til byens stigende befolkning, som det efterslæb af boligbyggeri, der beskrives i kommuneplanforslaget.

En samtidig igangsætning af Refshaleøen og Kløverparken vil i den forbindelse kunne skabe et tidligt billede af Østhavnens samlede potentiale. En senere samtidig igangsætning af Refshaleøen og Lynetteholm vil derimod medføre et u hensigtsmæssigt stort volumen at udvikle samtidig.

Der er behov for en mere varieret boligsammensætning samt flere boliger i København for at imødekomme forskellene i Københavnernes boligbehov, dæmpe prisudviklingen og tilvejebringe flere almene boliger, der sikrer udviklingen af en blandet by med plads til alle samfundsfunktioner.

Da kommuneplanforslaget prioriterer høj bebyggelsestæthed i byudviklingsområder og stationsnære områder, vil Refshaleøen kunne bidrage væsentligt til at løfte disse behov. RE ser dog gerne, at minimumsstørrelsen for en familiebolig fastholdes på de 40 m<sup>2</sup> etageareal, som det



er gældende i Kommuneplan 2019. Dette vil give større fleksibilitet ift. at møde efterspørgslen, som det også fremgår af vurderingen af det fremtidige boligbehov i Boligredøgørelsen 2024 (s. 83).

### *Den sunde by*

Med Refshaleøens udvikling tager vi fat på en del af byen med stærke fællesskaber og et stort grønt og blåt potentiale. Her oplever vi allerede i dag hvordan bynatur, fællesskab og bevægelse arbejder sammen og skaber forbundethed og livsmæssig kvalitet.

Med videreudviklingen af Refshaleøen vil vi arbejde videre med disse kvaliteter, så vi både skaber grundlag for en fysisk og mental sund byudvikling samt tager vores del af ansvaret i forhold til biodiversitetskrisen.

De blå og grønne kvaliteter skal bringes i spil for de kommende beboere og københavnere i øvrigt, så vi med vores projekt bidrager til at vise, hvordan vi skaber sund og ansvarlig byudvikling, med afsæt i stedets allerede iboende kvaliteter.

I kommuneplanforslaget arbejdes der med en maksimal gangafstand på 500 meter fra boliger til et grønt område på 2 ha. RE opfordrer til, at der under dette punkt tages hensyn til, at et område som Refshaleøen har en betydelig grad af nærhed til det blå, hvilket i kommuneplanforslaget også tillægges værdi i målsætningerne for den eksisterende by.

Derudover har RE den væsentlige bemærkning, at jorddepotet, der i dag adskiller det tidligere værftsområde og BIOFOS, ikke i kommuneplanen bør fremgå som et offentligt tilgængeligt grønt areal (s. 97), da der er tale om et midlertidigt jorddeponi, som heller ikke egner sig til ophold.

### *Klimaansvarlig byudvikling*

At vi som samfund står overfor en betydelig klimamæssig udfordring er desværre tydeligt, og derfor vil vi også på Refshaleøen arbejde ambitiøst med den grønne omstilling.

Her skal den kollektive trafik samt cykel og gang være naturlige førstevalg, ligesom vi i byggeriet med vores volumen vil kunne medvirke til at skubbe på en udvikling, der skal gøre det muligt på sigt at udvikle inden for de planetære grænser.

Med udviklingen skal vi samtidig gøre det muligt at arbejde med kollektive og lokale forsyningsløsninger, der understøtter CO<sub>2</sub>-reduktion og understøtter Københavns Kommunes klimaambitioner.

RE støtter derfor også op om de reducerede p-normer for biler, som kommuneplanforslaget lægger op til, herunder med den differentiering, der er indtænkt mellem bolig og erhverv.

Idéen om at samle parkering i p-huse vurderes samtidig som fornuftig. Disse bør dog ikke tælle byggeretter, da mange af pladserne vil blive flyttet fra de klimabelastende kældre, der heller ikke tæller byggeretter. Der bør i denne sammenhæng ligeledes åbnes for muligheden for at indarbejde en aktiv stueetage, som vil kunne medvirke til at gøre p-husene til større bylivsmæssige aktiver.



For cykelparkering skal det bemærkes, at kravet om 50 procent overdækket cykelparkering vil give udfordringer, når vi samtidig, af klimamæssige hensyn, ikke forventer at skulle udvikle væsentlige kælderarealer. Alternativerne med placering i skur og stueetage vurderes ikke hensigtsmæssige under hensyntagen til henholdsvis bylivet og byrummenes samlede kvalitet.

*Vi står på skuldrene af det, der allerede er skabt*

På Refshaleøen har vi givet stedet lov til at udvikle sig på sine egne præmisser. Det giver dybe rødder og en naturlig sammenhæng mellem tid og sted, hvilket har givet et stærkt udgangspunkt for arbejdet med de midlertidige aktiviteter og et godt afsæt for den fremtidige udvikling.

På Refshaleøen vil vi skabe den gode overgang mellem midlertidig og permanent byudvikling. Her vil vi invitere eksisterende lejere og aktiviteter med ind i fremtiden, ligesom vi vil gøre de eksisterende bygninger til et identitetsskabende aktiv for den fremtidige by.

Vi vil kunne genkende Refshaleøen i videreudviklingen, og derfor gør vi os umage med at være i samtale med stedets interessenter om de kvaliteter, der også i fremtiden skal gøre stedet til et særligt sted i byen.

RE vil derfor gerne kvittere for, at der i kommuneplanforslaget arbejdes med, at den maksimale bebyggelsesprocent skal kunne overskrides, hvis arealet udlægges til lettere produktions-, værksteds- og håndværksvirksomhed i enten stueetagen eller i eksisterende bygningsmasse i flere plan.

Ligeledes vil selskabet gerne kvittere for, at der i kommuneplanforslaget åbnes op for, at den maksimale bebyggelsesprocent eller det maksimale etageareal vil kunne overskrides med 10 procent, hvis dette etageareal benyttes til kulturelle formål, eller idrætsformål, og at friarealkravet vil kunne fraviges for denne del af bebyggelsen.

Disse muligheder vil være vigtige redskaber i arbejdet med at videreføre Refshaleøens kreative og kulturelle kvaliteter, og det vil derfor også være vigtigt, at begge muligheder allerede kan bringes i anvendelse i den indledende lokalplanlægning.

Ligeledes vil RE kvittere for kommuneplanforslagets beskrivelser af, hvordan der er væsentlige forskelle i bevaringsværdierne på tværs af byen. I et område som Refshaleøen er der således i højere grad tale om et værdifuldt kulturmiljø end om enkeltstående bygninger med høj selvstændig bevaringsværdi.

I det videre arbejde med at bringe kulturmiljøet i anvendelse på bedst mulig vis vil denne forståelse være af afgørende betydning for, at der i den konkrete sagsbehandling er det nødvendige råderum, som kan sikre, at de eksisterende bygninger kan gennemgå de forandringer, der er nødvendige for at leve op til nutidens krav og standarder.

Den nærmere beskrivelse af "stållinjen" afviger dog fra vores egen research, hvorfor vi gerne vil i dialog om den nærmere beskrivelse af denne del af kulturmiljøbeskrivelsen.





*Afrunding*

Med videreudviklingen af Refshaleøen har København en enestående mulighed for at få taget et godt afsæt for Østhavns udvikling.

Gennem Østhavns samlede udvikling kan vi i København for alvor løfte det langsigtede boligudbud til gavn for byens nuværende og kommende borgere.

På Refshaleøen står vi klar med en plan for en stærkt forankret, ansvarlig og stedsspecifik udvikling, der ikke blot vil bidrage til at løse netop denne udfordring, men ligeledes bidrage positivt til en række af kommuneplanens indsatsområder.

Med venlig hilsen

Jes Transbøl

Administrerende direktør

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Claus Hovmøller Jensen

Udviklingsdirektør

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

## **Svar til: Høring 64914 af: Steen Nielsen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

122

INDSENDT AF

Steen Nielsen

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs Vej 21/2

HØRINGSSVAR

Den forslåede placering af broen i kombination med broens størrelse , er i mod al fornuft hvilket præsentationen på borgermøderne har bekræftet , og virker ikke gennemtænkt

Placeringen vil skabe enorme trafikale problemer med farer for beboere i området , børn i institutioner samt cyklister , derfor vil en løsning syd for området med direkte forbindelse til M4, være den oplagte løsning på begge sider af havnen og den billigste. Alle der har været i området kan se det

## **Svar til: Høring 64914 af: Dennis Jørgensen**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

121

INDSENDT AF

Dennis Jørgensen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Lyngborgvej 8

HØRINGSSVAR

### **Høringssvar til Københavns Kommune vedr. Københavns Lufthavns påvirkning af støj, sundhed og klima**

**Jeg ønsker hermed at udtrykke min bekymring for de gener og sundhedsmæssige risici, som Københavns Lufthavn medfører for borgerne i nærområdet og resten af København.**

**Lufthavnen forårsager betydelig støjforurening, luftforurening og bidrager i stigende grad til klimabelastningen. Jeg vil i dette høringssvar fremlægge nogle konkrete forslag til at adressere disse udfordringer.**

#### **Forslag 1: Støjreduktion**

**Støjen fra Københavns Lufthavn er en stor**

**gene, især om natten, hvor støjniveauet kan nå op til 80 dB, selvom den generelle støjgrænse i Danmark er 58 dB. Særligt ældre og mere støjende fragtfly påvirker min nattesøvn og livskvalitet negativt. WHO har kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje, og forskningen viser, at støj kan øge risikoen for alvorlige helbredsproblemer som kræft og demens. Derfor foreslår jeg, at kommunen indfører skrappe støjbegrænsninger for lufthavnen og undersøger muligheder for at reducere antallet af natlige flyvninger.**

**Forslag 2: Sundhedsrisici ved luftforurening**  
Jeg oplever ofte en stærk lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024, er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler inden for en radius af 3 km, hvilket kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør tage ansvar for borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan blandt andet opnås ved at reducere antallet af

**fragt- og transitfly samt private jets og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.**

### **Forslag 3: Klimaansvar**

**Lufthavnens udvidelse og stigende flyaktivitet er i modstrid med ambitionen om at gøre København til en klimavenlig hovedstad. Lufthavnen bør pålægges at føre et CO<sub>2</sub>-regnskab, der inkluderer udledninger fra flyene. Dette vil gøre det muligt at holde bedre kontrol med de miljømæssige konsekvenser af lufthavnens aktiviteter. Det er nødvendigt at overveje, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner, og om det reelt er til fordel for Københavns borgere. Samtidig bør der sikres løbende uvildig kontrol med lufthavnens klimaaftryk.**

### **Forslag 4: Tiltag for at beskytte borgernes sundhed og livskvalitet**

**Hvis København skal kunne realisere visionen om at være en grøn og sundhedsfremmende hovedstad, må der gøres en målrettet indsats mod lufthavnens forurening. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024"**

**fremhæves det, at København skal udvikles som en sund og miljøvenlig by, og at luftkvaliteten skal forbedres, så den lever op til WHO's retningslinjer. Dette mål kan kun realiseres, hvis der tages konkrete skridt mod at reducere lufthavnens negative indvirkning på miljøet. Den nylige rapport fra DCE viser, at ultrafine partikler fra lufthavnen har en alvorlig sundhedsmæssig konsekvens for København.**

**Derfor foreslår jeg, at følgende tiltag iværksættes:**

- Reduktion i antallet af flyoperationer, især cargo- og transitflyvninger samt private jets. En del af trafikken kan flyttes til andre lufthavne i landet for at aflaste København.**
- Fremskyndelse af implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer gennem politisk pres.**
- Omhyggelig overvågning af partikelforureningen fra lufthavnen, hvor måleresultaterne gøres offentligt tilgængelige. Desuden bør der foretages en**

**sundhedsfaglig vurdering af risikoen ved eksponering for ultrafine partikler.**

**Jeg håber, at Københavns Kommune vil tage disse forslag til efterretning og handle aktivt for at forbedre livskvaliteten og sundheden for os borgere, samtidig med at klimaambitionerne for hovedstaden opfyldes.**

**Med venlig hilsen**

**/Dennis B Jørgensen**

# Svar til: Høring 64914 af: Pernille Falcon

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

120

INDSENDT AF

Pernille Falcon

BY

København V

POSTNR.

1719

ADRESSE

Krusågade 23, 2 tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. kommuneplan 2024

Generelt bærer kommuneplanen præg af at sætte rammer for en byudvikling der synes at have til hensigt at tiltrække flere borgere til kommunen i en periode, hvor befolkningstilvæksten er gået i stå - frem for at sikre tilstrækkelige faciliteter, og grønne rekreative områder til Københavns kommunes befolkning. Dette er stærkt kritisabelt, det øger klimabelastningen og vil på sigt spænde ben for skabelse af en mere bæredygtig grøn by.

Grundejere og bygherrer får i alt for høj grad lov til at definere planlægningen ud fra en interesse i så høj bebyggelsesgrad som muligt. En generel mindskelse af bebyggelsesgraden vil kunne bidrage til dæmpe grundprisernes himmelflugt. Krav om bopælspligt og en markant større vægtning af almene boliger samt andels- og ejerboliger frem for privat udlejning vil kunne bidrage til at fremme en udvikling, hvor boligudgifterne ikke eskaleres.

Sydhavnen er i forslaget til kommuneplan udlagt til at skulle rumme en større byudvikling med en massiv forøgelse af den eksisterende boligmasse i Bådehavnsgade kvarteret.

Tippen og Valbyparken fungerer i dag som den grønne lunge for hele København - særligt for



Sydhavnen men også for Vesterbro – der har minimale grønne områder set i forhold til befolkningens størrelse. Områdets størrelse og sammenhæng har en stor betydning for udvikling og fastholdelse af biodiversiteten og er en stor rekreativ kvalitet for befolkningen i hele området og resten af København.

Stejlepladsen er allerede under udbygning, hvilket i sig selv vil belaste området.

Der er behov for en markant nedskalering af nybyggeriet i Bådehavnsvej II såvel i forhold til bebyggelsestæthed som i forhold til højde af byggeriet. Byggeriet må ikke få et omfang og en tæthed der belaster området og nødvendiggør en fremtidig gennemfartsvej gennem haveforeningerne, Valbyparken og det gamle Sydhavn. Det vil være ødelæggende for hele Sydhavnen.

Planlægningen skal ske med skyldig hensyntagen til de særlige sociale, kulturelle og naturmæssige kvaliteter i det gamle Sydhavn, Valbyparken, Tippen, Fiskerhavnen samt haveforeningerne (blandt andre HF Kalvebod og HF Musikbyen).

Dette bør sikres gennem udarbejdelse helhedsplan, hvor lokale grundejerne, Lokaludvalget, relevante lokale foreninger (fx haveforeningerne, Fiskerhavnen, Sydhavnens venner) indgår i planlægningen sammen med Teknik- og miljøforvaltningen.

Med venlig hilsen Pernille Falcon,

Krusågade 23, 2 tv, 1719 V, samt HF musikbyen lod 93

## Svar til: Høring 64914 af: Kristian Alex Larsen

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

119

INDSENDT AF

Kristian Alex Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Suppleant for Alternativet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Smørumvej 243, 1.tv.

HØRINGSSVAR

## Høringssvar vedrørende KP24 fra Alternativets medlemmer af Lokaludvalget i Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Kommuneplan 2024 skal svare på udfordringer og ønsker i forhold til Københavns situation og udvikling. Den helt overskyggende udfordring er klimakrisen, hvilket også er adresseret i KP24's overskrift: "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad". Desværre indfrieder KP24 ikke sin hensigt, idet **KP24 primært har til formål at understøtte byggeri i meget stor skala**. Det ville klæde teksten at være meget mere tydelig om dette i stedet for de mange ukonkrete klima-hurraord. Det er en klar mangel at sammenhængen mellem salg af byggegrunde, skabelsen af Lynetteholm og udviklingen af Metro og de økonomiske forudsætninger for denne sammenhæng ikke behandles i teksten.

Der er **behov for en bedre formidling af data**, der ville gøre det lettere at forholde sig til KP24. Det gælder for eksempel i forhold til hvor mange boliger, der står tomme, et tal der ikke fremgår af Boligredegørelsen 2023. Det demografiske grundlag er også svært at gennemskue. Her ville det være hjælpsomt med en vurdering af i hvor høj grad tidligere kommuneplaner har haft succes med fremskrivninger. Emneområdet i KP24 er generelt så stort, at den korte gennemgang som LU har fået af TMF er meget utilstrækkelig.

KP24 fremstiller **København som en planlægningsmæssig ø**. Det fremgår ikke om eller hvordan planlægningen er integreret med de kommuner som København er omgivet af, eller hvordan der er sammenhæng med Region Hovedstadens "Fælles om bæredygtig udvikling i hovedstadsregionen" fra

2023. Vi skal ikke planlægge efter, at alle Københavns børn skal have ret til at blive boende i kommunen, når de flytter hjemmefra. Det kan være sundt på mange måder at flytte til Hvidovre, Jylland eller udlandet i en periode.

Københavns Kommune har valgt at implementere "**Doughnut-modellen**" som et overordnet planlægningsmæssigt redskab. Det betyder, at Københavns Kommune vil planlægge efter en miljømæssig (planetær) og en social bundlinje foruden den økonomiske bundlinje. Det er svært at finde spor efter dette i KP24. Ej heller er der spor efter de 17 Verdensmål.

Det betyder blandt andet, at der ikke fremgår **kvantitative data for, hvor stort et grønt potentiale der går tabt** som følge ved det planlagte storbyggeri. Det fremgår heller ikke hvor store udledninger af CO2 man forventer som følge af byggeriet, eller noget mål for hvordan man kan mindske brugen af kritiske råstoffer (jf. Region Hovedstaden). Det nævnes blot at Københavns Kommune i fremtiden forventer CO2-neutrale byggepladser, og at der senere vil komme en klimaredegørelse. Derfor forventes også senere en helt ny Klimaplan, men denne burde helt naturligt være integreret i KP24.

Som begrundelse for at bygge **tætte boligområder** i stor skala nævnes særligt at det er klimavenligt baseret på skalaøkonomi i forhold til opvarmning og trafik, hvilket ikke altid holder stik. Det ville være langt mere klimavenligt at bevare og udnytte eksisterende byggeri. Der er desuden behov for konkret dokumentation for, hvor ressourcekrævende forskellige typer af byggeri er for at muliggøre sammenligninger af højhuse, rækkehuse, mikrohuse o.s.v. Desuden bør man tage højde for de sociale omkostninger ved tæt-højt byggeri og mini-lejligheder.

KP24 har som mål at **almene boliger** skal udgøre mindst 20 % af nybyggeriet svarende til 10.000 boliger (s. 46). Heraf skal 6.000 være ungdomsboliger, hvilket vil sige at kun 7,5 % af nybyggeriet skal omfatte almene familieboliger. Med en så lille andel af almene familieboliger, forbeholder man almene boliger for borgere med særlige sociale behov som følge af den kommunale anvisning. Dermed fastholder man den almene sektor som socialt udsat – helt i modsætning til målsætningerne om mangfoldighed. Almene familieboliger bør være en almindelig mulighed, som familier kan skrive sig op til. Derfor mener vi, at *mere* end 50 % af etagearealet bør være indrettet med en gennemsnitlig boligstørrelse på mindst 95 m<sup>2</sup> (jf. s. 62), da mange ønsker større familieboliger. Vi mener også at mindstestørrelsen på boliger bør være 50 m<sup>2</sup>.

Ordet "mangfoldig" bruges på en politisk ladet måde. Udsatte boligområder, der i forvejen repræsenterer etnisk og social mangfoldighed skal være mere mangfoldige, men det synes ikke at gælde andre typer boligområder. KP24 bør i højere grad understøtte udbredelsen af **deleboliger** (jf. Boligredegørelsen 2023), hvor mennesker fx udlejer værelser til andre. Dermed vil også byens mange villakvarterer blive mere "mangfoldige" og mindre monokulturelle. Forestillingen om at socialt udsatte bliver løftet, fordi de bor tæt på socialt bedre stillede, mangler belæg.

**Det København, som vi holder af, er det København vi har** – ikke det vi (endnu) ikke har. Københavns sjæl er dens traditionelle arkitektur og byrum, ikke internationalt design i form af anonyme ensartede kantede kasser og tårne.

Den samlede trafikafvikling mangler et afsnit i KP24. I Brønshøj-Husum har vi nu alvorlige problemer omkring Frederikssundsvej, og biltrafikbelastningen forventes at vokse betydeligt med byggerierne i Tingbjerg og Bystævneparken. I TMF's "Tendensanalyse – Fremtidens Storbyudvikling" (Kapitel 8) forventer man at Københavns **trafik vil gå i hårdknude**. Statens trafikprognoser (OTM) ser muligheden for sammenbrud i det overordnede trafiknet ved 2035.

# Mere specifikt om miljøforhold:

## Lokalt

KP24 modsiges af lokale projekter, hvilket i praksis gør de mange grønne hurra-ord tvivlsomme:

- **Tingbjerg:** Den voldsomme fortætning fjerner lys, luft og grønt, skaber varmeø-effekt samt mindsker trivsel på grund af tætheden af menneske og indkig i lejlighederne. Dobbeltkloakeringen er et godt tiltag, men opvejer ikke problemerne, og er desuden dyrt. Fortætningen medfører trafikale problemer og støj og nødvendiggør en lang række afledede investeringer fx i fm Frederikssundsvej. Men i KP24 står der (s. 30): "I byudviklingsområderne prioriteres forhold for gående og cyklende". Store veje omtales (s. 50) som "fysiske barrierer", mens løsningen på dette angives som nye veje såsom cykel- og gangbroer, tunneller, bedre krydsningsmuligheder...
- **Husum Haveby:** godt med begrænset bilisme, men den vil også blive et forgrønnet betonkvarter med lange skygger pga høje huse og med mange af de samme problemer som nævnt vedrørende Tingbjerg.
- **Vejforbindelsen over Husumvold** harmonerer ikke med følgende punkter fra KP24: ønsket om mindre biltrafik, bedre luftkvalitet, bedre forbindelser over kommunegrænser, fastholdelse af Fingerplanen som et vigtigt princip, grøn mobilitet, nedbringelse af antallet af støjbelastede områder, understøtte turistattraktioner, højere biodiversitet, større artsrigdom og bedre natur, rekreative anvendelser og gode naturoplevelser. Vejen bliver en barriere for en eventuel supercykelsti.
- Spørgsmål: Hvad er det for en nordgående forbindelse fra Tingbjerg til **Gladsaxe** der nævnes?

## Der er positive elementer:

- **Fingerplanen** er et vigtigt princip (s. 14), og må ikke undergraves af mindre projekter, som til sidst vil føre til at man opgiver princippet.
- **15 minutters** by (s. 11) også et vigtigt princip for byudviklingen, og som indebærer at man tænker mere i decentralisering af funktioner.
- **Biodiversitet** (nævnes 27 steder). "I områder som Amager Fælled, Utterslev Mose, Vestvolden og langs å-systemerne, skal naturoplevelsen være i fokus og biodiversiteten prioriteres" (s. 94). Der bør også være mere naturoplevelse i mindre grønne områder som fx parker m.v. Man vil også bevare gamle træer, men det skal ikke kun være når de gamle træer ikke er truet, de gamle træer skal ikke give for byggeprojekter (Jf. Københavns Kommunes Træpolitik fra 2018).

- Det er godt med **partnerskabsaftale** med Dansk Naturfredningsforening og med frivillige partnerskabsaftaler med grundejere (s. 90). Der er også behov for forpligtende aftaler og tiltag.
- Undgå **Varmeø**-effekter (s. 89), der især opstår ved fortætning.
- **Begrønningsprocenter** ved nybyggeri (s. 91) er godt, men begrønning kan aldrig erstatte grønne områder. Er der viden om de reelle klimaeffekter af begrønning?
- Nedbringe antallet af **støjbelastede** områder (s. 32).
- CO2-neutrale **byggepladser** (x. 89) – men hvad betyder det konkret?
- Grøn **mobilitet** (s. 28), men det er først efter mange års drift at metro bliver grøn, og det har vi ikke tid til. Vi har derfor først og fremmest behov for prioritering af bus- og cykeltrafik (herunder bedre cykelveje).

## Og der er negative elementer

- Målet om **40.000** flere boliger (herunder anlæggelsen af Lynetteholm), der koster dyrt i CO2, biodiversitet, grønne områder, varmeø-effekter m.v.
- **Fortætning** fremhæves (s. 9) som en klimaløsning, fordi det indebærer kortere transportveje og mere økonomisk opvarmning. Dokumentationen for dette er ikke klar. Der tages ikke højde for klima- og samfundsomkostninger ved byggeri jf. ovenfor. Ikke kun fjernvarme, men også små varmepumper er en klimavenlig opvarmningsform. Fortætning indebærer højere befæstning og dermed større risiko ved skybrud.
- **Luftkvalitet** nævnes kun ét sted (s. 14). Det bør have større prioritet.

# Svar til: Høring 64914 af: Claudia Micula

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

118

## INDSENDT AF

Claudia Micula

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Andrea Brochmanns Gade 5

## HØRINGSSVAR

Sydhavnen er i kommuneplanens kap. 3 udlagt som et område, hvor der kan finde en større byudvikling sted.

Dette harmonerer slet ikke med kommuneplanens hensigt i Kapitel 5 'En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid', hvor der lægges vægt på: Mål for Københavns udvikling er bl.a. at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

1. Skal der overhovedet bygges mere? Der er nu netto fraflytning fra Københavns kommune, så ender vi bare med at bygge ghettoer der ikke kan sælges eller lejes ud?
1. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende grønne områder
1. Tippen og Valbyparken er hele byens grønne lunge. Vi så under corona hvordan københavnere i hundredvis valfartede til Sydhavnens grønne områder Valbyparken og Tippen. Vi rykker boliger tættere og tættere på
1. Byggeri med støv, støj, grus og lys, fældning af gamle træer, anlæggelse af veje der afskærer de grønne kiler, øget trafik samt øget befolkningspres i de grønne områder truer alle de beskyttede arter som bor i området. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og mangler hensyntagen til de eksisterende grønne områder.
1. Vi er i Sydhavnen, endnu engang, blevet løbet over ende og der bliver bygget uden at vi er blevet spurgt og uden at vi har haft nogen indflydelse på processen.

# **Svar til: Høring 64914 af: Brønshøj-Husum Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

117

INDSENDT AF

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Kobbelvænget 65

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg er vedhæftet sammen med bilag:  
Spørgeskemaundersøgelse i Brønshøj-Husum Borgerpanel om forslag til Kommuneplan 2024.

MATERIALE:

broenshoej-husum lokaludvalgs hoeringssvar til forslag til kommuneplan 2024.pdf  
bilag til hoeringssvar til forslag til kommuneplan 2024.pdf



## Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2024 - Fremtidens klimavenlige Hovedstad

### Sådan har vi behandlet forslag til Kommuneplan 2024

Det nu foreliggende forslag til Kommuneplan 2024 har været behandlet på et offentligt møde i Brønshøj-Husum Lokaludvalg d. 26. september, på vores fem fagudvalgsmøder i oktober og har været udsendt til vores digitale borgerpanel med brede spørgsmål til Kommuneplanens overordnede mål og udviklingen af Brønshøj-Husum. Lidt over 700 borgere svarede på undersøgelsen. Den kvantitative rapport fra borgerpanel undersøgelsen er vedlagt dette høringssvar som bilag.

På offentlige lokaludvalgsmøder, borgermøder, via besøg og dialog med projekter og indsatser i bydelen, drøftelser med aktivister, dialoger med bydelspuljeansøgere og på workshops i den forløbne lokaludvalgsperiode 2022-2024 samt gennem inddragelse af lokaludvalg-medlemmers erfaringer fra foreningsarbejde, har vi på forskellig vis behandlet mange af de temaer og spørgsmål, som indgår i forslag til Kommuneplan.

Det er således på baggrund af vores løbende lokale københavnerinddragelse og løbende dialog med bydelens borgere, foreninger og aktører, at vi har udarbejdet nedenstående bemærkninger.

### Bemærkninger til forslag til Kommuneplan 2024

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg noterer vi med tilfredshed, at mange af de bemærkninger og forslag, vi har indsendt til forslag til Kommuneplansstrategi i efteråret 2023, er blevet indarbejdet i det nu foreliggende forslag til Kommuneplan 2024. Overordnet rummer forslag til Kommuneplan 2024 mål og strategier, som vi er helt enige i og vi vil gerne kvittere for den lange og grundige proces, der er gennemført. Vi føler os læst og hørt. Vi finder, at Kommuneplanen tematiserer særdeles vigtige politiske udfordringer for vores Hovedstad og formulerer væsentlige udviklingsmål, principper og strategier.

**Dato:** 23.10.2024

**Sagsnr.:** 2024-0283528

Sekretariatet for Brønshøj-  
Husum Lokaludvalg  
Kobbelvænget 65  
2700 Brønshøj

EAN-nummer  
5798009800275

[www.2700lokaludvalg.dk](http://www.2700lokaludvalg.dk)



Lokaludvalget finder, at forvaltningen i hele processen har gjort sig stor umage med at begrunde behandlingen af de forslag, vi har indsendt. Samlet har forslagene fra de politiske udvalg og for lokaludvalgene jf. hvidbogen medført, at vi nu har et forslag til Kommuneplan, som i vid udstrækning skaber rammer for de mange ønsker, vi har til byens udvikling.

Vi har noteret en del forslag, der ikke er imødekommet, men noterer os de grundige begrundelser, og en række forslag som forvaltningerne vil bære videre i det interne arbejde og det fortsatte arbejde med kommuneplanerne fremadrettet. Der er dog, efter at have læst hvidbogen, et par områder hvor vi fortsat mener, at tekster savnes i forslag til Kommuneplan 2024:

#### **Side 10-12, byvision**

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg er vi enige i den formulerede vision for byen. Den nu foreliggende formulering favner helt centrale væsentlige emner for byens borgere.

#### **Side 11, afsnit 1**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ønsker, at daginstitutioner også indgår på listen over '15-minutters-by'.

#### **Side 11, afsnit 4**

Lokaludvalget noterer med tilfredshed, at der i kommuneplanforslaget arbejdes med både grønne og blå elementer. Det savnes dog, at der allerede i kapitlet om byvision både står grøn og blå, så 'indflyvningen' dækker de kommende kapitler retvisende.

#### **Side 14, mål**

Lokaludvalget finder, at der nævnes meget relevante mål, herunder mål for luftkvalitet. Der burde på samme måde være et mål for vandkvaliteten i det københavnske ferskvandssystem, sådan at rammerne sikres for at vandkvaliteten helt fra Utterslev Mose via de indre søer til havnen og fra Harrestrup Å til Valbybugten forbedres - både til gavn for biodiversiteten, bæredygtigheden i havnen og oplevelsen af vandløbene, når der åbnes å-strækninger de kommende år. Forbedring af vandkvaliteten nævnes senere i planen, men lokaludvalget ser gerne, at det også indskrives som mål i lighed med det om luftkvalitet.

#### **Side 42**

Det nævnes, at delebilisme medvirker til at reducere antallet af biler og ture i byen. Det er klart, at antallet af biler samt behovet for parkeringspladser kan reduceres med udbredelse af delebiler, men det er vel et åbent spørgsmål, om det reducerer antallet af bilture i byen, da flere undersøgelser peger på at delebilisme øger antallet af ture?

#### **Side 50**

På kortet over 'En sammenhængende by' er der en pil, der tilsyneladende forbinder Tingbjerg med Gladsaxe. Lokaludvalget tænker at det er en fejl?

#### **Side 90**

Lokaludvalget er enige i målene for energiforsyningen, men udnyttelse af overskudsvarme bør også nævnes specifikt i mål om bæredygtig energiforsyning, f.eks. 'Varmeforsyningen baseres på fjernvarme med mulighed for nye samfundsøkonomiske bæredygtige teknologier som varmepumper, elkedler, geotermi, el fra solceller, vindmøller og udnyttelse af overskudsvarme mm'.

#### **Side 90**

Lokaludvalget noterer med tilfredshed, at der arbejdes med både grønne og blå områder i flere af målene, men 'det blå' mangler stadig i et væsentligt mål, hvor der kunne stå: 'at udvikling af eksisterende grønne **og blå** områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima.'

Det handler jo bl.a. om biodiversitet, hvor vand netop er en afgørende faktor.

#### **Side 92**

Lokaludvalget er i tvivl om der tælles rigtigt, når det fremhæves, at 92,5% af boligerne har mindre end 300 m til et grønt og rekreativt område, hvis havn- og kystområder tælles med. Var havn- og kystområder ikke allerede med i definitionen af grønt og rekreativt område?

#### **Side 96**

Lokaludvalget noterer med tilfredshed, at afsnittet om 'Blå områder' nævner potentialet for at løfte vandkvaliteten i byens søer, vandløb og moser. Det nævnes korrekt, at det kan ske ved forbedring af pumpesystemer, men det er vel forkert at nævne åbning af åer som middel til forbedring af

vandkvaliteten? Det er fint at åbne åer, men der bør supplerende nævnes, at vandkvaliteten allerbedst forbedres ved reduktion af udledning af kloakvand til søer, moser og åer. Da en stor del af ferskvandssystemet opstrøms ligger tæt på Gladsaxe, bør potentialet i forbedret tværkommunalt samarbejde også nævnes. Selvom der findes planer for reduktion af overløb, finder Lokaludvalget, at det er vigtigt at understrege det fokus i Kommuneplanen.

### **Side 98**

Lokaludvalget finder, at kapitlet om kultur og fritid meget klart beskriver de store udfordringer, vi står over for. København er dog også meget bagud i forhold til andre byer, hvad angår musik-, kunst- og teateraktiviteter for børn og unge, ligesom der er mangel på øvelokaler og andre faciliteter for borgere, der gerne vil udfolde sig kunstnerisk. Derfor bør der formuleres klare mål og rammesættes indsatser, der kan hjælpe med at rette op på det.

### **Side 100**

Lokaludvalget noterer sig med tilfredshed, at det berøres, at den centrale energiforsyning kan integreres med decentrale løsninger via varmepumper, men det savnes, at der ses på andre kilder end havvand og spildevand, såsom overskudsvarme fra supermarketers kølediske, produktionsanlæg m.v., hvor fjernvarmenettet jo allerede eksisterer til at modtage passende opvarmet vand.

### **Side 105-108**

Lokaludvalget er meget enige i formuleringerne i dette kapitel og de fastlagte mål for Københavns udvikling med respekt for byens sjæl og kulturarv samt arbejdet med udpegningen og ajourføringen af kulturmiljøer. Brønshøj Vandtårn, Bellahøjhusene, Brønshøj Transformatorstation og Vestvolden er nu kommet med på listen.

I vores borgerundersøgelse mente over en tredjedel af respondenterne, at der manglede vigtige kulturmiljøer: Rytter-skolen på Brønshøj Torv, Brønshøj Kirke, Kulturhuset BRØK (Brønshøj Gamle Skole) og Voldanlæggene. Lokaludvalget foreslår derfor, at disse kulturmiljøer indgår i kommende ajourføring.

### **Side 120-121**

Lokaludvalget noterer med tilfredshed, at forvaltningen anerkender, at der i Helhedsplanen for Bellahøjmarken og nærliggende områder bl.a. Genforeningspladsen er en række

interessante perspektiver for udvikling i vores nærområde og at forslaget til ændring imødekommes ved at omtale arbejdet med Helhedsplanen under "Bydele i fokus" på s. 118 og at der på s. 120, spalte 3 efter nederste afsnit tilføjes "derudover er der besluttet en ny Helhedsplan med en vision for en fremtidig udvikling af Bellahøjmarken og Genforeningspladsen, hvor områdets grønne arealer kombineres med faciliteter, der motiverer til idræt og bevægelse". Lokaludvalget finder, at Bellahøjparken skal medtænkes i Helhedsplanen.

På vegne af Brønshøj-Husum Lokaludvalg  
Christoffer Rosenkrands, forperson

#### **BILAG**

Spørgeskemaundersøgelse udsendt i Brønshøj-Husum Borgerpanel i perioden 23. september til 7. oktober er medsendt som bilag. 727 personer besvarede spørgeskemaet.

## Bilag til hørings svar til forslag til Kommuneplan 2024

### Spørgeskemaundersøgelse i Brønshøj-Husum Borgerpanel om forslag til Kommuneplan 2024.

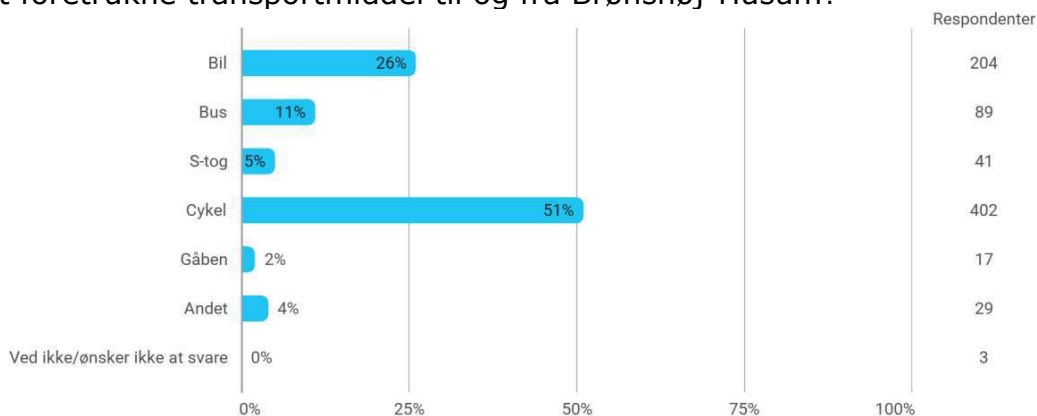
Borgerpanelundersøgelsen er udsendt i Brønshøj-Husum Borgerpanel i perioden 23. september til 7. oktober. 727 personer besvarede spørgeskemaet.

#### Mobilitet/transport

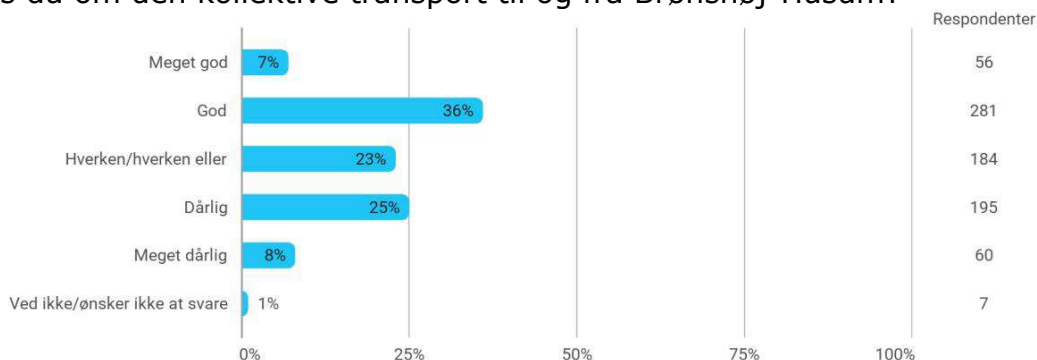
Det er et mål, at biltrafikken i København maksimalt udgør 20 procent af alle ture der foretages i København.

Det er også et mål, at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport.

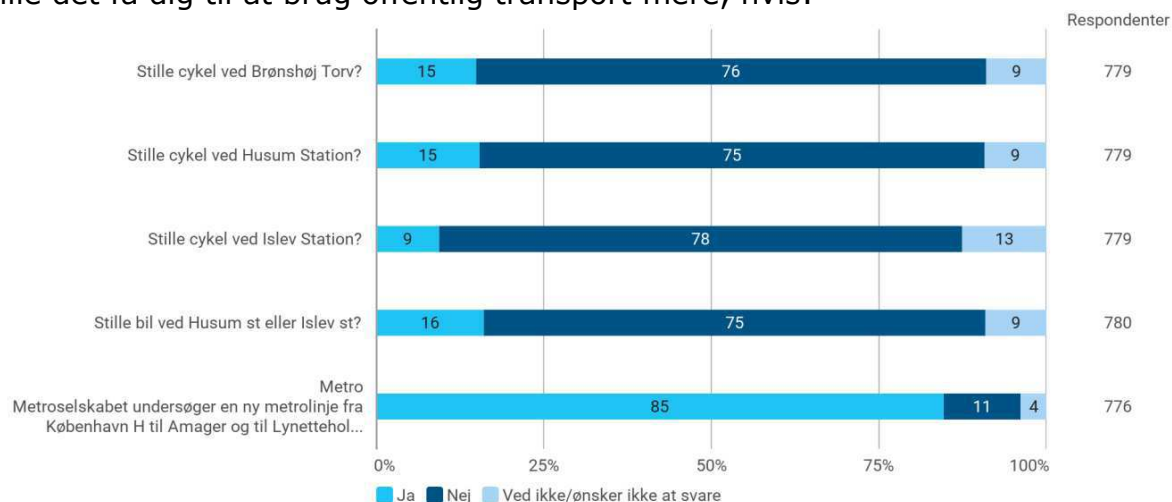
Hvad er dit foretrukne transportmiddel til og fra Brønshøj-Husum?



Hvad synes du om den kollektive transport til og fra Brønshøj-Husum?

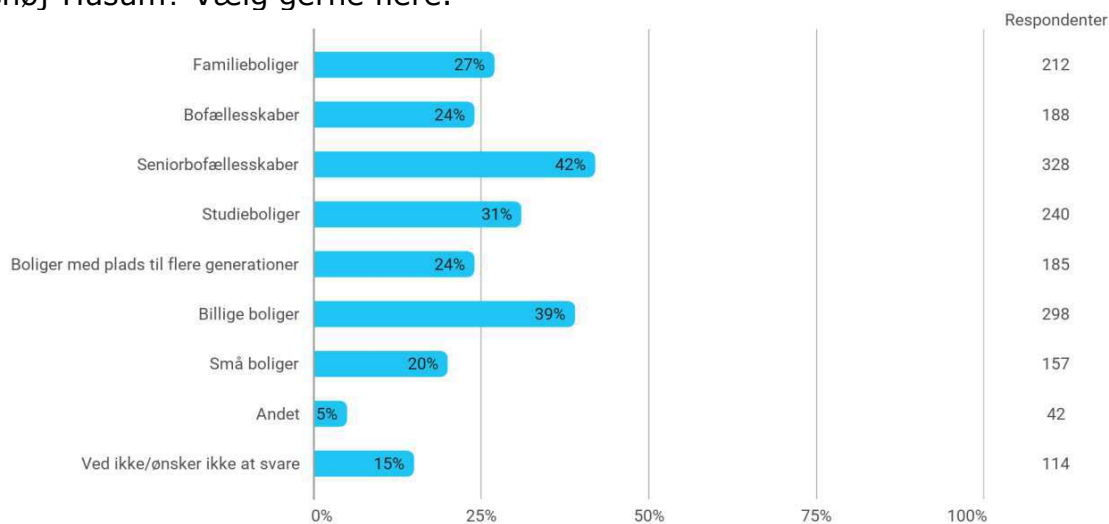


Ville det få dig til at brug offentlig transport mere, hvis:



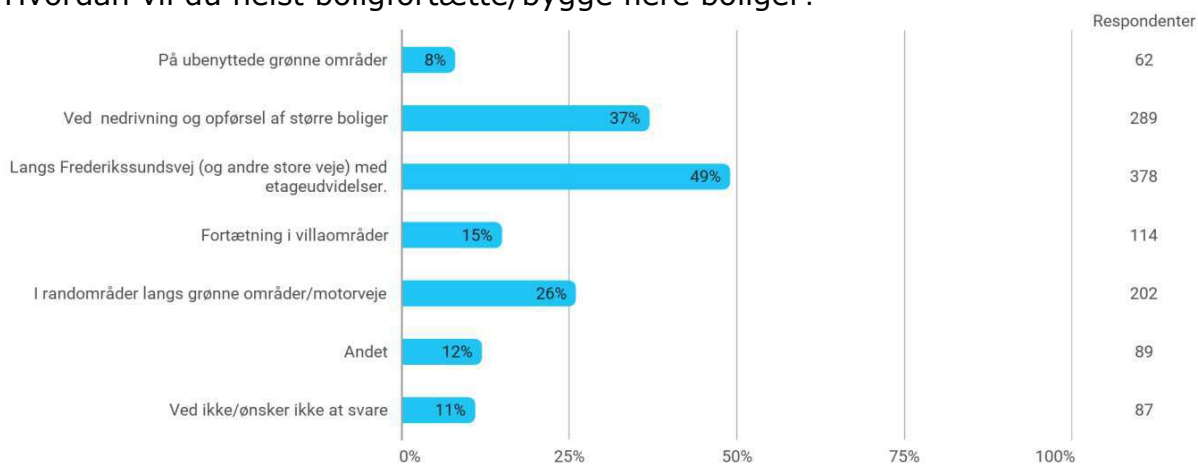
## Boliger

Det er et mål i kommuneplanen, at der skal sikres boliger i varierende størrelser til forskellige livsfaser, boformer, familieformer og indkomster på tværs af alle bydele. Er der boformer, du synes, der skal være flere af i Brønshøj-Husum? Vælg gerne flere.



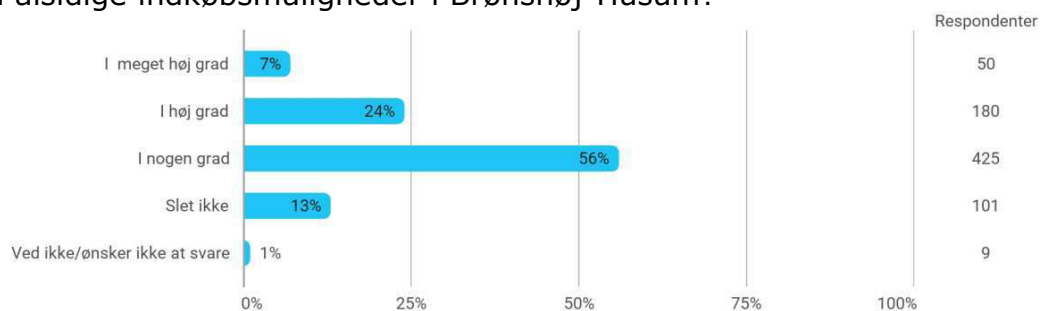
Det er et mål i kommuneplanen, at der skal bygges 40.000 nye boliger i København

### Hvordan vil du helst boligfortætte/bygge flere boliger?

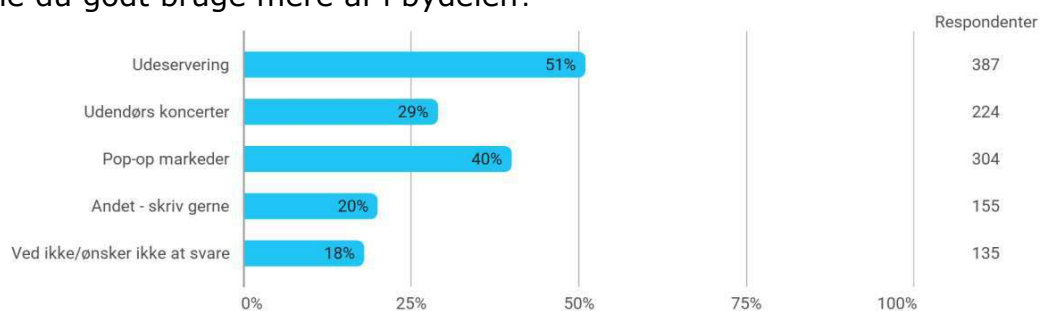


### Erhvervsliv

Det er et mål at sikre alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele. I hvor høj grad oplever du alsidige indkøbsmuligheder i Brønshøj-Husum?



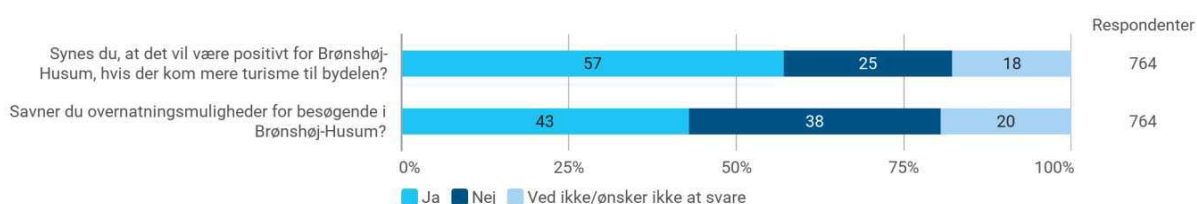
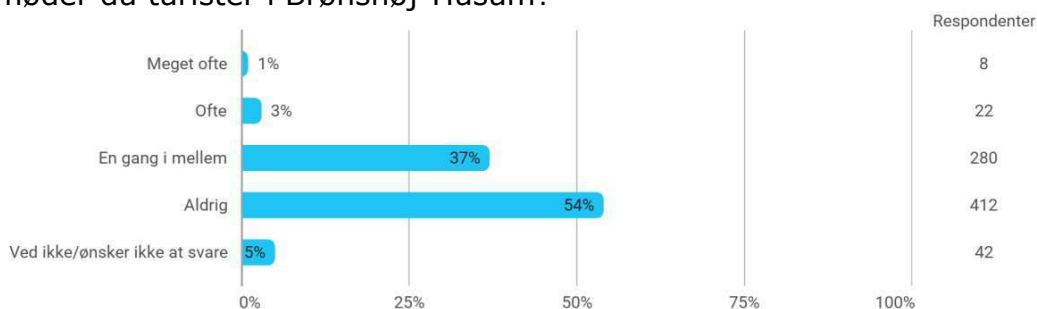
### Hvad kunne du godt bruge mere af i bydelen?



### Turisme

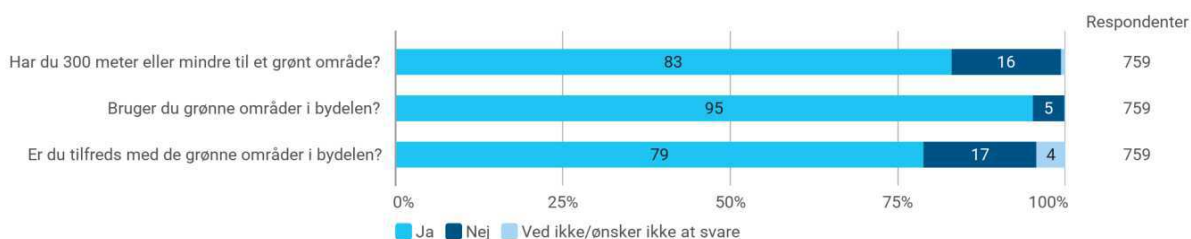
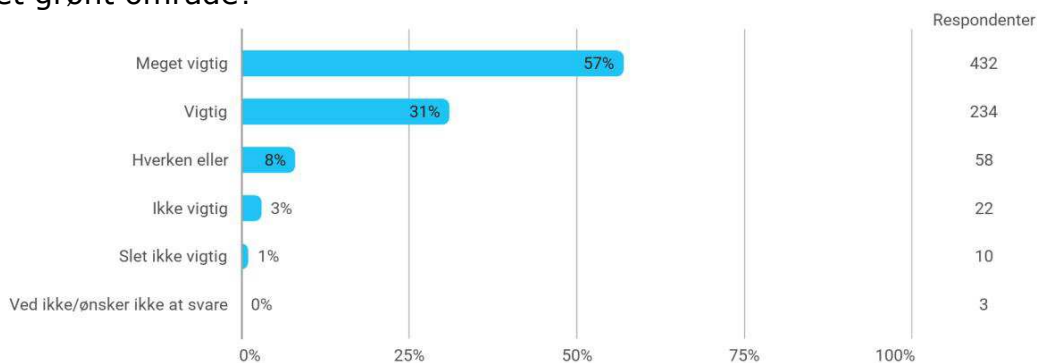
Det er et mål i Kommuneplanen at fremme bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen.

## Hvor ofte møder du turister i Brønshøj-Husum?



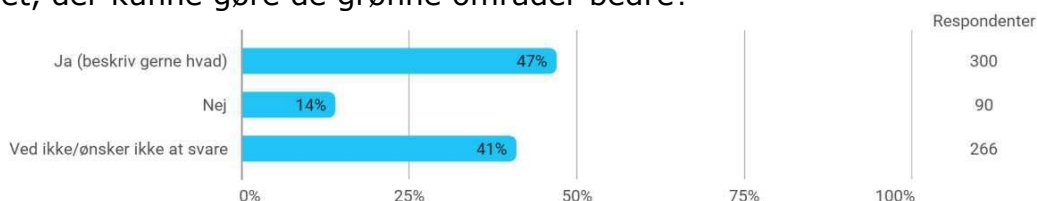
## Den blå og grønne by

Kommuneplan 24 har som mål at sikre, at der indenfor kort afstand fra byens boliger er grønne eller blå områder eller friarealer, der styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima. Hvor vigtigt synes du det er, at der maksimalt er 300 meter i gåafstand fra byens boliger til et grønt område?

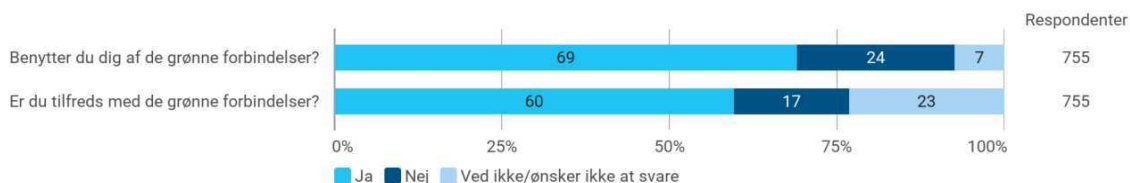
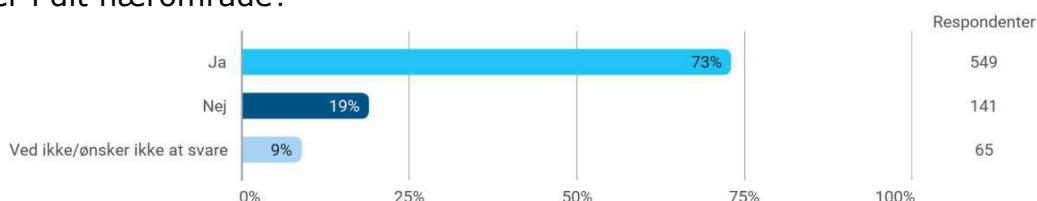




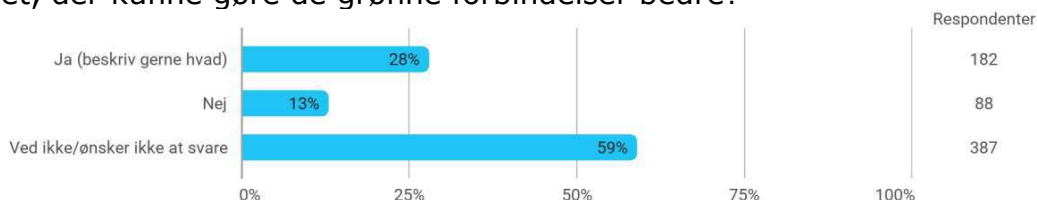
Er der noget, der kunne gøre de grønne områder bedre?



Grønne forbindelser Kommuneplan 2024 arbejder også med attraktive grønne forbindelser, der skal give naturoplevelser på vej mellem de større grønne/blå områder. Et eksempel kunne være cykelstien på Vestvolden. Findes der grønne forbindelser i dit nærområde?



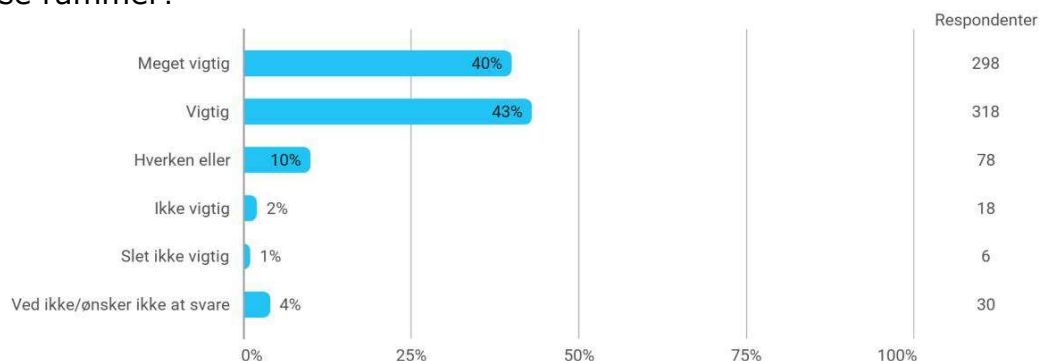
Er der noget, der kunne gøre de grønne forbindelser bedre?



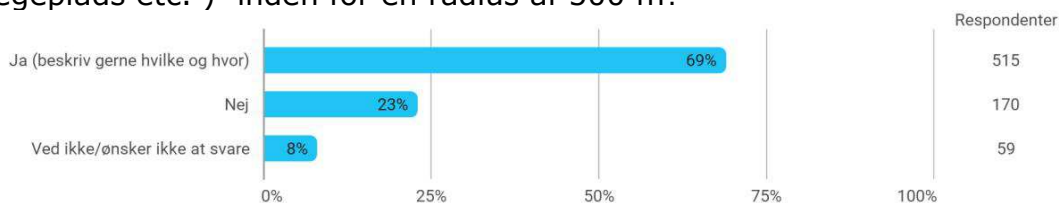
## Kultur- og Fritidsfaciliteter

Det er et mål i kommuneplanen, at "der skabes rammer for at indpasse faciliteter til sundhedsfremmende aktivitet, samt kultur- og fritidsaktiviteter." Dette skal være i både i nye udviklingsområder og eksisterende områder - i

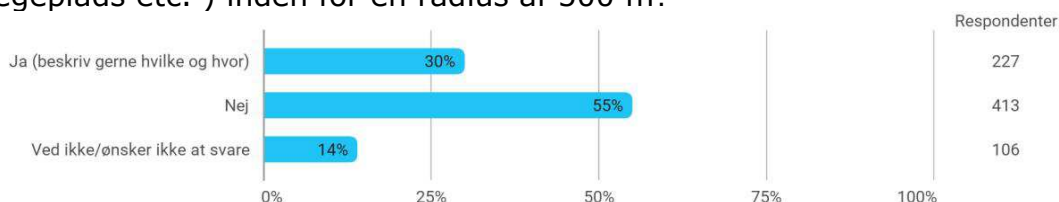
takt med den demografiske udvikling. Hvor vigtigt synes du, at det er, at man skaber disse rammer?



Har du kultur –og fritidsfaciliteter ( kulturhus, bibliotek, musikskole, koncertsal/spillested, malerskole, teater, sportshal, svømmehal, boldbaner, fitness, legeplads etc. ) inden for en radius af 500 m?

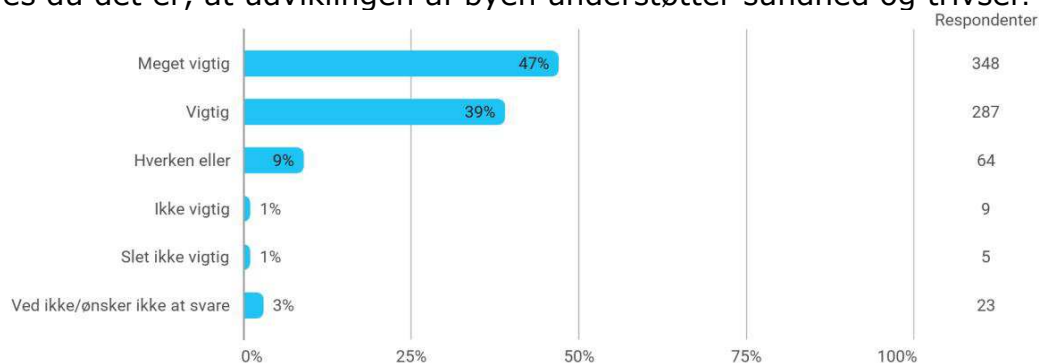


Savner du kultur- og fritidsfaciliteter ( kulturhus, bibliotek, musikskole, koncertsal/musiksted, malerskole, teater, sportshal, svømmehal, boldbaner, fitness, legeplads etc. ) inden for en radius af 500 m?

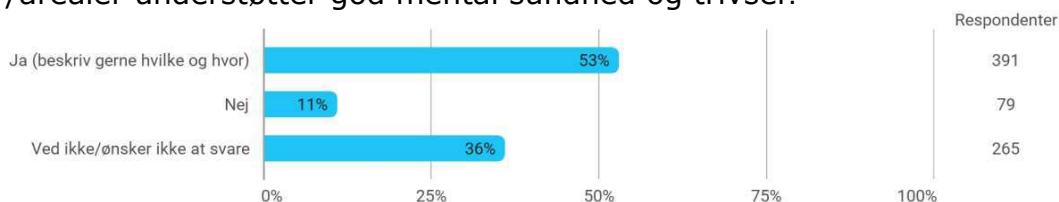


## Byens rum og rekreative faciliteter

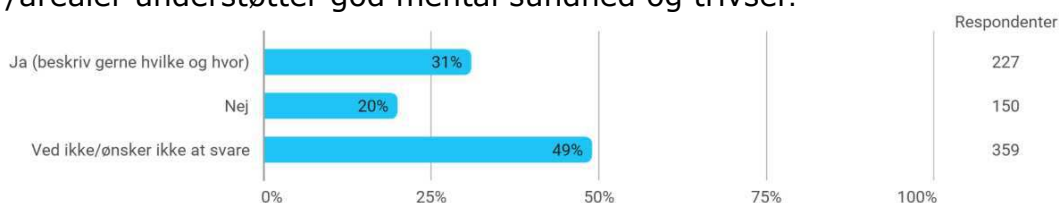
Det er også et mål, at "udviklingen af byens rum og rekreative faciliteter understøtter god mental sundhed og trivsel for alle københavnere." Hvor vigtigt synes du det er, at udviklingen af byen understøtter sundhed og trivsel?



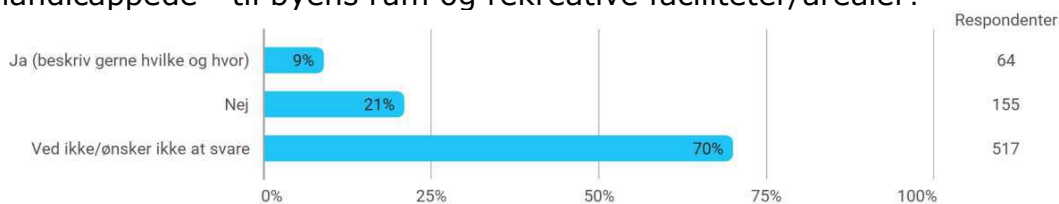
Er der steder i Brønshøj-Husum, hvor du synes, at byens rum og rekreative faciliteter/arealer understøtter god mental sundhed og trivsel?



Er der steder i Brønshøj-Husum, hvor du savner at byens rum og rekreative faciliteter/arealer understøtter god mental sundhed og trivsel?

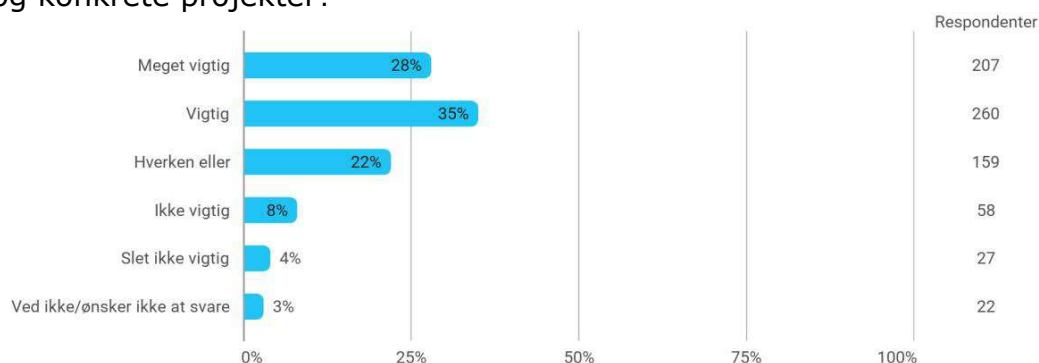


Er der steder i Brønshøj-Husum, hvor du oplever, at der ikke er tilgængeligt for alle - fx handicappede - til byens rum og rekreative faciliteter/arealer?



## Kunst og kultur

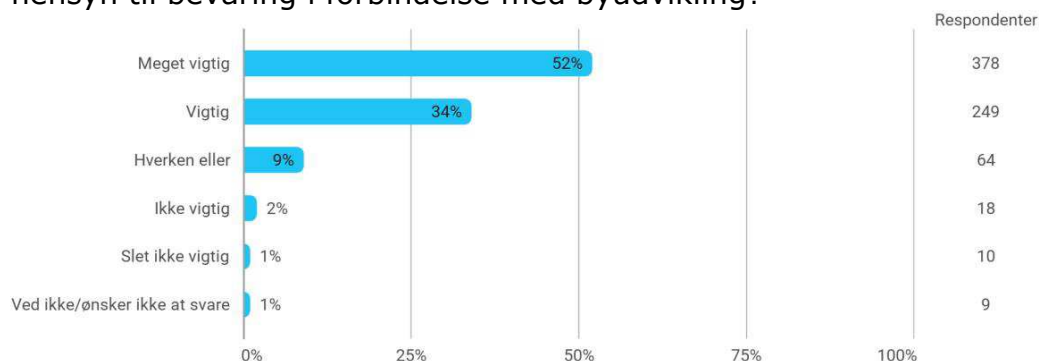
Hvor vigtigt er det for dig, at muligheden for kunst og kultur i det offentlige rum altid indgår i Københavns Kommunes dialog med bygherrer om byens udvikling og konkrete projekter?



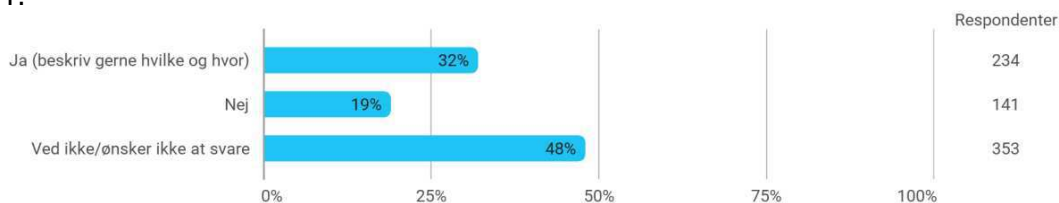
## Balance mellem bevaring og nybyggeri

Et anden mål i planen er, at den eksisterende by udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så byens arkitektoniske og landskabelige

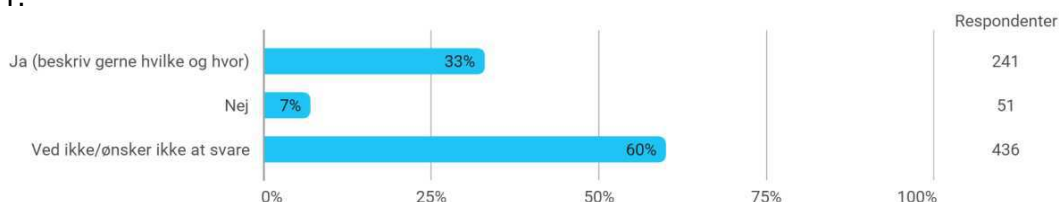
identitet og egenart fast holdes og styrkes. Hvor vigtigt synes du det er, at man tager hensyn til bevaring i forbindelse med byudvikling?



Er der steder i Brønshøj-Husum, hvor du synes, man ER lykkedes med at udvikle den eksisterende by i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri?



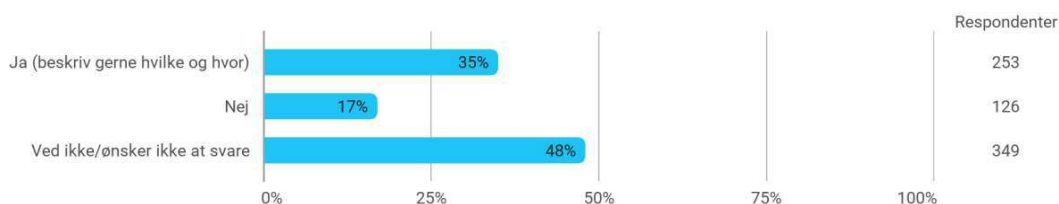
Er der steder i Brønshøj-Husum, hvor du synes, man IKKE er lykkedes med at udvikle den eksisterende by i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri?



## Kulturmiljøer

I Brønshøj-Husum lokalområde er der udpeget to Kulturmiljøer: med særlige arkitektoniske og historiske kvaliteter: Bellahøjhusene og Tingbjerg. Desuden er der to særlige historiske infrastrukturbygninger: Brønshøj Vandtårn og Transformatorstation.

Er der andre områder eller bygninger i Bellahøj-Brønshøj- Husum-Tingbjerg, der repræsenterer særlige kulturhistoriske, arkitektoniske og landskabelige miljøer, som du mener skal med på denne liste?



## **Svar til: Høring 64914 af: Peter Michael Vestlev**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

116

INDSENDT AF

Peter Michael Vestlev

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Region Zealand

BY

SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther Kings Vej 17 03 0003,

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede PDF fil

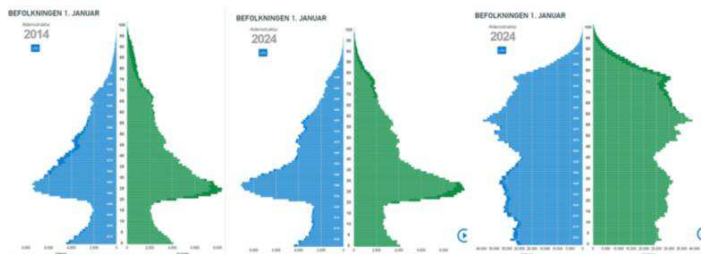
MATERIALE:

kommuneplan hoeringssvar.pdf

## Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2024

København er en dejlig by hvor jeg er født og har boet hovedparten af mit liv. Det er imidlertid også en by der har været under omvæltning på mange måneder fra besættertiden i 70'erne til 90'erne, og en by hvor uro og vold har været et kedeligt tema.

1. København har været en arbejderby i 1950'erne og er overgået til at være en service og studenterby i 2020'erne. Befolkningen vokser, hovedsageligt grundet tilvækst af studerende samt udenlandske tilflyttere. Men Københavns befolkning er vokset med 20% i dette århundrede, mens Lollands befolkning er faldet med 20%. Er det rimeligt at man fra Københavns side har en tilgang til befolkningstilvæksten som værende uundgåelig, eller burde vi snarere se på de nationale og internationale befolkningsstrømninger som en national opgave.



Sammenlignet med resten af landet er Københavns befolkning kendetegnet ved langt flere 20 – 40 årige der bor der midlertidigt. Aldersfordelingen for befolkningen i Danmark som helhed er kendetegnet ved en nogenlunde konstant antal borgere i de forskellige aldersgrupper op til pensionsalderen. Blå farver er antal hankøn, grønne farver antal hunkøn. De der flyttede til København i 2014 er stort set væk i 2024 men nye er kommet til.

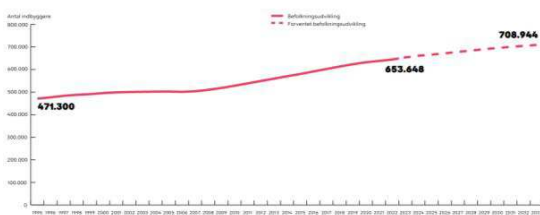
2. Vi bygger boliger til korttidsbeboere (studerende og til dels udenlandske statsborgere) uden af have en overordnet tilgang til hvor mange vi skal bo indenfor de rammer (kvadratkilometre) som byen rummer, ja vi prøver endda at vokse mod syd og mod Nord ud i Øresund i stedet for at invitere til et samarbejde med de omkringliggende kommuner Hvidovre, Rødovre, Gladsaxe, Herlev, Lyngby og de fjernere kommuner beliggende i en ring fra Køge over Roskilde til Hillerød og Helsingør. En bys størrelse afhænger af byens transportlogistik og jeg vil hellere at der er grønne områder i København hvor jeg bor, end at der er grønne områder i områder hvor jeg ikke bor. Men vi har også brug for at det er nemmere at transportere os fra oplandet hvor der er rigere muligheder for nybyggeri, ind til byen, men vi har ikke brug for at byen bliver transformeret til udgave af en forstad til Paris med high rise byggeri og mørke gyder. Vi bør stoppe væksten af byggeri i højden, de-komprimere de nuværende Københavner områder således at der er flere parker, store som små, og visionere et København der går til yderparameteren (Køge, Roskilde, Hillerød og Helsingør) med metro og S-togsforbindelser, der gør det muligt at komme frem og tilbage til en billig penge. Vi skal dekomprimere København, Danmarks befolkning vil og skal falde i de kommende år, vi

skal udtynde studentertyngden til at omfatte en bredere geografi med udflytning af uddannelsesinstitutioner og studenterboliger og i det hele taget tænke på hvordan vi i et ligevægtsamfund ønsker at vores by kommer til at se ud. Vi bygger huse der kan holde i over 100 år men vores befolkning kan og skal ikke holde i 100 år. Vi mangler en fremtidsstilling til hvordan København og region skal se ud i 2120. Hvordan vil København se ud hvis vi beslutter at der kun må bo 500.000 indenfor kommunegrænsen.

#### Befolkningsudvikling og -fremskrivning

Befolkningen i Københavns Kommune er vokset fra 471.300 i 1995 til 653.648 per 1. januar 2023. Befolkningstallet forventes at stige med godt 55.000 frem mod 2033.

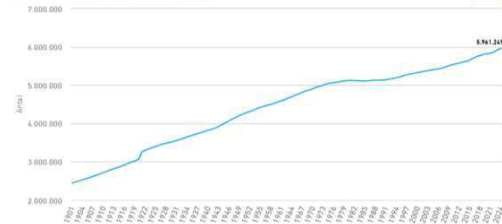
Figur 1: Over Københavns befolkningsudvikling fra 1995 til 2033 samt den forventede udvikling frem mod 2033.



#### Udviklingen i antal indbyggere siden 1901

Her kan du se den årtige udvikling i antal indbyggere siden 1901.

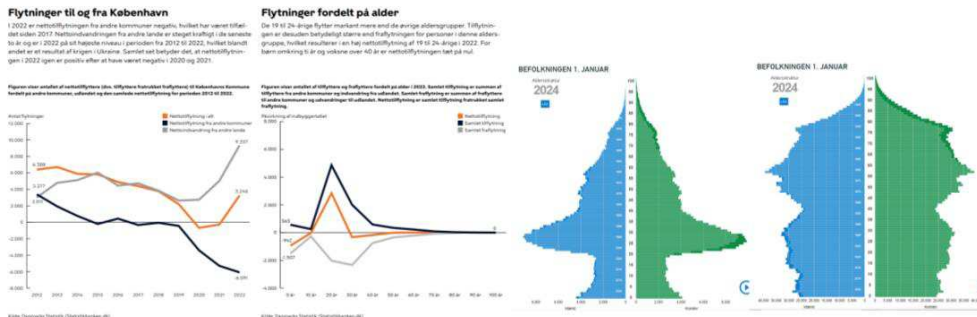
#### Befolkningstallet ved årets begyndelse



3. København er exponent for den mest markante udfordring som vi har været udsat for globalt med overbefolkning og CO2 ophobning

Der boede ca. 4 millioner mennesker i Danmark i 1950 og ca. 5 millioner i 1970. Siden er befolkningen vokset med yderligere én million og med mindre man lider af faktablindhed, betyder det at der alene på grund af befolkningsforandringerne er sket en forøgelse af CO2 udledningen på 50% fra 1950 til i dag, og på 20% fra 1970 til i dag. Hertil kommer den merudledning som hvert individ herudover har medført. Siden 1970 er befolkningsforøgelsen sket gennem indvandring men i løbet af kort tid er CO2 udledningen fra en indvandrer på højde med den udledning som en etnisk dansker præsterer. Vi er ved at blive klar over at der ikke er plads hverken i Danmark (med 50% øget befolkningstal) eller på verdensplan (med ca. 170% øget befolkningstal) til at vi kan håndtere klimaforandringerne. Vi bliver nødt til at have en national og international politik for befolkningsforandringer. (sammen med de andre klimatiltag) Det må aldrig blive de stærkes ret udenfor demokratisk kontrol at styre demografien. Som det er lige nu ser det ud til at befolkningen i Danmark vil være faldende i de kommende 50 år. Hvordan vil det påvirke befolkningstallet i København? Skal vi fastholde at koncentrere befolkningen i nogle få befolkningscentre i Danmark til glæde for nogle politikere i disse befolkningscentre? Eller skal vi se mere helikoptermæssigt på den nationale befolkningsudvikling?

4. København er en demografisk særling som sætter demokratiet under udfordring.



Befolkningsfordelingen i København er præget af at det er blevet en studenterby hvor studerende bor fra de er i tyverne til de er i trediverne, og i det tiår udøver deres valg-mæssige rettigheder førend de flytter tilbage til provinsen. Demokratiet i København er således præget af "valgturisme" som overdønner de stationære københavnernes mulighed for indflydelse på deres by.

5. Hvordan kan København overleve når der ikke er en ekspansiv befolkningsudvikling. De fleste sætter kikkerten for det blinde øje når de ser på fremtiden i København. Man har i København etableret i udviklingsfirma "By og Havn" der drives for at udvikle beboelse og metro infrastruktur i København. Firmaets konstruktion er afhængig af at der er et kontinuerligt behov for udvikling af beboelsesområder, og firmaet (der er en underkonstruktion i Københavns forvaltning, og i mange år styret af tidligere socialdemokratiske politikere) lever på en brændende platform med passiver på 18 milliarder kroner og en negativ årsomsætning. Betydningen af dette for den demokratiske process i København har ikke være diskuteret, men hvis ikke By og Havn får deres projekter igennem er det Københavns Kommune som står til at skulle betale By og Havns gældsposter. Dette skaber en underlig demokratisk styringsprocess hvor By og Havn kan stille krav til udviklingen i København – senest set hvor man i udviklingen af Engholmene ikke ville have en bro til amagersiden i By og Havns baghave - fordi det ville forstyrre økonomien i By og Havn, i stedet blev presset at flytte udgift og ulempe over på en række private ejendomshavere, uagtet manglende lokalplan og det åbenlyst irrationelle i beslutningen. Måske bør By og Havn blot nedlægges, denne klods på lerfodder, end at forstyrre den demokratiske process i styringen af

Københavns Kommune			
Omsætning	62.726		
Resultat	555		
Aktiver	61.641		
Egenkapital	27.743		
Medarbejdere	42.753		
Solidsitet	45%		
KK Ejendele	100%		
or gæld i selskaber	56.281		
By & Havn			
	508	2.368	1.396
	1.255	2.025	31
	73.330	7.372	4.242
	185	530	480
	136	33	304
	1%	7%	1%
	95%	69%	67%
	16.865	6.722	2.466
CTR			
ARC			

Københavns udvikling.



### Så konklusionen på det hele er:

1. For et mindre København befolkningsmæssigt
2. For et mere demografisk homogent København
3. For bedre trafikforbindelser med omegnskommunerne
4. For en opbremsning af nybyggeri i København
5. For et København med færre højhuse og flere åbne pladser (Berlin model)

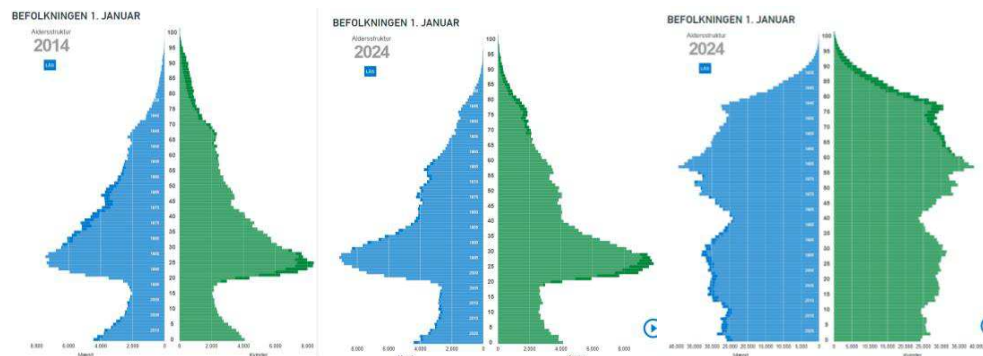
### Referencer:

[Status på København 2023 – Det Tværgående Analysekontor og Klimaenheden \(kk.dk\)](#)

[https://blivhoert.kk.dk/hoering/forslag-til-kommuneplan-2024?fbclid=IwY2xjawF-1cdleHRuA2FlbQIxMAABHSqxRd-7UNvFoTdB0TFHpzfcSePfsW4lv0bWaX2tCADcXxAwuhIElwjqzg\\_aem\\_SofjLn0q\\_sMJXOlG5r7J](https://blivhoert.kk.dk/hoering/forslag-til-kommuneplan-2024?fbclid=IwY2xjawF-1cdleHRuA2FlbQIxMAABHSqxRd-7UNvFoTdB0TFHpzfcSePfsW4lv0bWaX2tCADcXxAwuhIElwjqzg_aem_SofjLn0q_sMJXOlG5r7J)

Q

[Befolkningstal - Danmarks Statistik \(dst.dk\)](#)





# **Svar til: Høring 64914 af: Margit Velsing Groth**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

115

INDSENDT AF

Margit Velsing Groth

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Åbakkevej 8

HØRINGSSVAR

## **Hvad blev der af "Fremtidens klimavenlige hovedstad"? Planer om fortsat betydelig vækst er stærkt problematisk.**

Det er glædeligt, at de ansvarlige for Københavns Kommuneplan 2024 har erkendt, at den største udfordring, som byen står over for, er klimakrisen. På det generelle plan har vi nu overskredet 6 ud af 9 planetære grænser, og en samlet forskergruppe inden for feltet råber- endnu engang - vagt i gevær.

Kommunen har tilsluttet sig et netværk af store byer over hele verden i erkendelse af, at de store byer har mulighed for at bidrage til at løse klimakrisen, hvis de påtager sig en aktiv klimapolitik. Københavns kommune har derfor også formuleret en klar klimamålsætning om CO2 reduktioner i 2025. Så langt så godt.

Stærkt kritisabelt er det imidlertid, at kommunen for længst har måttet konstatere, at målet for 2025 ikke kan indfries. Hvad gør man så? Man må forvente, at der herefter sættes handling bag de fine målsætninger, og man derfor må forstærke de indsatser, som kan bidrage til at forhindre forværring af klimakrisen. Vi ved, at store bidragydere til CO2 udslippet i København er trafikken og byggeriet. Desværre fremgår det ikke af kommuneplanen, at man vil gøre en øget indsats for at begrænse klimabelastningen herfra.

## **Udviklingen i København de sidste 25 år**

Når man skal vurdere forslag til kommuneplan, må man inddrage den udvikling, byen har gennemgået de seneste 25 år. I denne periode er der gennemført en massiv "fortætning" af København med den største byggeaktivitet siden 2. verdenskrig. I løbet af 1970'erne og 1980'erne blev der igangsat betydelige forbedringer af byen med gårdrydninger i brokvarterene, åbning og begrønning af de tidligere baggårde, begrænsning af biltrafik med gågader og bedre cykelstier. Nu er det erstattet af nye baggårde, flere højhuse - ofte uden arkitektonisk kvalitet - og øget biltrafik. Både de grønne og blå oaser (Amager Fælled, Sydhavnstippen, Øresund) er blevet eller planlægges bebygget. Samtidig har boligpriserne taget himmelflugten, og kun de velbeslåede har råd til at bo i byen. Børnefamilierne er i fuld fart på vej ud af byen. Varsel om lukning af 30 daginstitutioner i

kommunen taler sit tydelige sprog. Borgernes mange protester imod denne udvikling har politikerne overhørt. Yderligere er fertiliteten for nedadgående.

## **Behov for fremtidens udvikling**

På baggrund af denne udvikling er det problematisk, at man fortsat planlægger ud fra en vækstfilosofi: flere indbyggere, 40.000 nye boliger (planen vurderer behov for at opføre 3,3 mio etagemeter bolig og 2,4 mio etagemeter til erhverv i perioden 2024-2036), mere metrobyggeri, flere motorveje og betydelig udvidelse af Københavns lufthavn.

Hvis København fortsat skal være en by, der bidrager til at overholde sine klimamål, og samtidig skaber livskvalitet for sine borgere og fastholder en mangfoldighed, må kursen ændres.

Byudvikling skal ikke være identisk med mere byggeri. Der er brug for at tænke udvikling på en helt ny måde.

Desuden: målet for København er ikke kun en klimavenlig by, men også en sundhedsfremmende og bæredygtig by. Dvs. en by, som bidrager til københavnernes fysiske og psykiske velbefindende, og hvor mange funktioner er samlet inden for kort afstand. Luftforurening og støj skal reduceres, mulighed for rekreativ udfoldelse og fællesskab med andre skal styrkes.

Hvordan?

## **Boliger og byggeri:**

- Der skal ikke bygges 40.000 nye boliger! Der skal i stedet indføres stop for nedrivning af eksisterende byggeri og midlertidigt stop for nybyggeri (med undtagelse af strengt nødvendige til almenyttige formål). Der er allerede tilstrækkeligt mange m<sup>2</sup> til at dække boligbehovet. Udfordringen er en bedre udnyttelse af det allerede bebyggede. Det skønnes, at mindst 5000 boliger pt. står tomme og der pt. er 7.400 boliger uden bopælspligt under opførelse. Det gælder fx en del af de nybyggede boliger i Carlsberg byen og Nordhavn. Det seneste groteske eks. er nybyggeriet på Papirøen: lejlighed på 378 m<sup>2</sup> solgt til udlandsdansker for 71 mill.!
- Kræv bopælspligt for alle boliger i kommunen og fyld de tomme lejligheder med beboere.

Der er brug for at øge tætheden af folk i boliger, men ikke boligernes tæthed!

- Stop for omdannelse af boliger til hotellejligheder og begræns mulighed for korttidsudleje via Airbnb- som gjort i Barcelona. Støt unges mulighed for at dele en bolig og giv bedre muligheder for at omdanne boliger til andelsboliger

Den seneste befolkningsprognose for København nedskriver antallet af forventede indbyggere med 74.000 frem til 2070. Det må være på tide at nedjustere byggeplanerne tilsvarende!

- Stil krav til bygherre: max størrelse på bolig, 130 m<sup>2</sup>, arkitektonisk kvalitet, lav bebyggelses%
- Stop det planlagte byggeri på Amager Fælled, Fiskerhavnen, Sydhavnstippen, Refshaleøen, Kløverparken og Jernbanebyen. Udbyg i stedet disse områder som rekreative oaser med grønne områder, værksteder, væresteder, legepladser, sportspladser mm.
- Stop anlæg af Lynetteholm. Anlæg i stedet et dige, som kan forene rekreativt anlæg med stormflodssikring, men undlad at belaste havmiljøet i Øresund, som talrige eksperter har påpeget.

## **Infrastruktur:**

- Stop for anlæg af flere motorveje, havnetunnel og udvidelse af Københavns lufthavn.

I stedet bør der være en mere markant målsætning om begrænsning af biltrafikken såvel som lufttrafikken. I Dublin har man målsætning om 40% reduktion af biltrafikken. København kunne man have en målsætning om 20%.

Desuden kan man følge Paris og indføre max. hastighed på 30 km/t for biler i byen, og øge P-afgift for de store, tunge SUV biler, som udgør en stor klimabelastning samt risiko i trafikken.

Anlæggelse af metroen har været en kostbar affære for Københavns kommune og årsagen til at kommunens grunde må sælges til højst bydende for at få noget af gælden betalt. Derfor må det overvejes at erstatte mere metro med enten letbane eller bus (Ålborg løsningen), som er markant billigere (anlæg af metro til Lynetteholm er nu vurderet til 29 milliarder. Til sammenligning har DSB beregnet at man kunne få en opgradering af banenettet i hele hovedstadsregionen for 12 milliarder).

Stop for partybusser, som øger luft- og støjforurening i byen.

### **Turisme:**

- Wonderful Copenhagen har netop udsendt en plan for at skaffe flere turister til København.

Turisme er godt. Masseturisme er skidt – undtagen for de erhvervsdrivende, som tjener penge på turisterne. Masseturismen øger presset på boligmarkedet og fjerner gode boliger fra byens borgere. Begræns også masseturismens uheldige konsekvenser ved stop for store krydstogtskibe.

I sidste ende undergraver masseturismen hele ideen med turisme: at komme ud i verden og møde andre kulturer og mennesker.

### **Konklusion:**

Hvis København fortsat skal høre til blandt "the most liveable city in the world", er der brug for at fastholde og styrke Københavns særpræg: den menneskelige skala med tæt lav bebyggelse, bæredygtige transportformer, pladser og torve, bynatur og rekreative åndehuller, som giver plads til menneskelige fællesskaber, de selvgroede initiativer præget af mangfoldighed, frodighed, fantasi. Det er, hvad københavnernes ønsker!

## **Svar til: Høring 64914 af: Jeppe Vejlbj Brogård**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

114

INDSENDT AF

Jeppe Vejlbj Brogård

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB Ejendomsudvikling

BY

Taastrup

POSTNR.

2630

ADRESSE

Telegade 2

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede brev

MATERIALE:

hellerup station hoeringssvar kp24.pdf



Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Indsendt via høringsportalen

## KP 24 høringssvar om DSB-arealer v. Hellerup Station

Kære Københavns kommune

Hermed indsendes bemærkninger til Arealer ved Hellerup Station

### Introduktion

DSB er glade for at kommunen har medtaget DSB's projekt ved østsiden af Hellerup Station i kommuneplanen 2024. Med projektet foreslår DSB en Stationsnær Byudvikling af DSB-arealerne på og omkring Hellerup Station, men også en ny og forbedret stationsbetjening og nye forberede terminalforhold.

Hellerup station er i dag i en omfattende udvikling, og stationen har gennem sin levetid gået fra at være en forstadsstation til i dag at være et vigtigt knudepunkt. Passagertallene på S-tog er allerede i vækst. Om nogle få år må antallet af passagerer forventes at stige betragteligt når de førerløse S-tog vil øge kapaciteten på S-tog nettet. Hvis en eksprestunnel fra Hellerup og evt. en ny løsning for kystbanen\* også gennemføres i 2030'erne, vil Hellerup blive en meget travl S-togs og omskifte-station. Derfor er ønsket at lave en Stationsnær Byudvikling på og omkring Hellerup station.

Vi har i processen været i dialog med TMF og ØKF omkring scenarier og mulig udviklings scenarier. Det er kommet frem i arbejdet, som er foregået siden de indledende dialoger med forvaltningen i E2023 og F2024. DSB ønsker at fortsætte disse undersøgelser og volumenstudier med henblik på at fremtidssikre Stationen og Stationsomgivelserne, i forventning af det stigende antal rejsende.

DSB er i den forbindelse ved at undersøge mulighederne for at investere i nye og forberede adgangsforhold, nye trapper, forlængelse af gangbroen, nye cykelstativer mod vest, en ny tunnel-nedgang og en ny og større forplads.

Stationsforpladsen vurderes i dag utidssvarende i forhold til denne belastning, og derfor er DSB i indledende dialog med Gentofte Kommune om at lave en ny forplads. Forpladsen skal i fremtiden kunne håndtere de mange ankomster og afrejser.

## DSB Ejendomsudvikling A/S

23. oktober 2024

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup  
CVR 31 63 12 38

Direkte 24680072  
jevb@dsb.dk  
www.dsbejendomme.dk

Deres ref. 2024-0241443  
Deres dato 29. august 2024



### **En ny tæt bydel i det nordlige København**

DSB har udarbejdet en række scenarier til en fortætning på DSB's arealer langs Ryvangs Allé. Udviklingen har et potentiale for at danne rammen om en tæt stationsnær bydel.

En fortætning omkring den eksisterende station og infrastruktur, er i tråd med den analyse som Økonomiforvaltningen har lavet forud for udsendelsen af Kommuneplan 2024.

Vi vil i DSB samtidig forsøge at gentænke den måde som infrastrukturen indgår i bybilledet på i dag. Byen vokser og vi skal tænke nyt. Gamle funktioner kan få nye funktioner, det gælder ikke mindst de stationsnære arealer som i fremtiden kan blive en blanding af både infrastruktur, boliger, erhverv, drift og aktive mødesteder for bl.a. kulturelle samlinger mellem mennesker. Det er en ny måde at indtænke "den gamle" infrastruktur på, og det er vi i DSB engageret i via vores projektilgang som vi kalder "Stationsnær Byudvikling"

### **Et nyt boligområde**

Langs Ryvangs Allé bag trærækken placeres en punkthusbebyggelse i det grønne trace langs banen. Udviklingen tager hensyn og respekterer alle linde træerne.

Den eksisterende indkørsel benyttes til at skabe en stikvej til boligerne. Der påtænkes arbejdet med forskellige boligtyper herunder 25% almene boliger, familieboliger, bofællesskaber samt seniorboliger.

Hellerup Station – mere Byliv og ny bydel ved stationen

DSB ønsker at byudvikle den eksisterende station og forplads som en del af en ny tæt bydel. Det vil udover nye boliger, give et aktivt, bedre og et mere trygt byliv. Stationen kan fortættes i tråd med principperne for stationsnær byudvikling. Den betjener i dag mange rejsende, men i DSB ved vi at rejsende og beboere oplever en hel del utrygskabende adfærd, bl.a. grundet manglende byliv på stationen. Der er på stationen mange muligheder for at gemme sig og foretage lyssky aktiviteter og lign. Det afholder tilmed nogle fra at vælge den kollektive trafik til.

Derfor har vi i hele DSB, en ambition om at tage fat i denne udfordring. Programmatisk ved at vi på Stationen matrikel 6214a laver en ny og større bygningsvolumen sammen med en opdateret stationsløsning. Bygningerne vil indeholde boliger, erhverv, fælleshus for kultur- eller andre aktiviteter og dermed skabes der nyt og mere byliv på en ellers delvis utryg station. Der er et ønske om at undersøge alternativ brug af bygningsvolumen herunder med studieboliger eller hotel for at sikre liv 24/7.

Der arbejdes med de kriminalpræventive principper i udformningen af stationsområdet herunder bl.a. "øjne på gaden" og "overskuelighed og synlighed".





Konceptet for alle scenarierne omkring stationen er med fokus på at skabe en større pladsdannelse, ved at hæve bygningen op og hermed skabe delvis overdækning og direkte adgang til perronen.

### **En ny forplads kan give nye løsninger**

Hellerup station får en række nye behov med det stigende antal passagerer, der har meget trange forhold i dag. DSB ønsker at optimere rejseoplevelsen og ankomsten til stationen, så der er rum til flows og ophold for det stigende antal.

En udvidelse af en forplads og nye adgangsforhold lign. tiltag kræver investeringer, men det giver mange nye muligheder som ikke kan lade sig gøre i dag. I DSB arbejder vi med at skabe nye FirstMile og LastMile løsninger, f.eks. flere cykelparkeringer, delecykel- og debilsordninger, bedre adgangsforhold, wayfinding mm.

Den slags tiltag kan pladsen omkring den eksisterende Hellerup Station har svært ved at rumme i nuværende lidt trange udformning.

En ny forplads skal drøftes med Gentofte Kommune (2), og en større forplads kan også være et positivt afsæt for nye tiltag og kan finansieres ved at skabe en ny bygningsvolumen på stationen. Vi er opmærksomme på at en ny volumens fodaftryk på stationen kan blive klemt af de mange tiltag som forbedrer adgangsforholdene og betjeningen af de mange rejsende. Derfor ses en bygningshøjde på 24m og en C2 ramme (3) som et godt udgangspunkt. I tilbagemeldingen på høringssvaret er der en uoverensstemmelse i højden, hvor forvaltningen skriver bebyggelsesprocent på 150 og foreslår en max højde på 20 meter. Højre kolonne tilsiger en C2 ramme med en bebyggelsesprocent på 150 og højde på 24 meter. Vi planlægger med at det er den sidste kommentar, og en fuld C2 ramme som er gældende. C2 rammen kan dog vise sig at være utilstrækkelig i forhold til at opnå et tilstrækkeligt friareal. Derfor foreslår vi i vores høringssvar hermed at denne problematik drøftes videre i forbindelse med lokalplansarbejdet eller der lokalt gives en C3 for matriklen 6214a lokalt ved stationsbygningen.

I DSB arbejder vi kontinuerligt med at forbedre forholdene for de rejsende gennem Stationsnær Byudvikling, og derfor ved vi også, at vi får flere rejsende og de rejsende får bedre oplevelser, hvis vi laver en god en god stationsbetjening som en del af dette. Et samspil mellem alle disse positive tiltag vil give flere gå- og cykelture, flere vil anvende den kollektive trafik, og det vil mindske trængslen på vejene.

En række opmærksomhedspunkter ifm. udviklingen

Der er udarbejdet en række scenarier for området, hvor vi kan se friareals rammen for en C2 område kan blive svær at overholde. Vi opfordrer til at der undersøges om det grønne trekantområde syd for, på henholdsvis matriklerne 154c og en lille del af matr. 6212 kan tælles med som friareal, da det opleves



som et samlet grønt område. Alternativt hvis der må arbejdes med en C3 ramme ved matr. 6214a på stationen vil det give 10 % mindre friareal.

Støjbelastningen er på dele af arealerne ud mod Ryvangs Allé i intervallet Lden 63-68 dB, derfor anbefaler vi at kommunen inddrages tidligt i processen i forhold til at indhente de korrekte godkendelser i forhold til at opfører boliger, der kan være støjbelastet fra vejtrafik.

Ved udarbejdelse af lokalplanen bør der tages stilling til område-typen så kravene til de maksimale niveauer af støj kan fastlægges.

Vi anerkender der er en udfordring ift. parkeringsnormen. Da området ligger som 'Stationsnær Byudviklings' område ønsker vi at henvise til offentligtransport og prioritere el og delebiler. Derfor ser vi gerne man i lokalplanen kan se på en særlig p-norm i forbindelse med den stationsnære udvikling.

Noter:

(1) Disse infrastrukturundersøgelser pågår i arbejdet "Kommissorium for en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet".

(2) Det bemærkes at DSB har været i dialog med Gentofte Kommune om projektet og at de har været foreløbigt positive omkring DSB indledende tanker om en ny bydel og en stationsforplads som ligger inde i Gentofte Kommune. Emnet er dog ikke politisk behandlet for nuværende.

(3) Det er uklart for DSB hvorfor der er beskrevet en 20m højde begrænsning i midtersektionen i Kommunens hvidbog over høringssvar, som vi derfor venligst beder om dette bliver præciseret til alene at indeholde en C2 ramme med dertilhørende 24m bygningshøjde.

Med venlig hilsen

Jeppé Vejlby Brogård  
Projektudvikler

# Svar til: Høring 64914 af: Niels-Bo Jensen

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

113

INDSENDT AF

Niels-Bo Jensen

BY

København

POSTNR.

2540

ADRESSE

Willy Brandts vej 21

HØRINGSSVAR

Nye cykelbroer i havnen

- Broen over slusen er ikke bygget til den øgede trængsel med cykler, ladcykler og barnevogne. Mange går og løber over broen i tæt trafik. Som frivillig slusevagt, er jeg tæt på begivenhederne og frygter hver dag for styrt eller at nogen falder i vandet. Der er behov for en ny løsning der eliminerer risikoen for ulykker. Behovet for en sikker bro er stigende med den voksende trafik.

Hvis man ønsker en sikker bro længere mod nord - mellem Enghave Brygge og Islands Brygge bør man placere denne hvor landingerne på begge sider kan bygges sikre for cyklister og gående. De tænkte landinger ved Sirius husene og på Lyngholm vil ikke sikre gode forhold for nogen. Hverken de der skal over broen eller de der færdes i områderne vil kunne færdes i sikkerhed. En ny bro ud for metrostationen der forbinder en af de nye øer på Enghave siden og Nokken vil kunne blive etableret optimalt for alle parter og ikke være klemt ind i allerede velfungerende bebyggelser.

Broen vil jo blive benyttet af rigtig mange hver dag, og det skal være trygt og sikkert at passere havnen.

hilsen

Niels-Bo Jensen

# Svar til: Høring 64914 af: Henrik Nielsen

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

112

INDSENDT AF

Henrik Nielsen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Åbakkevej 8

HØRINGSSVAR

## **Kommuneplanen for København vil øge klimabelastningen.**

København som klimavenlig hovedstad bliver ikke fremmet af KP24. Planerne vil øge CO2 udledningen og klimabelastningen, som for den rige by København i forvejen ligger tårnhøjt på verdensplan.

Kommuneplanstrategien blev sendt i høring og mange organisationer og borgere bidrog med væsentlige bemærkninger og relevante ændringsforslag. Alligevel blev den næsten uændret videreført som Kommuneplan 2024. Man kunne derfor have lyst til at genfremsætte disse forslag og ideer, men i stedet har jeg her i korthed udvalgt de punkter, jeg synes er de vigtigste.

**Samlet analyse af Københavns klimabelastning.** Kommuneplanen er fremlagt uden at udledningen af klimagasser, analyseres og diskuteres i et særskilt afsnit i planerne. Under overskriften mobilitet får man at vide, at den største CO2 udledning, der sker i København, for 75% vedkommende skyldes trafikken, hvilket er misvisende. Ikke et ord om byggeriet som er den sektor, der har den største affaldsproduktion og det største klimaaftryk. Heller ikke at beslutning om at bygge M5 metro kommer til at give et betydeligt stort klimaaftryk i byggefasen. Cowis miljøvurdering indeholder ringe 4 af 90 sider om klimaemission med ufuldstændige beregninger og perspektiveringer af nybyggeriets udledning af CO2, både for boliger og erhverv. Det virker som planerne mere forholder sig til klimatilpasning (stormflodssikring eks. Lynetteholm m.m.) end klimaforebyggelse og sænkning af CO2 udledning. København manglende opfyldelse af egen klimaplan har ikke fundet ord i KP24.

**Københavnerne ønsker** mere bynatur og rekreative åndehuller. Mulighederne er der, idet flere tidligere industriarealer frigives til såkaldt "udvikling". Den udvikling bør omfatte flere større friarealer, parker og grønne områder, mere plads til sport og kultur, forbedring af kvaliteten af offentlige institutioner som børnehaver og plejehjem. Mange har til huse i midlertidige eller permanente barakker uden egnede udearealer. I årevis har der været et efterslæb.

**Renovering i stedet for nybyggeri.** Man kunne – som nogle arkitekter fremhæver – se på, at vi i København har kvadratmeter nok til alle, hvis vi får en anden fordeling og tager det klimahensyn, at

vi skal bo flere på samme kvadratmeter. Der er mange tomme lejligheder, udlejning til Airbnb som kunne stoppes, industri- og hotelbygninger, der kan omdannes. Meningsløse delvis tomme hotellejligheder kan blive til boliger. Renovering vil i sig selv betyde en mindre klimabelastning end det hovedløse nybyggeri.

**Mere af det samme.** KP24 fortæller meget om en befolkningstilvækst i København, som bygger på usikre prognoser. Der er mange analyser af boligbehov, men ingen refleksioner over de sidste 20 års forfejlede boligudvikling, eks. Ørestaden, Teglholmen, Enghave Brygge etc. En slumagtig fortætning af den enkelte grund, dårlig kvalitet i byggeriet og manglende samlet byplanlægning. Her har markedet og developere prioriteret private ejer- og udlejningsboliger, der har medført høje og stigende priser, som bl.a. betyder, at børnefamilier flytter ud af byen. Der er intet i planerne, der lægger op til noget andet, i stedet får vi mere af det samme. De foregående 12 års byggeri af 7.200.000 m<sup>2</sup> har givet en CO<sub>2</sub> belastning af klimaet med 72.000 tons CO<sub>2</sub>, oplyses det.

**Vækst.** Talmæssigt nævnes, at rammeændring i KP24 vil give byggemulighed for 114.000 m<sup>2</sup> og en CO<sub>2</sub> udledning på 695-1368 tons CO<sub>2</sub> om året. Føjes nye byudviklingsmuligheder med 800.000 m<sup>2</sup> til vil den samlede CO<sub>2</sub> emission være 35.380-69.600 tons årligt. Intet er gjort for at perspektivere og forholde denne vækst til klima eller alternativer. Der er i planerne givet mulighed for 2,4 mio. m<sup>2</sup> til erhvervsbyggeri uden der er givet en forklaring eller analyse af behovet. Skræmmende er det, som nævnt af Cowi, at flytter der 60.000 mennesker til byen 2024-2036, vil vi med vores nuværende forbrug belaste kloden med 300.000 til 462.000 ton CO<sub>2</sub>e.

**Mobilitet og trafik** får samme behandling som boligerne. Der laves en fremskrivning om, at der vil komme mere biltrafik samtidig med, at den ønskes begrænset. Der er ikke lagt op til beslutninger og faktisk ændring i biltrafikken.

**Demokrati og rækkefølge i beslutninger.** Beslutning om mere metro til det ikke planlagte "søterritorium", Lynetteholm, er et lysende eksempel manglende demokratisk indflydelse for borgerne i København, mange ønskede i givet fald metro til andre bydele. Klimaplanerne for København har ikke kunnet opfyldes til 2025 og der må nu planlægges en ny strategi til vedtagelse i 2026 med rækkevidde til 2035. Det virker grotesk, at det ikke er inddraget i KP24. Hvis de nuværende planer for massivt byggeri vedtages, som tallene foran afslører, vil det ifølge Cowi væsentligt belaste eller helt umuliggøre en kommende klimaindsats. Dermed opfylder kommuneplanen ikke den ændring af planlovgivningen, der kom den 1.7.2023. Her stilles der krav til, at klimaudledning i kommuneplaner beskrives, analyseres og søges begrænset.

**Sammenfatning.** Byggeriet er den sektor, der har det største klimaaftryk. Den her foreliggende kommuneplan tilgodeser ingen samlet analyse og diskussion af klimaspørgsmål. Cowis såkaldte miljøanalyse heller ikke. Efter planlovens formål skal kommunerne sikre, at den fysiske planlægning medvirker til at mindske udledningen af klimagasser. Det er ikke sket.

Den nuværende globale overskridelse af 6 af 9 af klodens planetære grænser kræver handling på alle niveauer, også kommunalt.

# **Svar til: Høring 64914 af: Marianne Wolff**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

111

INDSENDT AF

Marianne Wolff

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Blokhusvej 6a

HØRINGSSVAR

Jeg er bekymret.

Hvordan kan en udvidelse af Københavns lufthavn harmonere med Københavns kommunes vision om at blive "Fremtidens klimavenlige hovedstad"?

Er det virkelig kun profit, der styrer hvor meget lufthavnen må fylde og ikke hensynet til miljø og naboer?

Der er der jo slet ingen vision i.

Jeg føler mig til grin med min store investering i el-bil, nedgradering af boligkvadratmeter, varmepumpe, fokus på at forbruge mindre, spise vegetarisk, cykle mere osv. osv. alt i mens Københavns lufthavn bare udvider og udvider - udover de fuldstændig logiske grænser, der bør være for en lufthavn placeret midt i landets mest befolkede område.

Hvad sker der for visionen om at vi skal flyve mindre, når flyrejser bliver billigere og billigere til glæde for indtjeningen i Københavns lufthavn?

Hvad sker der for visionen at forbruge mindre, når fragtfly skal bringe billige forbrugsvarer ind døgnnet rundt til gene både for natteroen for naboerne såvel som visionen om at forbruge mindre.

Hvad sker der for visionen om at mindske udledningen af ultrafine partikler ved at indføre miljøzoner for kørsel med dieslbiler, når flytrafikken bare kan udlede alle de partikler de vil til kæmpe sundhedsrisiko for naboer i flere kilometers omkreds om lufthavnen.

For slet ikke at tale om lufthavnens PFAS forurening, som har gjort Dragørs drikkevand udrikkeligt.

Det er simpelthen en ommer at tro, at København kan blive "Fremtidens klimavenlige hovedstad", hvis der ikke bliver stillet krav til Københavns Lufthavn i harmoni med naboerne og deres helt berettigede krav om ren luft, rent drikkevand, nattero og støjreduktion baseret på reelle målinger og ikke på gennemsnit over døgnet.

# Svar til: Høring 64914 af: Gitte Grønlund-Møller

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

110

INDSENDT AF

Gitte Grønlund-Møller

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Thuja Alle 20

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at bo i en hovedstad, der går foran på klimavenlige tiltag. Det hænger desværre på ingen måde sammen med en lufthavn, der udvider for at kunne øge antallet af flyafgange og passagertal. Lufthavnen slår den ene passagerrekord efter den anden og i pressen kan man læse, at de er vækset med mere end 20%. Vi har i Kastrup en af de mest bynære lufthavne i Europa, som er styret af profit (eget af en kapitalfond) og med henvisning til øget efterspørgsel arbejder de aktivt for at udvide antallet af flyoperationer, hvilket ikke kan være foreneligt med en klimavenlig hovedstad.

DERFOR er der brug for lokalpolitisk involvering og regulering af lufthavnens aktiviteter og krav til, hvor meget de må forurene. Det gælder både luft og støjforurening. Der må sættes et loft over antal flyoperationer, støjgrænsen skal reduceres og der skal stilles krav til hvilke flytyper, der må lette og lande i Kastrup, ligesom der er krav til hvilke biler, der må køre i København.

Min familie og jeg bor 2 km. fra lufthavnen og støjforureningen og lugtgenerne er i den grad tiltaget markant. Også selvom lufthavnen tilskriver, at 35% af deres flyafgang er fra nyere fly, som larmer og forurener mindre. Det er dog ikke en virkelighed som er genkendelig for os, der bor i nærheden af lufthavnen. Som eksempel har jeg vedhæftet et skærmdump af antal klager over støjgener mandag den 21. oktober kl. 06.31. På 24 timer er der registreret 381 klager over støj over hele den østlige del af Amager.

Vi må desværre erkende, at hvis der ikke politisk bliver stillet nogle krav til lufthavnen, der forbedrer forholdene for os naboer, så er vi desværre nødt til at flytte fra bydelen, så snart vores børn har færdiggjort deres skole. En bydel, som vi elsker at bo i og som på alle mulige andre måder har udviklet sig fantastisk over de sidste mange år. Men vi risikerer, at Amager igen bliver et udkanstområde, hvor ingen har lyst til at bo.

MATERIALE:

klager støj lufthavn oktober2024.jpg



klager\_stoej\_lufthavn\_oktober2024.jpg



## **Svar til: Høring 64914 af: Anna**

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

109

INDSENDT AF

Anna

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Hollands Alle 39

HØRINGSSVAR

### **Hørings svar: Gør Københavns Lufthavn til en del af en grøn forgangskommune**

Støjforureningen fra Københavns Lufthavn er steget markant i de senere år, og målinger viser en stigende koncentration af ultrafine partikler i luften omkring lufthavnen. Selv lufthavnen erkender dette i en pressemeddelelse, hvor de henviser til DCE's konklusion om, at lufthavnen væsentligt bidrager til udledningen af ultrafine partikler. Selvom der endnu ikke findes gældende grænseværdier for disse partikler, bør forureningen begrænses mest muligt.

Med lufthavnens bynære placering er det bydende nødvendigt, at Københavns Kommune handler politisk. Udvidelsen af fragttaktiviteter, særligt fra DHL, har bidraget betydeligt til både støj og forurening, hvilket i stigende grad rammer de nærliggende beboere. Jeg foreslår derfor, at Københavns Kommune arbejder for at begrænse fragtflyvningerne, som har øget sine aktiviteter markant. Dette vil kunne reducere både støjniveauet og luftforureningen i de områder, der ligger tæt på lufthavnen.

Derudover bør beslutningen om at tillade en udvidelse af lufthavnen målt i passagertal genovervejes. Mens lufthavnen ser stigninger i passagertal som en succes, sker dette på bekostning af både klimaet og borgernes velbefindende. I en tid, hvor vi står over for alvorlige klimaforandringer, bør vores fokus være på at reducere antallet af flyvninger - ikke på at øge kapaciteten. En udvidelse af passagertallet vil uundgåeligt føre til mere lufttrafik, mere støj og større klimabelastning.

Samtidig er det afgørende, at der arbejdes målrettet mod en hurtigere omstilling til grønne brændstoffer i luftfarten. Københavns Lufthavn bør gå forrest som en grøn forgangsmode ved at fremme bæredygtig flyvning og reducere antallet af flyvninger,

særligt på de kortere distancer, hvor alternativer som tog og elbusser kan tages i brug.

Jeg opfordrer derfor Københavns Kommune til at genoverveje lufthavnens udvidelsesplaner og stille krav til en mere bæredygtig drift, der tager hensyn til både klimaet og københavnernes trivsel. Det er på tide, at lufthavnens aktiviteter tilpasses ambitionerne om at gøre København til en grøn forgangskommune.

# Svar til: Høring 64914 af: Nina Taller

## APPLICATION DATE

23. oktober 2024

## SVARNUMMER

108

## INDSENDT AF

Nina Taller

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Peter Sabroes Gade 3

## HØRINGSSVAR

1. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende grønne områder
1. Tippen og Valbyparken er hele byens grønne lunge. Vi så under corona hvordan københavnere i hundredvis valfartede til Sydhavnens grønne områder Valbyparken og Tippen. Vi rykker boliger tættere og tættere på
1. Byggeri med støv, støj, grus og lys, fældning af gamle træer, anlæggelse af veje der afskærer de grønne kiler, øget trafik samt øget befolkningspres i de grønne områder truer alle de beskyttede arter som bor i området. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og mangler hensyntagen til de eksisterende grønne områder.
1. Vi er i Sydhavnen, endnu engang, blevet løbet over ende og der bliver bygget uden at vi er blevet spurgt og uden at vi har haft nogen indflydelse på processen.

## **Svar til: Høring 64914 af: Rikke Gunderstofte**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

107

INDSENDT AF

Rikke Gunderstofte

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Nyvang Alle 13

HØRINGSSVAR

Københavns Lufthavn i Kastrup larmer og lugter til stor gene for mange tusinde københavnere. Jeg er bekymret for min og min families helbred, særligt som følge af partikelforurening fra lufthavnen samt støjforurening, især om natten. Vi bor 3km nord for lufthavnen.

# Svar til: Høring 64914 af: Foreningen Sydhavnens Venner

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

106

INDSENDT AF

Foreningen Sydhavnens Venner

VIRKSOMHED / ORGANISATION

ved Vibe Stenholt Andersson

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Mozartsvej 24, 2tv

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLAN 2024

Sydhavnen er i kommuneplanens kap. 3 udlagt som et område, hvor der kan finde en større byudvikling sted.

Dette harmonerer slet ikke med kommuneplanens hensigt i Kapitel 5 'En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid', hvor der lægges vægt på: Mål for Københavns udvikling er bl.a. at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

1. Forudsætningerne for det planlagte nybyggeri i København mangler:

Der kan stilles et stort spørgsmålstejn ved kommuneplanens præmis om at befolkningstilvæksten vokser og behovet for de mange nye boliger. I København går det i den modsatte retning. Der har nettotilflytningen været negativ de seneste seks år. Såvel færre unge tilflyttere som nyfødte lægger en dæmper på befolkningsvæksten.

Københavns Kommune har hver dag de senere år sagt farvel til 13 indbyggere flere, end der er flyttet til byen fra andre kommuner.

Faktisk har København vendt en positiv nettotilflytning på 436 personer i 2016 til en nettofraflytning på 3412 personer i 2020, viser en analyse fra Spar Nord, som har set på, hvilke byer, som har oplevet de største ændringer i nettotilflytningen.

Ifølge Jens Nyholm, cheføkonom i Spar Nord, skyldes fraflytningen fra København, at prisstigninger har gjort det svært for mange at finde det ønskede antal kvadratmeter i byen. (kilde: Børsen, maj 2021).

Mange nye boliger i fx Sydhavnen kan slet ikke sælges eller lejes ud, de er alt for dyre, og står enten tomme eller bebos af expats og midlertidige lejere, hvilket er ødelæggende for bydelens sammenhængskraft. Blot tag et kig på [www.akutbolig.dk](http://www.akutbolig.dk) og se de hundredvis af ledige og alt for dyre boliger i København og Sydhavnen.

Forudsætningerne for det planlagte nybyggeri i København mangler altså.

2. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende grønne områder:

Tippen og Valbyparken er hele byens grønne lunge. Vi så under corona hvordan københavnere i hundredvis valfartede til Sydhavnens grønne områder Valbyparken og Tippen.

Tippen og Valbyparken er et unikt, langt og stort område, der er af stor betydning for biodiversiteten. Der er en stor variation af biotoper med en bred vifte af arter, bl.a. flere flagermusarter, herunder troldflagermus, vandflagermus og brunflagermus, som er beskyttet af Habitatsdirektivet, adskillige rødlistede fugle, herunder isfuglen, samt grønbroget tudse, der også er på EF-Habitatdirektivets Bilag IV. Det betyder at den ikke kun er beskyttet i Habitatområderne, men i hele dens udbredelsesområde. Blandt insekterne er Grøn mosaikguldsmed en bilag IV art, der lever på Tippen.

Byggeri med støv, støj, grus og lys, fældning af gamle træer, anlæggelse af veje der afskærer de grønne kiler, øget trafik samt øget befolkningspres i de grønne områder truer alle disse beskyttede arter.

Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og mangler hensyntagen til de eksisterende grønne områder. Afskæring eller formindskelse af de grønne kiler vil hindre arternes bevægelse.

3. Borgerne bør inddrages meget mere i byplanlægningen:

I foreningen Sydhavnens Venner ønsker vi, at der udarbejdes en helhedsplan som sikrer, at kommune- og lokalplaner udarbejdes under hensyn til Sydhavnens egenart, natur, sociale liv, særlige kultur og biodiversitet. Herunder:

- en overordnet nedskalering af nybyggeri i København, og i særdeleshed i Sydhavnen.
- at Københavns Kommune som led i udarbejdelsen af en kommende lokalplan for Bådehavnsgade II udarbejder en Helhedsplan for alle de områder, som påvirkes af projektet i væsentlig grad. Det drejer sig om Det gamle Sydhavn, Valbyparken, Tippen, Fiskerhavnen og flere haveforeninger, især Hf. Kalvebod (helårsbeboelse) og Hf. Musikbyen (Københavns største nyttehaveforening).
- at Helhedsplanen udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Kongens Enghave Lokaludvalg, lokale grundejere og relevante lokale foreninger, fx haveforeningerne, Sydhavnens Venner og Det Grønne Knæ.
- at Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger undersøgelser om trafik og miljø og andre vilkår for området som en del af Helhedsplanen.
- at kommende byplaner værner og bevarer byens / Sydhavnens grønne og blå åndehuller til gavn for mennesker, natur og en bæredygtig fremtid.

På vegne af foreningen Sydhavnens Venner,

Med venlig hilsen

Vibe Stenholt Andersson

Vedlagt: Høringssvar i PDF format samt graf over nettofraflytning fra København i 2022.

**MATERIALE:**

hoeringssvar.komm .plan .24.pdf

neg.befolk.tilvaekst.jpg



**HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLAN 2024**

22/10-2024

Sydhavnen er i kommuneplanens kap. 3 udlagt som et område, hvor der kan finde en større byudvikling sted.

Dette harmonerer slet ikke med kommuneplanens hensigt i Kapitel 5 'En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid', hvor der lægges vægt på: Mål for Københavns udvikling er bl.a. at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

**1. Forudsætningerne for det planlagte nybyggeri i København mangler**

Der kan stilles et stort spørgsmålstegn ved kommuneplanens præmis om at befolkningstilvæksten vokser og behovet for de mange nye boliger. I København går det i den modsatte retning. Der har nettotilflytningen været negativ de seneste seks år. Såvel færre unge tilflyttere som nyfødte lægger en dæmper på befolkningsvæksten.

[tps://www.newsøresund.dk/stor-nettofraflytning-fra-koebenhavn-i-2022-stoerste-procentvise-befolkningstilvaekst](https://www.newsøresund.dk/stor-nettofraflytning-fra-koebenhavn-i-2022-stoerste-procentvise-befolkningstilvaekst)

## Stor nettofraflytning fra København i 2022 – største procentvise befolkningstilvækst i Københavns omegnskommuner

Publiseret: 16 februar, 2023

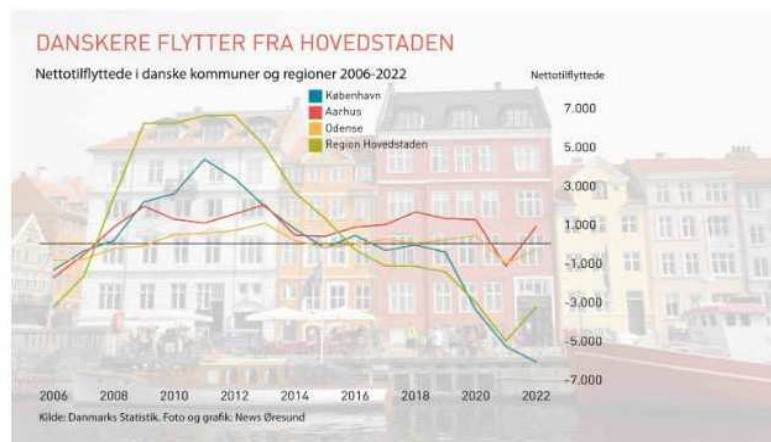


Foto og grafik: News Øresund

Københavns Kommune har hver dag de senere år sagt farvel til 13 indbyggere flere, end der er flyttet til byen fra andre kommuner.

Faktisk har København vendt en positiv nettotilflytning på 436 personer i 2016 til en nettofraflytning på 3412 personer i 2020, viser en analyse fra Spar Nord, som har set på, hvilke byer, som har oplevet de største ændringer i nettotilflytningen.

Ifølge Jens Nyholm, cheføkonom i Spar Nord, skyldes fraflytningen fra København, at prisstigninger har gjort det svært for mange at finde det ønskede antal kvadratmeter i byen. (kilde: Børsen, maj 2021).

Mange nye boliger i fx Sydhavnen kan slet ikke sælges eller lejes ud, de er alt for dyre, og står enten tomme eller bebos af expats og midlertidige lejere, hvilket er ødelæggende for bydelens sammenhængskraft. Blot tag et kig på [www.akutbolig.dk](http://www.akutbolig.dk) og se de hundredvis af ledige og alt for dyre boliger i København og Sydhavnen.

*Forudsætningerne for det planlagte nybyggeri i København mangler altså.*

## **2. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende grønne områder**

Tippen og Valbyparken er hele byens grønne lunge. Vi så under corona hvordan københavnere i hundredvis valfartede til Sydhavnens grønne områder Valbyparken og Tippen.

Tippen og Valbyparken er et unikt, langt og stort område, der er af stor betydning for biodiversiteten. Der er en stor variation af biotoper med en bred vifte af arter, bl.a. flere flagermusarter, herunder troldflagermus, vandflagermus og brunflagermus, som er beskyttet af Habitatsdirektivet, adskillige rødlistede fugle, herunder isfuglen, samt grønbroget tudse, der også er på EF-Habitatdirektivets Bilag IV. Det betyder at den ikke kun er beskyttet i Habitatområderne, men i hele dens udbredelsesområde. Blandt insekterne er Grøn mosaikguldsmed en bilag IV art, der lever på Tippen.

Byggeri med støv, støj, grus og lys, fældning af gamle træer, anlæggelse af veje der afskærer de grønne kiler, øget trafik samt øget befolkningspres i de grønne områder truer alle disse beskyttede arter.

*Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og mangler hensyntagen til de eksisterende grønne områder. Afskæring eller formindskelse af de grønne kiler vil hindre arternes bevægelse.*

### **3. Borgerne bør inddrages meget mere i byplanlægningen**

I foreningen Sydhavnens Venner ønsker vi, at der udarbejdes en helhedsplan som sikrer, at kommune- og lokalplaner udarbejdes under hensyn til Sydhavnens egenart, natur, sociale liv, særlige kultur og biodiversitet. Herunder:

- en overordnet nedskalering af nybyggeri i København, og i særdeleshed i Sydhavnen
- at Københavns Kommune som led i udarbejdelsen af en kommende lokalplan for Bådehavnsgade II udarbejder en Helhedsplan for alle de områder, som påvirkes af projektet i væsentlig grad. Det drejer sig om Det gamle Sydhavn, Valbyparken, Tippen, Fiskerhavnen og flere haveforeninger, især Hf. Kalvebod (helårsbeboelse) og Hf. Musikbyen (Københavns største nyttehaveforening).
- at Helhedsplanen udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Kongens Enghave Lokaludvalg, lokale grundejere og relevante lokale foreninger, fx haveforeningerne, Sydhavnens Venner og Det Grønne Knæ.
- at Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger undersøgelser om trafik og miljø og andre vilkår for området som en del af Helhedsplanen
- at kommende byplaner værner og bevarer byens / Sydhavnens grønne og blå åndehuller til gavn for mennesker, natur og en bæredygtig fremtid.

På vegne af foreningen **Sydhavnens Venner**,

Med venlig hilsen

Vibe Stenholt Andersson  
Mozartsvej 24, 2.tv

2450 København SV

neg.befolk.tilvaekst.jpg



## **Svar til: Høring 64914 af: Energinet Eltransmission A/S**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

105

INDSENDT AF

Energinet Eltransmission A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Energinet Eltransmission A/S

BY

Fredericia

POSTNR.

7000

ADRESSE

Tonne Kjærvej 65

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar fra Energinet Eltransmission A/S.

Sagsnummer ved Energinet: 24/11313

MATERIALE:

hoeringsvar fra energinet eltransmission as - forslag til koebenhavns kommuneplan 2024.pdf

Københavns Kommune

**ENERGINET**

Energinet  
Tonne Kjærsvvej 65  
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44  
info@energinet.dk  
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:  
22. oktober 2024

Sagsnummer: 24/11313

Forfatter: LEL

## HØRINGSSVAR FRA ENERGINET ELTRANSMISSION A/S VEDR. FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2024 FOR KØBENHAVNS KOMMUNE

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

Høringsfristen er den 24. oktober 2024.

Eltransmission ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet >100 kV i Danmark for at indpasse mere vedvarende energi og opretholde elforsyningsikkerheden. Energinet Eltransmission A/S er en selvstændig offentlig virksomhed i Ministeriet for Klima-, Energi- og Forsyning.

### Hensynet til elanlæg

Det er en statslig interesse, at kommuneplanlægningen tager hensyn til nationale og regionale anlæg, herunder energiforsyningsanlæg, jf. afsnit 4.5 i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning 2023" se evt. dokumentet her:

[https://planinfo.dk/Media/638242362665345866/Nationaleinteresser\\_06072023.pdf](https://planinfo.dk/Media/638242362665345866/Nationaleinteresser_06072023.pdf)

Jf. Planlovens § 11a, stk. 1., nr. 5 skal kommuneplanen indeholde retningslinjer og kort for beliggenheden af tekniske anlæg, og herunder eltransmissionsanlæg.

Eltransmission gør i nærværende høringssvar således opmærksom på vores elanlæg, så den senere arealudnyttelse kan indrettes med hensyn til elanlæggenes tilstedeværelse.

### Omtale af elanlæg i kommuneplanforslaget

Eltransmissions jordkabelanlæg er omtalt og vist på kortbilag i afsnittet "Energiforsyning og fjernkøling". I retningslinjen "Arealer til større energianlæg", fremgår det bl.a., at:

*"Der gives mulighed for etablering af overordnede energi- og forsyningsanlæg, herunder kabellagte 400 kV højspændingsforbindelser, som vist på kortet.*

*De øvrige udpegede arealer, anlæg og ledninger til energiforsyning som vist på kortet skal kunne opretholdes, vedligeholdes og udvikles."*

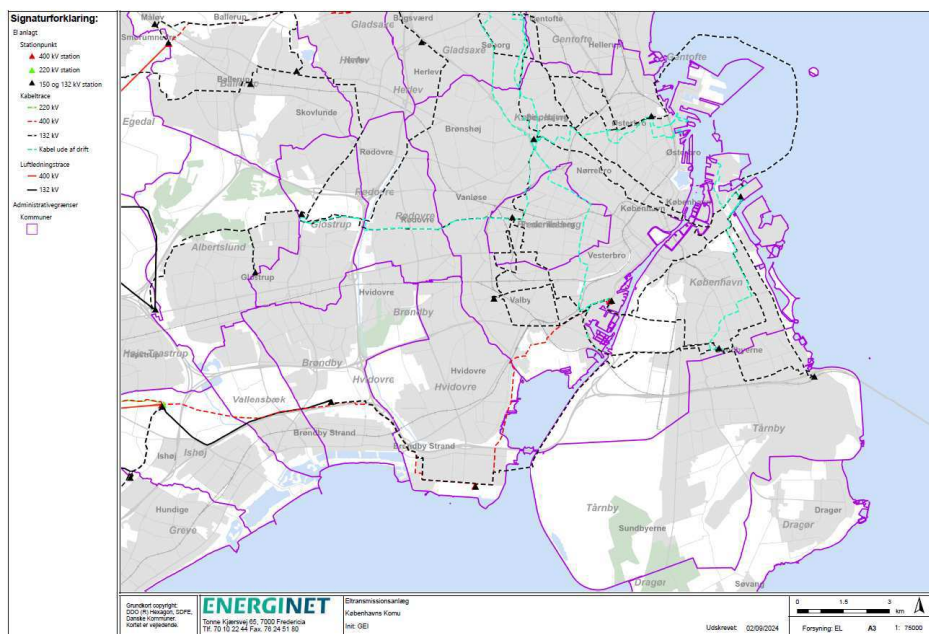
**Bemærkninger**

Eltransmission har ingen bemærkninger til København Kommunes forslag til "Kommuneplan 2024", der giver anledning til indsigelse, men vi har nedenstående bemærkning, der bør tages til efterretning for at sikre hensynet til jordkabelanlæggene i kommunen på bedst mulig vis:

- Siden Eltransmission sidst har været i kontakt med Københavns Kommune vedr. kortbilaget for Energiforsyning, er to af kabeltraceerne overgået fra reservationer til "El anlagt". Kortbilaget tilhørende afsnittet "Energiforsyning og Fjernkøling" skal derfor opdateres således "HK13021 Lindevang-Vigerslev kbst." og "HK13022 Lindevang-Vigerslev kbst." fremgår som "Eksisterende 132 kV elkabler" og ikke "Reservation til 132 kV elkabler". Øvrige reservationer på kortbilaget skal fastholdes, som de er.

Eltransmissions anlagte elanlæg kan hentes via. Energinets WFS-tjeneste. WFS-tjenesten er opdateret, således de to ovennævnte traceer fremgår som anlagte: <https://www.geodata-info.dk/srv/dan/catalog.search#/metadata/9e479f3e-5692-459f-80b7-16be484a9837>

Nedenstående og vedhæftede kortbilag viser anlagte elanlæg i Københavns Kommune.



### Sikkerhed ved elanlæg

Elanlæg har en lovmæssig beskyttelse i 'Bekendtgørelse om sikkerhed for udførelse af elektriske anlæg' (BEK nr. 1114 af den 18.08.2016). § 20 regulerer elektriske anlæg og andre objekters nærhed til hinanden:

*"Elektriske anlæg og andre objekter må ikke anbringes så nær hinanden, at der derved kan opstå fare.*

*Stk. 2. Ved anbringelse af andre objekter i nærheden af bestående elektriske anlæg skal eventuelle afstandskrav til det elektriske anlæg overholdes.*

*Stk. 3. Det elektriske anlæg eller objekt, der anlægges sidst, skal placeres under hensyntagen til det allerede placerede".*

### Beplantning

Af sikkerhedsmæssige hensyn bør der ikke etableres beplantning med dybdegående rødder over vores kabelanlæg, idet rødder kan beskadige jordkablerne både ved gennemboring eller ved, at rødderne rykker jordkablerne i stykker, hvis træer vælter i storm.

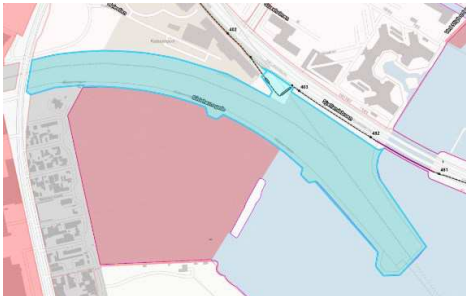
### Støj fra stationsanlæg

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

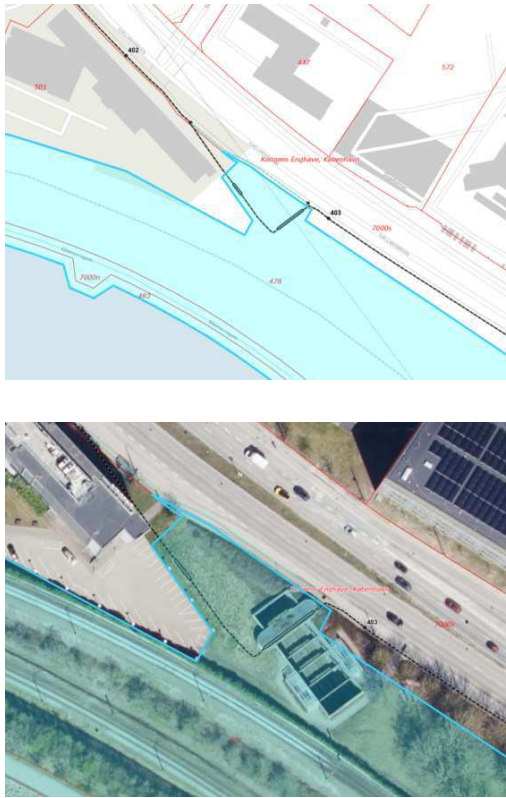
Læs mere om støj på [Energinets hjemmeside](#).

### Særlige opmærksomhedspunkter

Eltransmission gør i nærværende afsnit "Særlige opmærksomhedspunkter" opmærksom på potentielle konflikter med Eltransmissions elanlæg, hvor et rammeområde helt eller delvist skifter områdestatus.

Rammeområde	Kortudsnit fra Plandata.dk	Kommentar (Tekst med kursiv er fra forslag til Kommuneplan)
R24.T.4.8 (Vesterbro/Kgs. Enghave)		<p><i>Generel anvendelse: Tekniske anlæg (T1)</i></p> <p><i>"T1-områder anvendes fortrinsvis til oplagspladser samt kollektive trafik anlæg, såsom sporanlæg, tog- og busstationer, godsterminaler, værksteds- og klargøringsanlæg med dertil hørende administration og lignende. På tog- og busstationer kan der tillades indrettet publikumsorienterede servicefunktioner for stationernes brugere, se hertil også bestemmelser om detailhandel i de generelle bestemmelser."</i></p>



		<p>Området med jordkabelanlægget er i gældende kommuneplan omfattet af rammen R19.C.4.34 udlagt til "Boliger og serviceerhverv". Med R24.T.4.8 overgår området til Tekniske anlæg.</p> <p>Eltransmission har i forbindelse med metroens anlæg omlagt eksisterende 132 kV kabel til at følges langs med metroen. Tilstedeværelsen af vores anlæg på arealet bedes respekteret og bemærket i planens rammeområde.</p>
--	--	---

### Øvrige oplysninger

#### Forsigtighedsprincip og magnetfelter:

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

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



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

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

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

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

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

#### **Politiske retningslinjer og fremtidige planer**

Planlægningen af elnettet er baseret på lovgivningsmæssige rammer, Energistyrelsens fastlagte forudsætninger for udviklingen i elforbrug, produktions- og handelskapacitet samt offentliggjorte kriterier for elnettets dimensionering. Læs evt. mere på Energinets hjemmeside [her](#).

De aktuelle og historiske netudviklingsplaner kan findes [her](#).

#### **Vi imødeser modtagelse af kvittering for nærværende høringssvar.**

Kontakt gerne undertegnede ved spørgsmål.

Oplys venligst sagsnummer 24/11313.

#### **Bilag:**

- Kortbilag: Elanlæg i Københavns Kommune

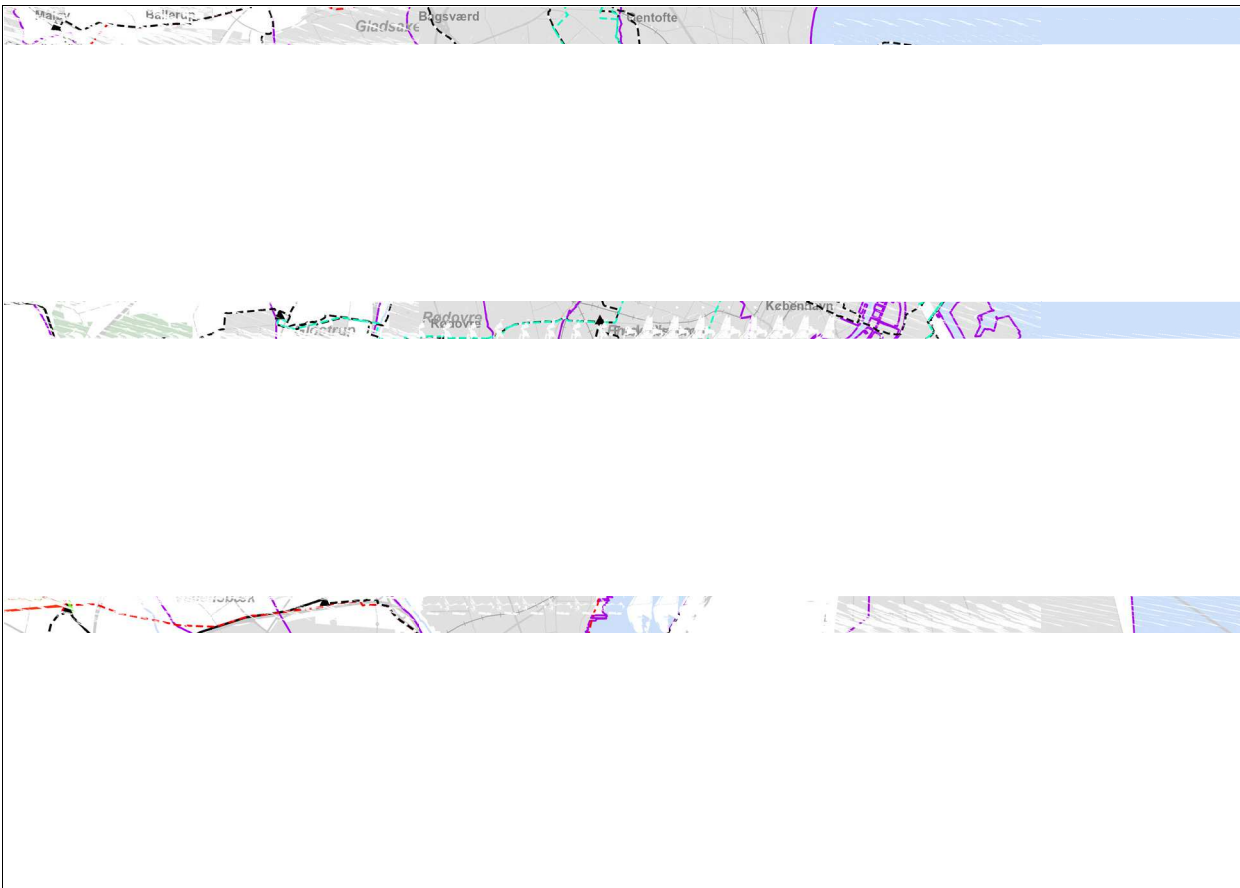
Med venlig hilsen

**Line Lage**

LEL@energinet.dk  
Kundecenteret  
3.parter@energinet.dk  
+4570220275

**Signaturforklaring:**

- Elanlagt:
  - 400 kV station
  - 220 kV station
  - 150 og 132 kV station
- Kabeltracé
  - 220 kV
  - 400 kV
  - 132 kV
  - Kabel ude af drift
- Luftledningstracé
  - 400 kV
  - 132 kV
- Administrativegrænser
  - Kommuner



Grundkort copyright: DDO (R) Hexagon, SDPE, Danske Kommuner. Kortet er vejledende.	<p style="font-size: 8px; margin-top: 5px;">                     Tonne Kjærsvvej 85, 7000 Fredericia                      Tlf: 70 10 22 44 Fax: 70 24 51 80                 </p>	Eltransmissionsanlæg Københavns Komu Init: GEI	Udskevet: 02/09/2024	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">0</td> <td style="border: none;">1.5</td> <td style="border: none;">3</td> <td style="border: none;">km</td> <td style="border: none;">▲</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="border: none; font-size: 6px;">Forsyning: EL    <b>A3</b>    1: 75000</td> </tr> </table>	0	1.5	3	km	▲	Forsyning: EL <b>A3</b> 1: 75000				
0	1.5	3	km	▲										
Forsyning: EL <b>A3</b> 1: 75000														

# **Svar til: Høring 64914 af: Ulla Kaasgaard**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

104

INDSENDT AF

Ulla Kaasgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Hvidovre Kommune

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Schubertsvej 10, st. th

HØRINGSSVAR

Jeg er glad for at strategien har de sidste to pinde, som jeg dog tænker er de to vigtigste, nemlig: en sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid, og udvikling med respekt for byens sjæl.

Det harmonerer bare ikke med flere af de udviklingsplaner, der er igang lige nu i København, her kan nævnes Lynetteholm og planer om mere bebyggelse og vej i Sydhavnen. Der er alt for meget fokus på at bygge nyt. I stedet bør der fokuseres på at bevare og udvikle den natur der er i København, og som gør det ret unikt for en storby. Der bør også tages med, om der ikke skal være en begrænsning på antal boliger i København. Ift. klima er det belastende at bygge nyt, så istedet burde ses på at bevare de bygninger vi har, og tænke rekreativt med noget af det istedet for boliger. Lige nu er boligomkostningerne også så store at udlejningsprisen bliver alt for høj for almindelige lønmodtagere, og da slet ikke folk på lave indkomster. Så der burde også være en pind i strategien, der hylder mangfoldigheden.

Borgerrepræsentationen opfordres kraftigt til at prioritere langsomme og demokratiske processer for at tage bedst mulige beslutninger. Det vil være rigtig ærgerligt at overbebygge. Med boliger kommer flere mennesker og mere trafik. Vi skal huske at have nok fritidsfaciliteter, nok natur (især for klimaet) og nok plads til at komme frem og være i København for dem der bor her.

# Svar til: Høring 64914 af: Kjeld Allan Thrane Larsen

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

103

INDSENDT AF

Kjeld Allan Thrane Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for bæredygtig trafik

BY

København K

POSTNR.

1455

ADRESSE

Studivestrate 24

HØRINGSSVAR

## **Københavns kommune bør i sin planlægning af byen tage udgangspunkt i princippet 15-minutters byen**

Begrebet 15-minutters byen vinder indpas som et nyt organisationsprincip i en række byer, som ønsker en bæredygtig og klimasikret byudvikling. Princippet, som nævnes kort i udkastet til Kommuneplan 2024 i afsnittet Storby for mennesker på s. 11, burde være et bærende princip for Københavns byudvikling, såfremt bæredygtighed og klimasikring tages alvorligt.

Forskning i dansk sammenhæng foregår på Institut for bæredygtighed og planlægning på Aalborg Universitet ved mobilitetsforskerne Malene Freudendal Pedersen og Emil Høg.

Overordnet drejer byplanprincippet 15-minutters byen sig om, at borgerne skal have adgang til essentielle daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter, enten til fods eller på cykel - i kommuneplanforslaget inkluderes fejlagtigt kollektiv transport.

MATERIALE:

hoeringsvar kommuneplan 2024 final.pdf



**København den 22. oktober 2024**

**Høringssvar:**

## **Forslag til Københavns Kommunes Kommuneplan 2024**

### **Københavns kommune bør i sin planlægning af byen tage udgangspunkt i princippet 15-minutters byen**

Begrebet 15-minutters byen vinder indpas som et nyt organisationsprincip i en række byer, som ønsker en bæredygtig og klimasikret byudvikling. Princippet, som nævnes kort i udkastet til Kommuneplan 2024 i afsnittet Storby for mennesker på s. 11, burde være et bærende princip for Københavns byudvikling, såfremt bæredygtighed og klimasikring tages alvorligt.

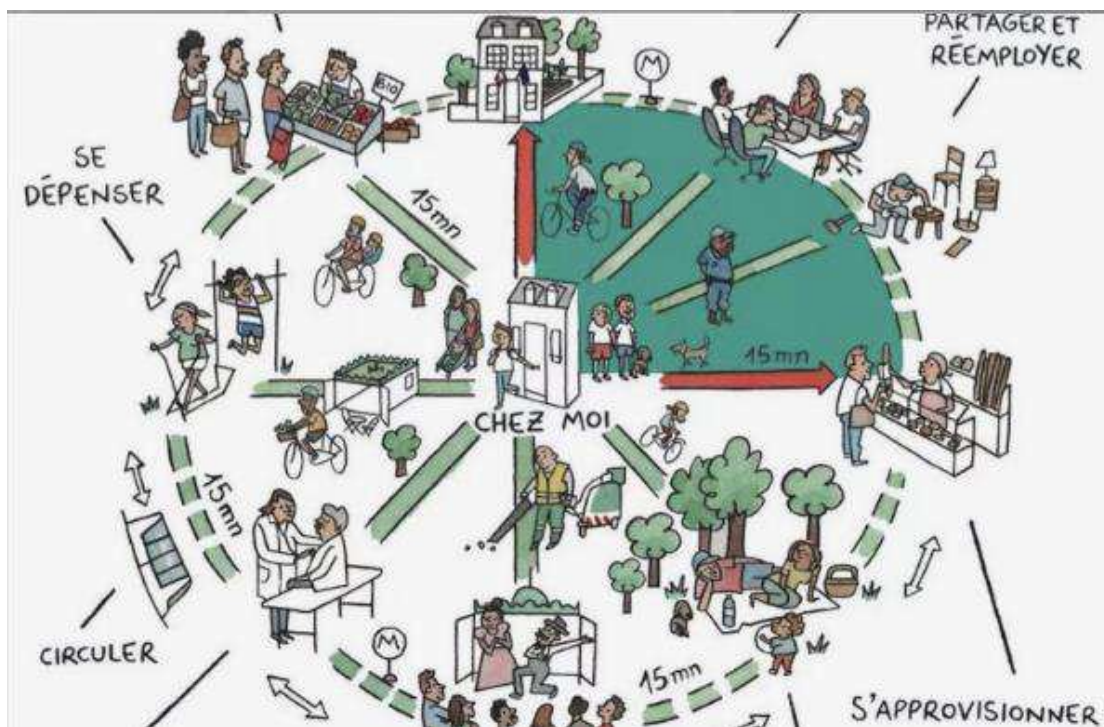
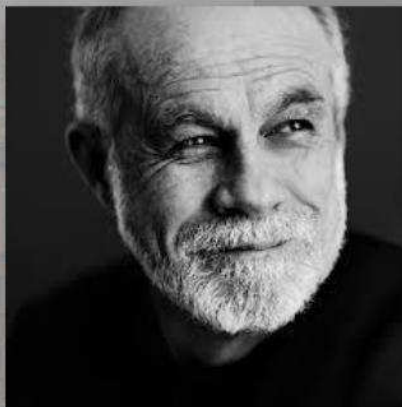
Forskning i dansk sammenhæng foregår på Institut for bæredygtighed og planlægning på Aalborg Universitet ved mobilitetsforskerne Malene Freudendal Pedersen og Emil Høg.

Overordnet drejer byplanprincippet 15-minutters byen sig om, at borgerne skal have adgang til essentielle daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter, enten til fods eller på *cykel* - i kommuneplanforslaget inkluderes fejlagtigt kollektiv transport.

Følgende illustrationer, præsenteret af Emil Høg på et borgermøde om kommuneplan 2024 i Indre By, kan illustrere principperne for 15-minutters byens organisering og funktioner:

# Hvad er en 15 Minutters By ?

- ❖ Konceptet om 15 minutters byen blev introduceret af Carlos Moreno i 2016
- ❖ Adgang til essentielle daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter, enten til fods eller på cykel
- ❖ 15 minutter bykvarterer og 30 minutters territoriet
- ❖ Fokus på aktivt at inddrage borgerne i den lokale udvikling
- ❖ Stærke fortællinger om det gode liv

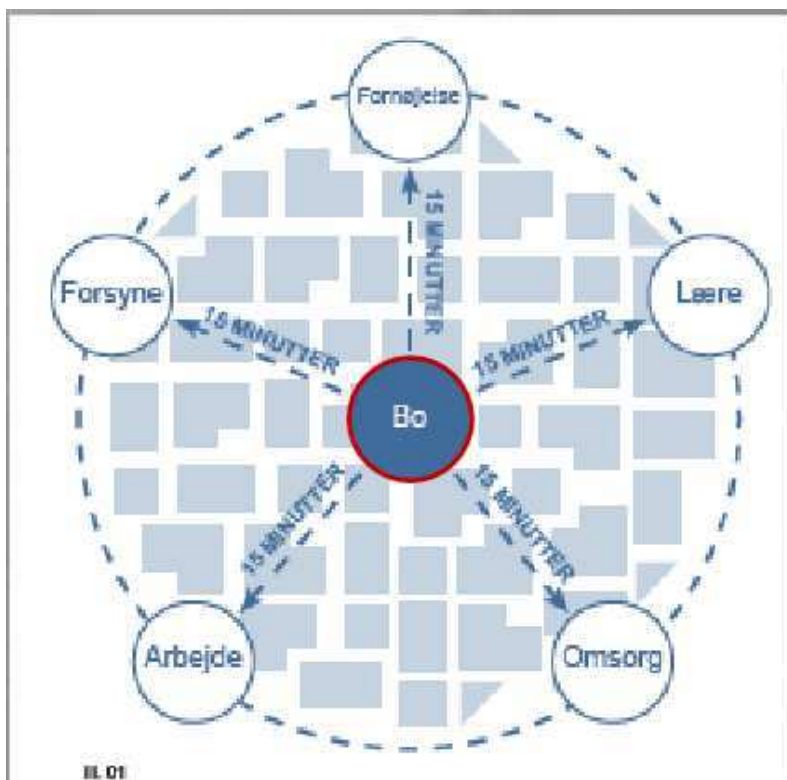
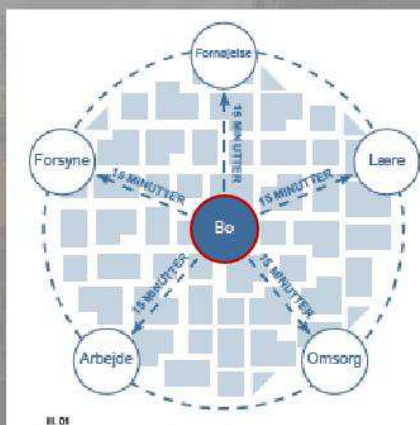




# Grundlæggende principper

## De seks funktioner

- ❖ Bo: Alle skal have mulighed for at bo i byen
- ❖ Arbejde: Arbejdspladser og fjernarbejdspladser
- ❖ Forsyne: Indkøbsmuligheder
- ❖ Omsorg: Lægeklinikker, sundhedscentre, tandlæge
- ❖ Læring: Skoler, daginstitutioner, uddannelsesinstitutioner
- ❖ Fornøjelse: Sociale, kulturelle og rekreative



Kilde: Præsentation ved borgermøde om kommuneplan 2024 ved Emil Høg, Institut for bæredygtighed og planlægning, Aalborg Universitet



København kan inddeles i en række delområder, som alle kan organiseres i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen. Indretningen af byen efter 15-minutters princippet reducerer den enkelte borgers behov for transport og dermed det samlede trafikarbejde. Byen bliver mere trafiksikker. Det muliggør en indretning af byen set i børnehøjde. Egnet til leg og aktiviteter på udvalgte veje og pladser.

15-minutters byen bør lokalt indrettes via et udvidet nærdemokrati som middel til at mobilisere borgerne i lokalområderne. Nærdemokratiet kan forbindes med tildeling af budgetmidler til at gennemføre lokale byudviklingsprojekter.

## Kommuneplanforslagets målsætninger på mobilitetsområdet

Rammesætningen for den kommunale trafikpolitik tager udgangspunkt i de trafikale målsætninger i kommuneplan 2024 for en overordnet vision om en reduktion af biltrafikken, som skal realiseres via to målsætninger: biltrafikken i 2030 skal maksimalt udgøre 20 % alle ture, og biltrafikken skal årligt reduceres med 2 %. Klimapolitisk skal CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken reduceres: biltrafik skal i stigende omfang erstattes af transportformerne kollektiv trafik, cykling og gang.

### Mål for Københavns udvikling

— At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 20 procent af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeles sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport.

— At biltrafikken reduceres med to procent årligt.

Kilde: Kommuneplan 2024, s. 14

En ting er vedtagelse af målsætninger, en helt anden ting er implementering af målsætningerne. Det gør sig i høj grad gældende for den trafikale udvikling. Målsætningen i den nuværende kommuneplan 2019 på maksimalt 25 % bilture er endnu ikke blevet realiseret.

Alle fremskrivninger af biltrafikken på basis af vedtagne politiske tiltag peger på bilismens fortsatte vækst. Det kræver politisk mod at sætte sig op mod bilismens vækst.

I Århus kommune har de politiske partier fra venstre til højre besluttet at iværksætte en ganske progressiv mobilitetsstrategi august 2024, som peger i retning af mere effektiv og bæredygtig kollektiv trafik. Der afsættes eksempelvis en kvart mia. kr. til fremkommelighed for busser.

Rådet for bæredygtig trafik vil pege på Århus som Danmarks kommende spydspids kommune og vil med nogle af de fremsatte forslag forsøge at ruske op i den mere fodslæbende mobilitetsstrategiske tænkning og manglende handling i bæredygtig retning, som dominerer Københavns kommune.

Herunder ses et link til de besluttede elementer i den vedtagne mobilitetsstrategi i Århus:

<https://www.bing.com/ck/a?!&p=8298a5eefb7881føjmtldHM9MTcyNjcwNDAwMCZpZ3VpZD0xNWNiMGU2ZS04Yjk1LTY5YzMtMDIwMS0xYzBiOGFmZTY4YWUmaW5zaWQ9NTIxNQ&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=15cb0e6e-8b95-69c3-0201-1c0b8afe68ae&psq=%c3%85rhus+mobililitetsforlig&u=a1aHR0cHM6Ly9hYXJodXMuzGsvbnl0L3Rla25pay1vZy1taWxqb2UvMjAyNC9hdWd1c3QtMjAyNC9icmVklWFmdGFsZS1za2FiZXltZXQtZ3JvZW50LW9nLXRpbGdhZW5nZWxpZ3QtYWYyaHVz&ntb=1>

(I) større fremkommelighed for busser:

a/ via anlæg af nye busbaner – i København nedlægges buslinjer i takt med metroudbygning, desværre

b/ ombygning af kryds med forlommer for busser

c/ flere afgang – så køreplan bliver overflødig

(II) gratis kollektiv transport for bilister, som stiller bilen ved udvalgte stationer i kommunens periferi – i tilfældet København skal det være ved stationer i andre kommuner, så det kræver et samarbejde med øvrige kommuner på Sjælland inden for en eventuelt kommende storregion for hele Sjælland.

(III) flere og bedre cykelstier – i København skal det være bredere cykelstier og uden fossildreven transport, og flere gader skal indrettes som cykelgader.

(IV) forsøg med nulemissionszoner – der er fra Folketingets side givet grønt lys til valg af en enkelt zone i de større kommuner – nulemission skal omfatte ikke kun indpendlere, men også zonens egne borgere – og gradvis tung trafik

(V) forsøg med trafikøer, som skal indføres via dialog med de berørte borgere

(VI) frigørelse af rum og udvalgte torve til byliv frem for kørsel og ophold med bil – et stort potentiale for fremkomst af handelsliv for mindre butikker og virksomheder. Nye underjordiske p-anlæg er en dårlig strategi, som fremmer bilkørsel og samtidig bidrager til forøget CO<sub>2</sub>-udslip. Subsidiering af p-pladser i p-anlæg er en hån mod det flertal af skatteborgere, som ikke ejer en bil. Parkeringsstrategi er en vigtig trafikregulerende faktor. RBT vil foreslå, at der kun kan tilstedes én beboerlicens per husstand.

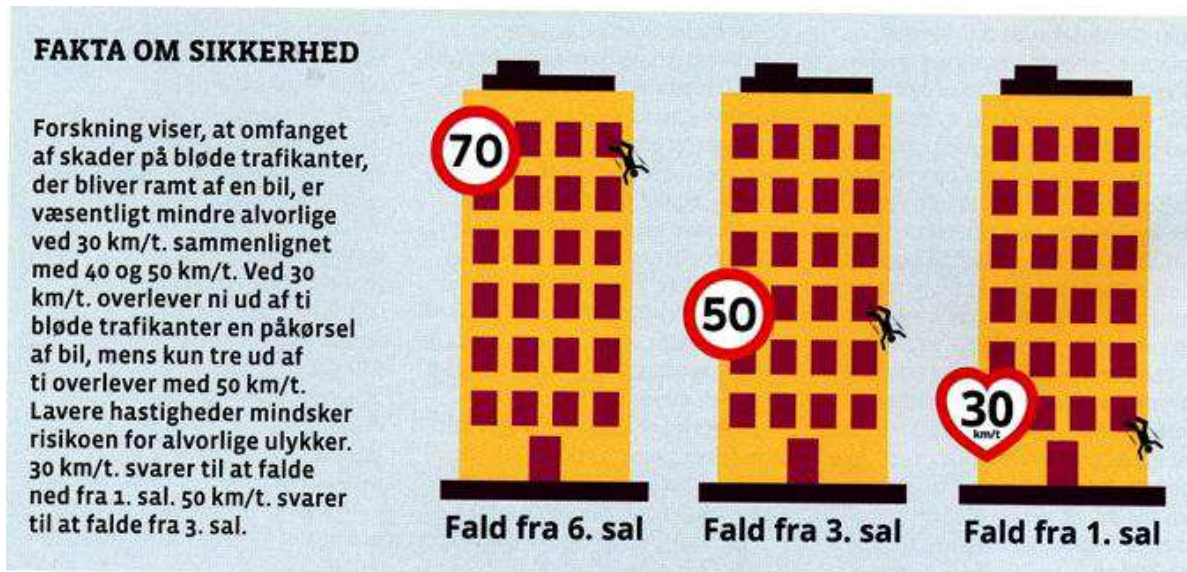
(VII) forlængelse af letbanen – vi har jo, som den eneste storby i Europa, endnu ikke en letbane – en eksprestunnel ville gøre underværker – se som bilag alternativ til M5 fra Rådet for bæredygtig trafiks hørings svar for miljøkonsekvensvurdering af M5.

### **Generel hastighedsreduktion til 30 km/timen**

København kommunes tidligere stadsarkitekt, Camilla van Deurs, er ganske klar i mælet, idet hun støtter Cyklistforbundets kampagne for at indføre en maksimal hastighedsgrænse på 30 km/timen i byerne. Med maksimalt 30 km/timen opnås et mere jævnt og hurtigere bilflow gennem byen, og trafikikkerheden øges markant.

**BILERNE KOMMER  
HURTIGERE FREM VED  
LAVERE HASTIGHED**

**CAMILLA VAN DEURS ER BÅDE ULYKKESOFFER OG SOM  
TIDLIGERE STADSARKITEKT I KØBENHAVN EKSPERT  
I BYTRAFIK. BILERNE I BYEN KOMMER HURTIGERE  
FREM, NÅR HASTIGHEDEN SÆNKES, SIGER HUN.**



Kilde: Jørgen Schlosser, interview med Camilla van Deurs, Cyklistforbundet, Cyklister 4/2024, s. 15 og 16

## Kommuneplanforslagets målsætning på byudviklingsområdet

Rådet for bæredygtig trafik er generelt enig i de intentioner, som skitseres nedenfor: at kommunens byudvikling og infrastrukturudvikling skal ske i et samarbejde inden for Hovedstadsregionen. Vi er af den overbevisning, at det koordinerende samarbejde bør udstrækkes til hele Sjælland via en sammenlægning af regionerne Hovedstaden og Sjælland, som udgør en sammenhængende pendlingsregion, domineret af udpendling fra Region Sjælland til arbejdspladser i Hovedstadsregionen.

— At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet.

— At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.

— At der i projekter nær Københavns Kommunes kommunegrænser sikres sammenhæng og koordinering med nabokommunen, fx i forhold til skybruds- og stormflodssikring, forsyning, mobilitet og trafik, byrum og grønne arealer.

Kilde: Kommuneplan 2024, s. 33

## **Tvivlsom befolkningsfremskrivning**

Københavns kommune fremskriver kommunens befolkningstilvækst frem til 2036 med 59.000, mens Danmarks Statistik fremskriver tilvæksten i kommunen med kun 29.000 og en mere balanceret vækst inden for hovedstadsregionen med 34.000 i forstadskommunerne.

# Hovedstads- området vokser

Danmarks Statistik forventer, ifølge deres befolkningsfremskrivning fra 2024, en samlet vækst på ca. 63.000 indbyggere i hovedstadsområdet frem mod 2036, heraf ca. 29.000 i København og ca. 34.000 i de øvrige hovedstadskommuner. Københavns Kommunes egen befolkningsprognose fra 2024 forventer, at København vokser med ca. 59.000 indbyggere frem mod 2036. Den markante forskel mellem prognoserne hænger bl.a. sammen med, at Danmarks Statistik fremskriver de anormale flyttemøn-

stre under coronapandemien i 2020 og 2021, mens Københavns Kommune forventer en tilbagevenden til de flyttemønstre og bosætningspræferencer, som sås før pandemien. Derudover forventer Danmarks Statistik en lavere vækst i fødselstallet end Københavns Kommune.

Kilde: kommuneplan 2024, s. 16

## Kommentar til de divergerende befolkningsprognoser

Forskellen mellem de to fremskrivninger for Københavns kommune på 30.000 indbyggere er markant. Danmarks statistik bygger bl.a. på et fortsat fald i fødselstallet, en tendens til fortsat befolkningskrump, som ses stort set overalt på kloden. Fremskrivningen har stor indflydelse på, hvor mange boliger der skal bygges i København i de kommende årtier, herunder det planlagte byggeri i Østhavnen, specielt Lynetteholm. Forstadskommunerne har et enormt forspring i og med, at infrastrukturen i form af letbanen i Ring 3 er færdig i løbet af 2025-2026, hvorved forstadskommunerne får et tidsmæssigt stort forspring i udlagte byudviklingsområder med omfattende bolig- og erhvervsbyggeri ved letbanes stationerne i de kommende år. Lynetteholms udbygningen er planlagt til at være afsluttet i 2070. En enorm fejlinvestering med dominans af dyre private udlejningsboliger lurer i horisonten. Kan vi tillade os det på de kommende generationers vegne?



## Planerne for Lynetteholm

Til trods for at byudvikling på Lynetteholm ikke ligger inden for det 12-års perspektiv, som en kommuneplan omfatter, optræder Lynetteholm markant i kommuneplanudkastet:

# Status på anlæg af Lynetteholm



Lynetteholm kan med Kommuneplan 2024 endnu ikke udlægges til byudvikling, da området fortsat er søterritorium. Arealplanlægning for jordmodtagelsen er et emne i Kommuneplan 2024, da der er tale om inddæmmede areal, hvor der sker nyttiggørelse af overskudsjord. Lynetteholm indgår således ikke som en del af Kommuneplan 2024, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udvikling og på sigt være en del af løsningen på Københavns Kommunes stormflodssikring, jorddeponi og plads til, at byen vokser frem mod 2070.

Kilde. kommuneplan 2024, s. 23

Rådet for bæredygtig trafik er enig i kommuneplanforslagets konstatering, at ”Den tætte by er mest klimavenlig”, men vi er uenig i at anvende tæthedsprincippet til at tilgodese udbygning på Lynetteholm sammenlignet med en tilsvarende udbygning i forstadskommunerne, således som det formuleres på s. 23:

# Den tætte by er mest klimavenlig

— Tilsvarende viser Transportministeriets analyse om samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og dele af Kraftværkshalvøen), at en indbygger i Østhavnen ventes at have et transportbehov på godt 11 km i 2050, mens det tilsvarende behov for en indbygger i Københavns omegn er knap 35 km. Det ses, at fordelingen på transportmidler også er meget forskellig, idet en indbygger i Østhavnen ventes at bruge bilen i gennemsnit knap 4 km pr. hver dag, mens tallet er 23 km for en indbygger i Københavns omegn.

Kilde: Kommuneplanforslag s. 23

I ovenstående beregninger ses ganske bort fra to problematikker. Der ses bort fra en vurdering af til- og udflytning fra en udbygget Lynetteholm, og hvorfor skulle forstadskommunerne ikke evne at bygge tæt i de kommende stationsnære udbygningsområder ved letbanen?

## Den seneste fremskrivning af biltrafikarbejdet med og uden Lynetteholm

Den seneste fremskrivning af ændringer i biltrafikarbejdet efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastrukturanlæg i form af Østlig Ringvej og M5, sammenlignet med en situation uden anlæg af Lynetteholm og infrastrukturprojekter, blev foretaget af COWI-ARUP JV og Rambøll for Metroselskabet i arbejdet med en miljøkonsekvensrapport i forbindelse med høringsprocessen vedrørende anlæg af M5.

Nedenstående tabel 6.13 viser, at ændringer i biltrafikarbejdet vil blive ubetydelige i Indre By og brokvarterer (- 1-2 %), bortset fra Østerbro (+ 3-4 %), og beskeden til meget stor stigning i



de ydre bydele. Fremskrivningen peger på en stigning i trafikken på enkelte trafikårer gennem de indre bydele mod bl.a. Østlig Ringvej. For hele Københavns kommune vil stigningen i trafikarbejdet som resultat af gennemførelse af projekterne være på 10-11 %.

**Tabel 6.13**

Ændring i trafikarbejdet i københavnske bydele. \* Stigning i Østhavnen forårsages af tilflytning til Østhavnen og udbygning af Østlig Rignvej i projektsценарierne.

Københavns Kommune	Referencescenariet	2070	
		Sydlig Løsning	Nordlig Løsning
Trafikarbejde 1.000 bilkm. (hele 1.000)			
Indre By	523	-2%	-2%
Østerbro	448	3%	4%
Nørrebro	231	-2%	-2%
Vesterbro/Kgs Enghave	462	-1%	0%
Valby	464	-1%	-1%
Vanløse	381	-2%	-2%
Brønshøj-Husum	344	1%	1%
Bispebjerg	419	9%	9%
Østamager	267	134%	135%
Vestamager	1.660	-4%	-3%
Østhavnen	99	162%	164%
Nordhavn	106	75%	76%
I alt	5.403	10%	11%

Kilde: Metroselskabets miljøkonsekvensrapport for M5+

Denne beregnede stigning i trafikarbejdet går stik imod målsætninger i den kommende Kommuneplan 2024, primært målsætningen om en årlig reduktion af biltrafikken på 2 %.

## International transport

Luftfarten er ikke og har ikke nogen chance for inden for en overskuelig fremtid at blive noget, der blot ligner klimavenlig – ikke med de nuværende passagertal og da slet ikke, når man forventer stigende passagertal i flytrafikken. Luftfarten er ikke på vej til en klimavenlig omstilling (side 16).

For turisme og erhverv må derfor gælde, at luftfarten skal dæmpes og ikke udbygges. Københavns Kommune skal aktivt modsætte sig udvidelser af kapaciteten i Københavns Lufthavn (CPH) så længe det ikke kan dokumenteres, at ændringer betyder reduktioner af CO<sub>2</sub>e-udledninger fra den flyvning, som lufthavnen giver anledning til.

Københavns Kommune skal arbejde for at politikere og ansatte ikke benytter fly, at turister,

erhvervs- og studierejsende får stærkt forbedrede forhold for at rejse klimarigtigt med tog til og fra København. Københavns Kommune skal lægge pres på regeringen, så de samlede afgifter på luftfarten afspejler de reelle klimaskader, som industrien udøver.

Københavns Hovedbanegård skal udvikles til at blive et internationalt knudepunkt, og kommunen skal arbejde for bedre internationale togforbindelser til og fra København, herunder direkte togforbindelser inklusive nattog, ikke blot til Hamburg og Stockholm, men også til Oslo, Bruxelles, Zürich og andre destinationer i Europa. Kun på den måde kan vi fortsat fastholde og tiltrække investeringer, talenter og turister på en klimavenlig måde.

## Fejl i Figur 2.7

Figur 2.7 er belastet med fejlagtige oplysninger hvad angår antal biler og cykler. Procentudregningerne ser ud til at være korrekte, men de bagvedliggende absolutte tal for antal biler og cykler er ikke korrekte. Ifølge Københavns kommunes statistikbank var antallet af biler i 2014 109.245 og i 2023 139.635 - og ikke henholdsvis 123.500 og 139,600, hvilket korrekt giver en stigning på de anførte 28 %.

Figur 2.7 — Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune

	2014	2023	Stigning
Indbyggere	578.000	653.600	13%
Cykler	659.000	744.500	10%
Biler	123.500	139.600	28%

**Figur 2.7 — Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune.** Antallet har været stigende over de sidste ti år, og det lægger pres på byens arealer.

Kilde: kommuneplan 2024, s. 28-29

## **Bilag**

### **Alternativer til Lynetteholm og M5:**

Forstadskommunerne vil blive lykkelige for en mere balanceret vækst i befolkning og arbejdspladser inden for Hovedstadsregionen.

En reduceret opfyldning af jord i forbindelse med anlæg af Lynetteholm bør vi betragte som en nødvendig del af Københavns stormflodssikringsprojekt.

### **S-banens udbygning med ny S-togstunnel - Eksprestunnelen.**

Eksprestunnelen er et forslag til en ny tunnelløsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd.

Eksprestunnelen giver markant kortere rejsetider, høj frekvens og flere direkte forbindelser, samt redundans på S-banen. Eksprestunnelen giver potentielt næsten dobbelt så meget kapacitet på S-banen.



Tunnelen vil give en ny station ved Rigshospitalet, som herved får direkte togforbindelse fra store dele af Hovedstadsområdet og bliver en af Danmarks 10 største jernbanestationer. Der kan også tænkes stationer ved Vibenshus Runddel og ved Forum med skiftemulighed til metroen.

Der er brug for en udbygning af S-banetrafikken i Storkøbenhavn med mange flere afgange, så der er plads til de mange rejsende, der skal overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

Allerede i dag er S-banen hele Storkøbenhavns "Grønne Puls". Men selv med den planlagte automatisering af driften med flere afgange, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

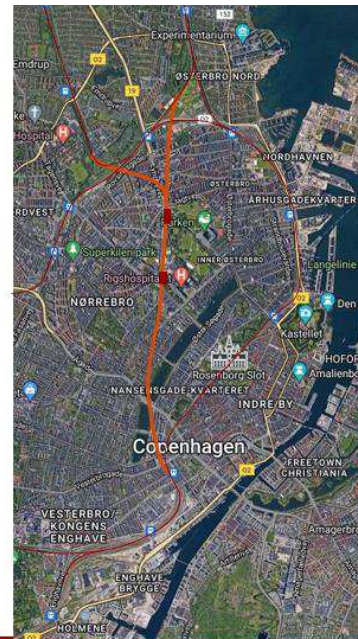
En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen. Forslag om bygning af en eksprestunnel er endnu engang lagt på tegnebrættet. De igangsatte undersøgelser vil også redegøre for klimabelastningen under opførelse af sådan en tunnel.

På en konference om Hovedstadens infrastruktur og transport den 16. september 2024 gav DTU professor i transportmodellering Otto Anker Nielsen sin varme anbefaling til konstruktion af en Eksprestunnel med nedenstående argumenter:



## Eksprestunnel

- Markant øget kapacitet
  - Giver 2 nye spor gennem byen, fremfor at justere anvendelsen af de eksisterende 2+2 spor
  - Meget højere frekvens gennem byen
  - Farumbanen kan få meget højere frekvens
  - Farum- og Frederikssundsbanen kan få systemer med hurtig- og stoptog som de andre baner
- Mere robust ved nedbrud på boulevardbanen
- Markant kortere rejsetider på de lange rejser mellem det nordlige, sydlige og vestlige Hovedstadsområde, mulighed for direkte tog mellem alle fingre
- Særlig stor tidsbesparelse fra Farumbanen til Centrum
- Ny station ved Rigshospitalet
- Direkte forbindelse til nordlige del af ringmetroen ved Vibenshus



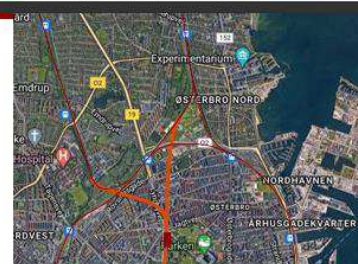
16. September, 2024 Otto Anker Nielsen, DTU Management, Transportdivisionen

Hvad skal der til for at Hovedstadens mobilitet bliver bæredygtig? 27



## Eksprestunnel styrker geografisk markedsdækning

- Kvantefremgang i den højklassede kollektive trafikbetjening af Hovedstadsområdet
- Fremfor mindre forbedringer af punktlighed og kapacitet



Det er vigtigt at få udarbejdet et grundigt overslag over, hvor lang tid det vil tage at anlægge en Eksprestunnel, hvad den vil koste i anlægsudgifter, og hvor stor et CO<sub>2</sub>-udslip den vil belaste klimaet med i anlægsperioden. Klimabelastningen i anlægsfasen skal vejes op mod det kæmpeløft i den kollektive trafikudvikling med ringe klimabelastning, som er forbundet med Eksprestunnelen i den efterfølgende driftsfasen.

Professor Otto Anker Nielsen peger tillige i ny forskning på et stort og hidtil undervurderet potentiale for at bygge boliger og arbejdspladser langs S-togsnettet i Hovedstadsregionen, som flere gange overgår det planlagte areal i Lynetteholmprojektet.

[https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1810443756754117097&th=191ffd012f2721e9&view=att&disp=safe&realattid=f\\_m16dckna0](https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1810443756754117097&th=191ffd012f2721e9&view=att&disp=safe&realattid=f_m16dckna0)

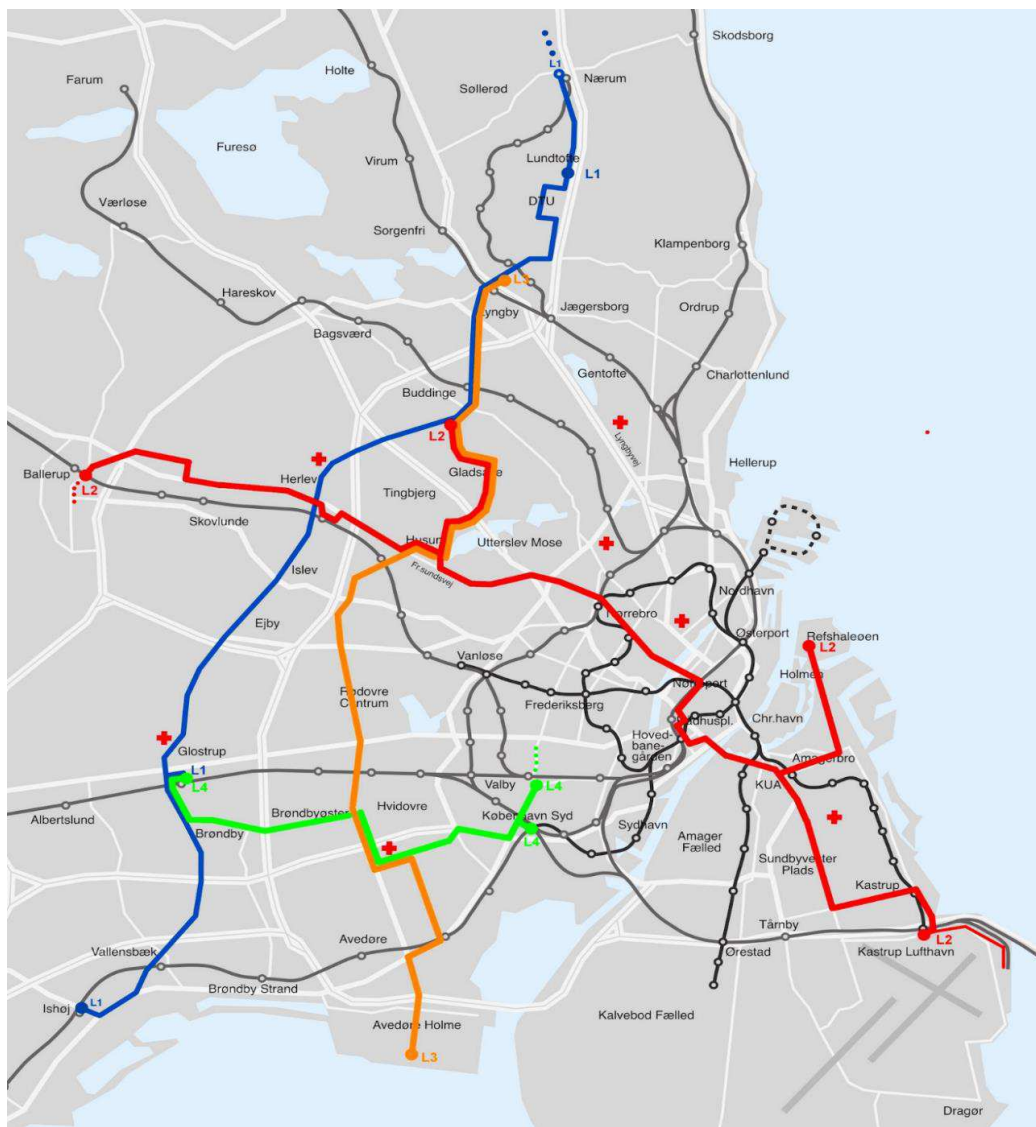
## **Metroens kapacitetsproblem under inderhavnen kan løses på anden vis end via bygning af ny metrolinje, f.eks. via en letbane**

Foreningen Letbaner.dk har foreslået en linje L2, Frederikssundsvejs-letbanen med forløb og fordele som følger.

L2: Frederikssundsvejs-letbane, der kan supplere den snart færdige Ring 3 linje på 29 km.

- Ballerup – Herlev – Nørreport – Hovedbanegården – Amagerbro – Lufthavnen (rød linje på kortet nedenfor)
- Aflaster metro over havnesnittet.
- Aflaster vejtrafik på bl.a. H. C. Andersens Boulevard.
- Forbedrer komfort og kapacitet for 5C og udnytter det tracé, som 5C i dag benytter
- Betjener flere tætte boligområder, bl.a. Tingbjerg via Ruten.
- Betjener store erhvervsområder fra Lautrupparken til Kastrup.
- Forbinder 6 togstationer, 6 metrostationer og Lufthavnen.
- Forgrener sig også til Refshaleøen.





[Letbaner.DK](http://Letbaner.DK)

Kjeld A. Larsen

Næstformand Rådet for bæredygtig trafik

## **Svar til: Høring 64914 af: Helge Bay og Niels Wellendorf**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

102

INDSENDT AF

Helge Bay og Niels Wellendorf

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Letbaner.dk

BY

Skanderborg

POSTNR.

8660

ADRESSE

Østergade 16

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra foreningen Letbaner.dk.

MATERIALE:

letbaner.dk hoeringssvar til kommuneplan for koebenhavn 22.10.2024.pdf



# Letbaner .DK

18. oktober 2024

Side 1

## Høringssvar til Kommuneplan 2024 for Københavns Kommune

Letbaner.DK savner, at der i kommuneplanens omtale af mobilitet er omtalt alternative løsninger til metro, nemlig en letbane, der hurtigere og billigere kan løse behovet for en højklasset kollektiv trafik, herunder ikke mindst kapacitetsbehovet for kollektiv trafik over havnesnittet.

Der mangler i den forbindelse også en omtale af kommunens tidligere planer for en letbane mellem Gladsaxe og Nørrebro (og senere Nørreport). Senest med analysen fra 2018:

[https://urbancreators.dk/wp-content/uploads/2020/04/Resume%CC%81rapport\\_letbane\\_frederikssundsvej.pdf](https://urbancreators.dk/wp-content/uploads/2020/04/Resume%CC%81rapport_letbane_frederikssundsvej.pdf)

Behovet for øget kapacitet over havnen er allerede til stede i dag, og med den foreslåede M5-linje vil dette først blive afhjulpet om 10-15 år.

Formålet med metrolinjen M5 er primært at betjene det kommende Lynetteholm-projekt, som først forventes færdigudviklet omkring 2070. Den foreslåede sydlige linjeføring af M5 vil udvide kapaciteten over havnesnittet og betjene områder på den nordlige halvdel af Amager. Dog vil en stor del af M5's kapacitet først blive relevant ved den fulde udbygning af Lynetteholm i et tidsmæssigt fjernt perspektiv.

Vi foreslår derfor at der etableres en letbanelinje, der hurtigere kan etableres og effektivt kan bidrage til kapaciteten over havnen før M5.

Linjen vil ikke at være i konkurrence med M5, men vil derimod kunne supplere denne. Den vil desuden forbedre den kollektive trafikbetjening i områder af Amager, som ikke vil blive dækket af metroen. En sådan linje vil kunne udføres tidligere end M5 og til en fjerdedel af prisen pr. km.

Vi foreslår at letbanen etableres, så den kan betjene en linjeføring fra Nørreport Station til Københavns Lufthavn via København H, Islands Brygge, Amagerbro, Sundbyvester Plads og Kastруп. (Se linjekort på side 2).

Der er også andre muligheder for letbaner jf. vores forslag til flere letbaner i København: [https://letbaner.dk/docs/240909\\_A5-Letbanefolder-etape-2-3-4.pdf](https://letbaner.dk/docs/240909_A5-Letbanefolder-etape-2-3-4.pdf). (Se linjekort på side 3).

Med venlig hilsen

Helge Bay  
Formand  
Letbaner.DK

Niels Wellendorf  
bestyrelsesmedlem  
Letbaner.DK

# Letbaner .DK

18. oktober 2024

Side 2

## Foreslået letbane over havnensnittet fra Nørreport til Kastrup



### Supplerende fakta:

En moderne letbane har en høj kapacitet, tæt på metroens

Letbanens rejsetider fra dør til dør er tæt på metroens

Linjen vil tilføje flere stationer til Københavns højklassede trafiknet

Letbanetoget Urbos 3 fra CAF er 56 meter lang og har plads til ca. 390 passagerer

Et depot kan etableres ved siden af DSB KGC i Kastrup



# Svar til: Høring 64914 af: Pernille Merkel

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

101

INDSENDT AF

Pernille Merkel

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Stubmøllevej 22, 2. tv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker mig en ambitiøs Kommuneplan 2024, som vægter hensynet til klima- og biodiversitetudfordringerne højere end profit og vækst og som i langt højere grad er lydhør overfor borgernes ønsker om at bevare eksisterende grønne naturområder til fordybelse, ro, naturoplevelser og motion.

Først og fremmest ønsker jeg mig en Kommuneplan for 2024, som forpligter Københavns Kommune til ikke at tilsidesætte netop disse hensyn i byudviklingsprojekter og udarbejdelser af lokalplaner.

Byggeri og især nybyggeri står for en stor del af klimabelastningen og det er nødvendigt at byggesektoren ændrer den måde der bygges på for at sikre bæredygtige alternativer til de nuværende metoder. En afgørende faktor er, at der skal skrues gevaldigt ned for nybyggeri og at der i stedet fokuseres på genanvendelse, både af byggematerialer og af eksisterende bygninger frem for nybyggeri, nedrivning og genopførelse\*

Der er igennem en lang årrække blevet opført rigtig mange nye bygninger i København og også byggerier, som har været på bekostning af byens grønne områder. Her kan blandt andet nævnes Amager Fælled/Fælledby og Stejlepladsen, hvor affredning af områderne har fjernet den beskyttelse og bevarelse af områderne, som skulle sikre truet dyrearter, historiske varetegn og sikre at områderne netop ikke blev benyttet til andre formål .

Jeg ønsker at Københavns Kommune skal gå forrest og gøre en væsentlig forskel for at mindske klimabelastningen og vise hvordan man stadig kan udvikle og forny med det man allerede har i stedet for at gøre yderligere indhug i grønne arealer og igangsætte flere nybyggerier.

Det harmonerer ikke med kommunens forestående planer om at opføre endnu et nyt boligkvarter i Bådehavnsgade og hvor grønne områder fra Tippen og Valbyparken igen skal vige pladsen på bekostning af en vejudvidelse af Fragtvej og infrastruktur til området.

Jeg er imødekommende overfor kommunens forslag om at gøre op med byens lavindkomstområder og er alligevel forundret over kommunens planer om at opfører endnu et botilbud på Ellebjergvej 39

for personer med langvarigt eller varigt stofmisbrug og udadreagerende adfærd i et område med en i forvejen høj koncentration af botilbud, social ulighed og belastet miljøer stik imod kommunens egne ambitioner. Som nabo til grunden er jeg bekymret for, hvad det vil betyde for at kunne færdes trygt og sikkert i området og at det vil medføre øget kriminalitet og salg af euforiserende stoffer kun få meter fra flere skoler og institutioner i nabolaget.

Fælledby, Stejlepladsen, Cykelbroen på Enghave Brygge, Bådehavns-gadeprojektet og Ellebjergvej 39 er blot nogle eksempler fra mit lokalområde, som har mødt massive protester mod projekterne fra byens borgere og lokalområder.

Jeg ønsker at overdrage en by til de kommende generationer, som vi kan være stolte af - ikke baseret på rigdom og konstant byudvidelse, men en by hvor vi har formået at værne om det er vigtigt for borgernes sundhed og trivsel og hvor vi har sat byens natur og grønne områder forrest.

\*Kilde: Deadline - episode En fremtid i ruiner, DR d. 9. oktober 2024

## **Svar til: Høring 64914 af: Lars Ramme Nielsen**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

100

INDSENDT AF

Lars Ramme Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Erhverv

BY

København K

POSTNR.

1215

ADRESSE

Børsgade 4

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er høringssvar fra Turisme, oplevelse & kultur i Dansk Erhverv.

MATERIALE:

dansk erhvervs hoeringssvar til kommuneplan 2024.pdf

Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1,  
1553 København

Den 22. oktober 2024

## **Dansk Erhvervs høringssvar til Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad**

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar. Dette gør vi blandt andet på vegne af de københavnske hoteller og øvrige virksomheder i værdikæden i turismen.

Dansk Erhverv ser overordnet positivt på Københavns Kommunes kommuneplan for 2024. Det er godt, at man ønsker at udvikle turismen i en bæredygtig retning. Især fordi det samtidig betones, at der er ambitioner om at tiltrække endnu flere turister og skabe endnu flere arbejdspladser. Det er vigtigt at holde fast i, at der ikke er noget modsætningsforhold mellem bæredygtighed og mere turisme, men at de to ting godt kan gå hånd i hånd.

### **Positivt med bedre fordeling**

Dansk Erhverv ser yderst positivt på det øgede fokus på at fordele turisterne mere ud både geografisk og tidsmæssigt. Turisterne skal ikke kun opleve Indre By, men hele byen og også gerne den øvrige hovedstadsregion gennem bedre planlægning og nudging. Ligeledes er ambitionen om at gøre København til en helårsdestination fremragende.

Særligt Q1 er vigtig, da der er godt med ledig kapacitet på hotellerne. Der er et stort potentiale i at sikre store events, der kan ligge i denne periode. Gode eksempler på dette er Copenhagen Light Festival, der forløber over det meste af februar, og Copenhagen Gaming Week, der ligger medio februar og havde 12.500 deltagere i 2024. Disse events viser, hvordan mere markedsføring kan skabe mere attraktionskraft i vinterperioden og dermed bidrage til ambitionen om helårsturisme i Danmark.

### **Problemer med Airbnb**

Der er et forfejlet syn på Airbnb i kommuneplanen. I planen skrives det, at væksten i Airbnb-overnatninger har været kraftigst, når hotelkapaciteten har været fuldt udnyttet, og at Airbnb dermed imødekommer en efterspørgsel, som hotellerne ikke kan leve op til. Hotelkapaciteten i København er blevet kraftigt udbygget siden 2020, som det også beskrives i [Analyse af udviklingen i hotelkapaciteten i Københavns Kommune](#) fra december 2022. Rapporten beskriver en årrække fra 2010 til 2020 med for lav hotelkapacitet, men det konstateres også, at problemet langt hen ad vejen er løst med de mange ekstra værelser, der er kommet siden dengang. Hotelkapaciteten vurderes således til at være tilstrækkelig i 2022.

## DANSK ERHVERV

I kommunens analyse fra 2022 skrives det også, at det særligt var i 2016-2017, at Airbnb løste et efterspørgselsproblem, men at antallet af Airbnb-overnatninger fladede ud i anden halvdel af 2017, da hotelkapaciteten begyndte at blive udbygget. Den manglende regulering af Airbnb gør imidlertid konkurrencen skæv, og Airbnb løser ikke et efterspørgselsproblem, men skaber derimod et konkurrenceproblem. Det berøres også i analysen, hvor det beskrives, hvordan Airbnb-boliger udlejes lovligt i henhold til reglerne om korttidsudlejning af boliger eller ulovligt på hotel-lignende vilkår. Der er behov for, at kommunen undersøger dette problem yderligere og regulerer Airbnb om nødvendigt.

### Fakta frem for følelser

I kommuneplanen nævnes det derudover, at beboere i nogle områder af byen, især Indre By, oplever, at turismen har negative konsekvenser for hverdagslivet. Det er et billede, der er svært at genkende i undersøgelser. VisitDenmarks [Turismen og lokalbefolkningen](#) fra 2023 viser, at 91 procent af danskerne ikke mener, at turisme skaber problemer. Det er hele 77 procent af befolkningen i storbyer, der mener, at turismen i Danmark har flere positive end negative konsekvenser, og 67 procent mener, at det samme gør sig gældende for deres lokalområde. Det store, tavse flertal er derfor glade for turismen; de få meget vokale stemmer, der oplever problemer, dominerer i medierne og i debatten.

VisitDenmarks undersøgelse viser derudover, at dem, der selv vurderer, at de bor i et turismepræget område, er mere positivt stemt over for turismen end dem, der bor i et ikke-turismepræget område. Dem, der råber højest om negative konsekvenser ved turisme, er derfor ikke nødvendigvis dem, der lever med det til hverdag.

Derudover er det værd at bemærke, at der har været en kraftig stigning i antallet af folk, der tager til København for at arbejde og studere. Tal fra Danmarks Statistik viser, at i 2024 var godt 145.000 af indbyggerne registreret som indvandret fra udlandet, heraf var et klart flertal, knap 122.000, tilflyttet i forbindelse med job eller studier. Tilflyttere befinder sig i høj grad i Indre By og kan let forveksles med turister, da der er et stort overlap mellem de lande, som byen modtager mange tilflyttere og turister fra. Blandt beboerne i Indre By har 22 procent udenlandsk herkomst, viser tal fra Københavns Kommunes Statistikbank. Før man blæser til kamp mod overturisme, er det derfor værd at have i baghovedet, at den kraftige stigning i udenlandske tilflyttere kan forvrænge københavnernes opfattelse af mængden af turister.

### Vigtigt med hensyn til lokalbefolkningen

Trods generel opbakning til turismen kan der selvfølgelig være visse negative konsekvenser for indbyggernes hverdagsliv. Det er dog særligt et problem, som Airbnb skaber, da Airbnb medfører skiftende folk og rullekufferter ind og ud af beboelsesejendomme. Hotellerne påvirker derimod kun i mindre grad hverdagslivet for folk.

Hensynet til de lokale bymiljøers identitet og indbyggernes hverdagsliv er vigtigt, men det er samtidig vigtigt at huske, at turismen generelt understøtter byens udbud af butikker, restauranter og kulturliv, hvilket er til stor gavn for byens borgere. VisitDenmarks undersøgelse viser, at dette også er opfattelsen hos danskerne.



## DANSK ERHVERV

Idéen i kommuneplanen om at der ved etablering af nye hoteller skal redegøres for, om hotellet kan etablere åbne stueetager og/eller publikumsorienterede funktioner med mere, er udmærket, hvis det kan bidrage til at understøtte lokalområdet og dermed sikre støtte til projektet. Dansk Erhverv deler opfattelsen af, at den lokale opbakning er vigtig for at have en velfungerende turisme.

### **Bekymrende med ensidigt transportfokus**

Dansk Erhverv ser positivt på, at der arbejdes for, at flere turister kommer med tog af hensyn til klimabelastning og luftforurening. Det skal dog ikke glemmes, at flytrafikken har afgørende betydning for København, og at det er svært at tiltrække turister uden et stærkt rutenetværk. Lande som USA og Storbritannien er vigtige markeder for København, og her er tog ikke en mulighed. Det øgede fokus på togtransport skal derfor ikke ske på bekostning af flytransport, da det vil koste den danske økonomi dyrt i en hård international konkurrence. Hvis ambitionen om at tiltrække flere turister skal indfries, må fokus ikke for ensidigt være på tog.

Med den grønne flyafgift, der kommer i 2025, gøres indenrigsflyvning klimavenligt frem mod 2030, og allerede i dag er tog og indenrigsflyvning nogenlunde lige klimavenligt. [En undersøgelse fra NIRAS](#), foretaget i 2022, viser, at hvis man skal fra København til Bornholm er det mest klimavenligt at rejse med fly. Man udleder væsentligt mindre CO<sub>2</sub> ved at flyve til Rønne, end hvis man kører i bil til Ystad og tager hurtigfærgen til Rønne. Med en rejse fra Bagsværd til Aalborg er togrejsen det mest klimavenlige, men flyrejsen er meget tæt på ifølge NIRAS.

I forhold til transportformer er det afgørende, at der anlægges en helhedsbetragtning for den mest effektive og grønne mobilitet. Det vil kræve massive investeringer i CO<sub>2</sub>-tunge anlæg, hvis der skal bygges et tognet, der kan konkurrere med flyene. Gennemsnitsprisen for at anlægge højhastighedsbaner er f.eks. ca. 25 mio. euro pr. km, og i gennemsnit går der ca. 16 år fra påbegyndelsen af arbejdet på en ny højhastighedslinje til ibrugtagningen. Samtidig viser undersøgelser, at en overgang fra fly til tog på afstande under 500 km "kun" vil medføre en reduktion på ca. 4 procent af luftfartens europæiske emissioner.

Togene er vigtige. Nu og i fremtiden. Men det er flyene og luftfarten også. Det er derfor vigtigt at huske nuancerne, og at tog ikke altid er den mest klimavenlige løsning, når turister rejser rundt i Danmark.

Udover disse forbehold bakker Dansk Erhverv op om den kommende kommuneplan.

Med venlig hilsen

**Lars Ramme Nielsen**

Branchedirektør for Turisme, oplevelse & kultur

# Svar til: Høring 64914 af: Christopher Ketil Dehn Carlsen

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

99

INDSENDT AF

Christopher Ketil Dehn Carlsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Tegnestuen LOKAL

BY

København V

POSTNR.

1620

ADRESSE

Vesterbrogade 20, 1. th.

HØRINGSSVAR

## **Høringssvar til forslag til Københavns Kommuneplan 2024**

Vi ønsker med dette høringssvar at stille forslag om en ændring af rammestatus for matriklen 3312 beliggende for enden af Klingseyvej i Vanløse. Vi ser et potentiale og et gode for København ved at ændre matriklens rammekode fra S3 (stationsnært serviceerhverv) til B3 (Stationsnær boligbebyggelse). Dette med henblik på at konvertere den, idag noget malplacerede, erhvervsjendom fra kontor til bolig for på den måde at imødekomme det politiske ønske om at tilvejebringe 40.000 nye boliger frem mod 2036.

### **Nuværende rammebetingelser:**

Klingseyvej 15B ligger for enden af en rolig villavej med overvejende efamiliehuse i 1½ og 2½ plan. Vejen er udformet som en meget nydelig allé med tætplantede vejtræer i begge sider fra sin start ved Ålekistevej til hvor den ender ved S-togsbanen tæt ved Vanløse Station. Matrikel 3312 er den yderste matrikel i et område ved Vanløse station, som har sit centrum omkring tætte bebyggelser som Kulturstationen og andre udadvendte aktiviteter. Set fra Vanløse Station og Jernbane Allé er rammen S3 helt oplagt og en naturlig forlængelse af det aktive og livlige handelsområde, men virkeligheden er en anden. Klingseyvej 15B henvender sig ikke naturligt i retning af det stationsnære miljø og har kun adgang til dette via en mindre stiforbindelse til bløde trafikanter. Huset ligger således effektivt afskåret fra det handels- og erhvervmiljø, som det skal indgå som en naturlig del af og fremstår af den grund som en hund i et spil kejler på den intime villavej.

### **Effekt på konteksten**

At der idag drives serviceerhverv på adressen har en række u hensigtsmæssige konsekvenser for både ejeren og brugeren af bygningen, men ligeledes for de omkringliggende naboer – Herunder blandt andet en selvejende børneinstitution. Driften af serviceerhverv på adressen betyder at der ofte skal leveres vare, hvilket betyder at store lastbiler skal manøvrere igennem den meget boligprægede

vej til gene for beboere. Matriklens beliggenhed er ligeledes ikke gearret til større leverancer, hvilket resulterer i store logistiske udfordringer og trafikale flaskehalse.

## **Planhistorik**

Klingseyvej 15B hører, som tidligere nævnt, til i et større rammeområde omkring Jernbane Allé der inkluderer Vanløse Bibliotek og en stor vifte af de mest udbredte kædebutikker i et større indkøbscenter. Jernbane Allé udgør absolut et aktivt handelsområde og aflæses trafikalt og brugsmæssigt som et kommercielt område med masser af gående, cyklende og kørende besøgende. Denne ramme strækker sig helt til Klingseyvej 15B, hvor fornemmelsen dog er en anden. Adgang til matrikel 3312 kan kun ske via Klingseyvej og adressen nyder således ikke godt af tætheden til offentlig transport med mere.

Klingseyvej 15B er ligeledes omfattet Lokalplan 465 fra 2012 (Indertoften II), hvori der skitseres et større planlægningsmæssigt greb der skal binde området sammen om et nyt erhvervs og butikscenter i op til 11 etager, hovedsageligt i glas med rundede hjørner og et moderne udtryk. Planen definerer at den for området gældende boligandel på 25% kan fordeles frit ud i lokalplansområdet, men det bemærkes i samme plan samtidig at andelen af boligbyggeretsmeter er ved at være udtømt. De fleste med kendskab til området ved at det nye og stort opslåede butikscenter er forblevet en vision og at det idag desværre blot fremstår som en større udgravning, hvori der ophobes vand. Den store vision er altså udeblevet og den (i lokalplanen) skitserede stiforbindelse der skal binde Klingseyvej sammen med Jydeholmen er aldrig etableret. Med lokalplanens fastlæggelse af områdeanvendelsen er Klingseyvej 15B således låst fast mellem to områder uden nogen klar relation til hverken det kommercielle centrum omkring stationen eller det attraktive boligmiljø omkring Klingseyvej. Det ønsker vi at imødekomme med et forslag om ændring af områdestatus for matriklen, så den ikke længere omfattes af S3, men derimod B3.

## **Københavns Kommune: Fremtidens Klimavenlige Hovedstad**

Københavns Kommune fokuserer i den kommende kommuneplan på at implementere ambitiøse klimatiltag simultant med at der skal etableres 40.000 nye boliger. Den klimavenlige dagsorden og ønsket om at bygge nyt er som bekendt en stor udfordring da byggeriet (afhængig af kilden) står for 40% af vores CO<sub>2</sub>-udledning. Rådgivere og kommuner arbejder rundt omkring i landet på at udvikle nye og mere klimaneutrale konstruktionsmetoder, men det er alment kendt at den mest klimavenlige konstruktionsform er bevaring og renovering. På Klingseyvej 15B er der mulighed for at etablere nye boliger med et meget lavt klimaaftryk, da konstruktionen allerede står der. Adressen er samtidig attraktiv i en klima-kontekst, da afstanden til velfungerende offentlig infrastruktur er meget kort. Etablering af boliger i den eksisterende konstruktion kan altså både levere boliger med meget lav indlejret CO<sub>2</sub> og med mulighed for funktionel grøn mobilitet i form af både S-tog og metro.

## **Om projektet**

Visionen er at skabe mellem 8 og 12 familieboliger med en gennemsnitsstørrelse på minimum 95 M<sup>2</sup>. Det er oplagt at arbejde med rækkehustypologien, da det giver størst mulig fleksibilitet i forhold til apteringen af den eksisterende bygning. Ved udelukkende at lave lodrette boligskel minimeres brugen af tunge materialer til etagedæk for at imødekomme brand- og akustik forhold, som er de største benspænd for at bygge nye boliger med lav-emissionsmaterialer. Grundens langstrakte karakter med en stangbebyggelse i nord- sydgående retning giver gode dagslysforhold for boliger der indrettes med mulighed for gennemlysning. Ved at lave rækkehuse er der ligeledes gode muligheder for at løse brandredningen på grunden da beboere vil have mulighed for at flygte direkte til terræn. Rækkehuse virker også som det oplagte valg, når områdets generelle karakter og demografi tages i betragtning. Der er opmærksomhed på at reglerne for højdegrænseplan skal respekteres i det kommende byggeri. I ovenstående skitse præsenteres en præliminær disponering af boligerne i den

eksisterende bygning. Dette er dog fortsat genstand for bearbejdning og vil blive yderligere artikuleret i en myndighedsansøgning eller optimalt set en forhåndsdialog.

Vi håber at I vil tage imod vores svar med positiv energi og at I vil overveje at skabe muligheden for klimavenlige boliger der bevarer vores kulturarv i et skønt nabolag i København

**MATERIALE:**

20241022 cc hoeringssvar.pdf

20241022 cc situationsplan klingseyvej 15b.pdf

## Høringssvar til forslag til Københavns Kommuneplan 2024

Vi ønsker med dette høringssvar at stille forslag om en ændring af rammestatus for matriklen 3312 beliggende for enden af Klingseyvej i Vanløse. Vi ser et potentiale og et gode for København ved at ændre matriklens rammekode fra S3 (stationsnært serviceerhverv) til B3 (Stationsnær boligbebyggelse). Dette med henblik på at konvertere den, idag noget malplacerede, erhvervsjendom fra kontor til bolig for på den måde at imødekomme det politiske ønske om at tilvejebringe 40.000 nye boliger frem mod 2036.

### Nuværende rammebetingelser:

Klingseyvej 15B ligger for enden af en rolig villavej med overvejende efamiliehuse i 1½ og 2½ plan. Vejen er udformet som en meget nydelig allé med tætplantede vejtræer i begge sider fra sin start ved Ålekistevej til hvor den ender ved S-togsbanen tæt ved Vanløse Station. Matrikel 3312 er den yderste matrikel i et område ved Vanløse station, som har sit centrum omkring tætte bebyggelser som Kulturstationen og andre udadvendte aktiviteter. Set fra Vanløse Station og Jernbane Allé er rammen S3 helt oplagt og en naturlig forlængelse af det aktive og livlige handelsområde, men virkeligheden er en anden. Klingseyvej 15B henvender sig ikke naturligt i retning af det stationsnære miljø og har kun adgang til dette via en mindre

stiforbindelse til bløde trafikanter. Huset ligger således effektivt afskåret fra det handels- og erhvervsmiljø, som det skal indgå som en naturlig del af og fremstår af den grund som en hund i et spil kejler på den intime villavej.

### Effekt på konteksten

At der idag drives serviceerhverv på adressen har en række u hensigtsmæssige konsekvenser for både ejeren og brugeren af bygningen, men ligeledes for de omkringliggende naboer – Herunder blandt andet en selvejende børneinstitution. Driften af serviceerhverv på adressen betyder at der ofte skal leveres vare, hvilket betyder at store lastbiler skal manøvrere igennem den meget boligprægede vej til gene for beboere. Matriklens beliggenhed er ligeledes ikke gearret til større leverancer, hvilket resulterer i store logistiske udfordringer og trafikale flaskehalse.

### Planhistorik

Klingseyvej 15B hører, som tidligere nævnt, til i et større rammeområde omkring Jernbane Allé der inkluderer Vanløse Bibliotek og en stor vifte af de mest udbredte kædebutikker i et større indkøbscenter. Jernbane Allé udgør absolut et aktivt handelsområde og aflæses trafikalt og brugsmæssigt som et kommercielt område med masser af gående, cyklende og kørende besøgende. Denne ramme strækker sig helt til



Klingseyvej 15B, hvor fornemmelsen dog er en anden. Adgang til matrikel 3312 kan kun ske via Klingseyvej og adressen nyder således ikke godt af tætheden til offentlig transport med mere.

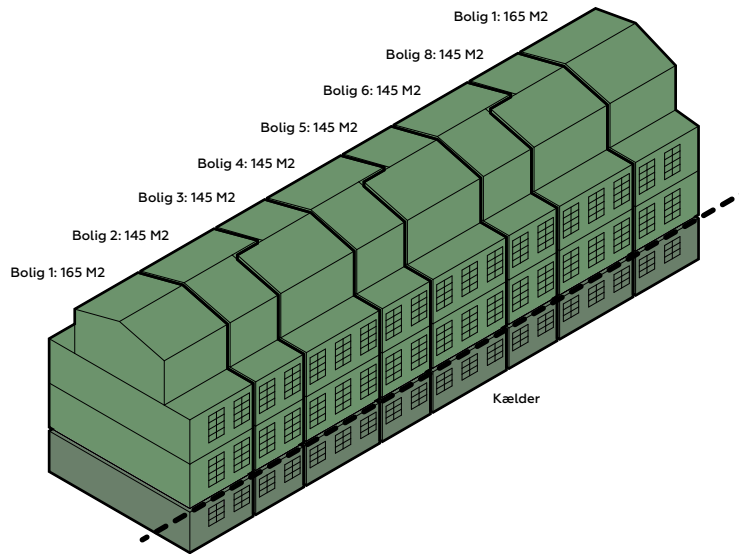
Klingseyvej 15B er ligeledes omfattet Lokalplan 465 fra 2012 (Indertoften II), hvori der skitseres et større planlægningsmæssigt greb der skal binde området sammen om et nyt erhvervs og butikscenter i op til 11 etager, hovedsageligt i glas med rundede hjørner og et moderne udtryk. Planen definerer at den for området gældende boligandel på 25% kan fordeles frit ud i lokalplansområdet, men det bemærkes i samme plan samtidig at andelen af boligbyggeretsmeter er ved at være udtømt. De fleste med kendskab til området ved at det nye og stort opslåede butikscenter er forblevet en vision og at det idag desværre blot fremstår som en større udgravning, hvori der ophobes vand. Den store vision er altså udeblevet og den (i

lokalplanen) skitserede stiftforbindelse der skal binde Klingseyvej sammen med Jydeholmen er aldrig etableret. Med lokalplanens fastlæggelse af områdeanvendelsen er Klingseyvej 15B således låst fast mellem to områder uden nogen klar relation til hverken det kommercielle centrum omkring stationen eller det attraktive boligmiljø omkring Klingseyvej. Det ønsker vi at imødekomme med et forslag om ændring af områdestatus for matriklen, så den ikke længere omfattes af S3, men derimod B3.

#### **Københavns Kommune: Fremtidens Klimavenlige Hovedstad**

Københavns Kommune fokuserer i den kommende kommuneplan på at implementere ambitiøse klimatiltag simultant med at der skal etableres 40.000 nye boliger. Den klimavenlige dagsorden og ønsket om at nygge nyt er som bekendt en stor udfordring da byggeriet (afhængig af kilden) står for 40% af vores CO2-





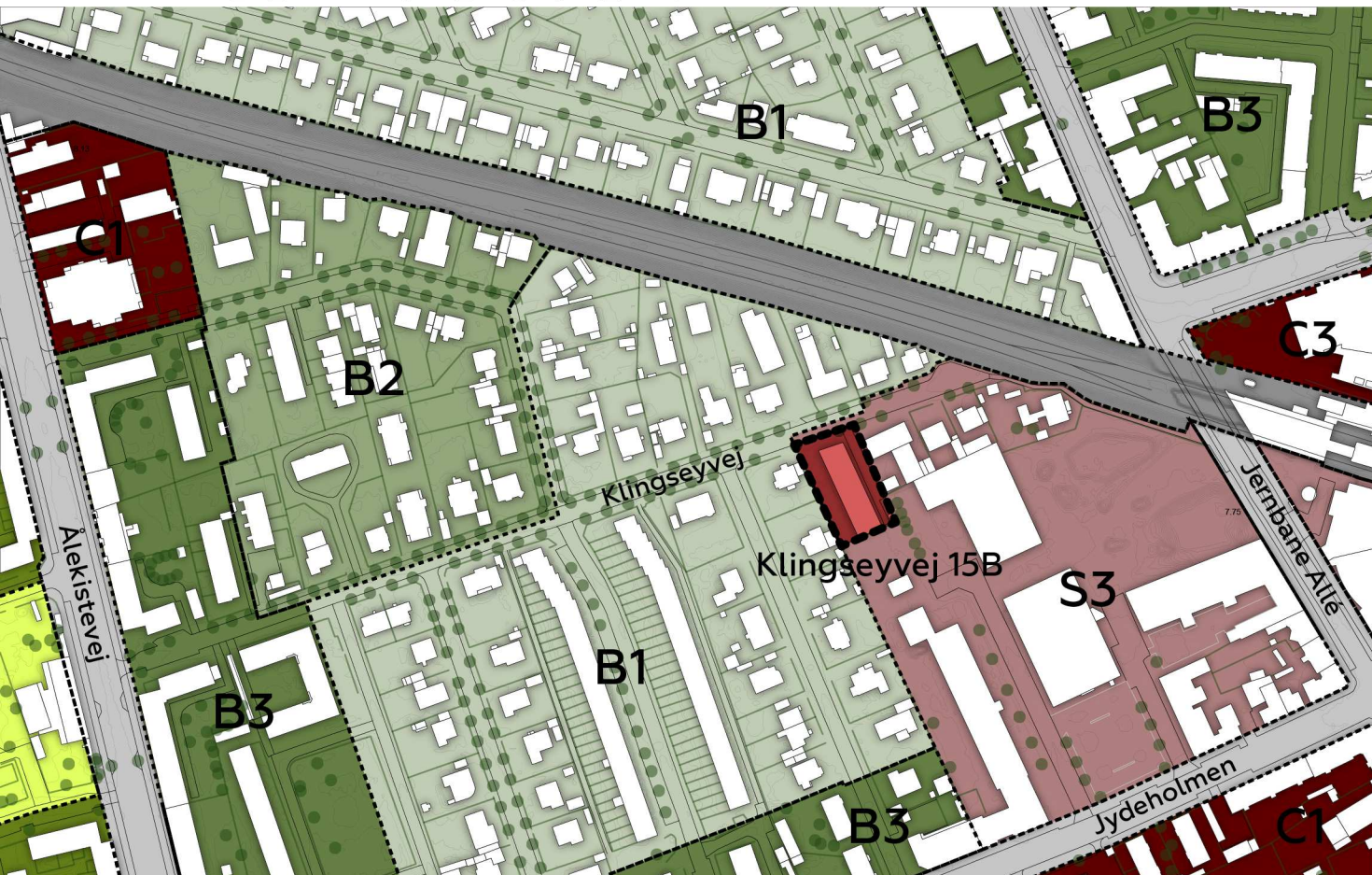
udledning. Rådgivere og kommuner arbejder rundt omkring i landet på at udvikle nye og mere klimaneutrale konstruktionsmetoder, men det er alment kendt at den mest klimavenlige konstruktionsform er bevaring og renovering. På Klingseyvej 15B er der mulighed for at etablere nye boliger med et meget lavt klimaafttryk, da konstruktionen allerede står der. Adressen er samtidig attraktiv i en klima-kontekst, da afstanden til velfungerende offentlig infrastruktur er meget kort. Etablering af boliger i den eksisterende konstruktion kan altså både levere boliger med meget lav indlejret CO<sub>2</sub> og med mulighed for funktionel grøn mobilitet i form af både S-tog og metro.

### Om projektet

Visionen er at skabe mellem 8 og 12 familieboliger med en gennemsnitsstørrelse på minimum 95 M<sup>2</sup>. Det er oplagt at arbejde med rækkehustypologien, da det giver størst mulig fleksibilitet i forhold til aptonen af den eksisterende bygning. Ved udelukkende at lave lodrette boligskel minimeres brugen af tunge materialer til etagedæk for at imødekomme

brand- og akustik forhold, som er de største benspænd for at bygge nye boliger med lav-emissionsmaterialer. Grundens langstrakte karakter med en stangbebyggelse i nord-sydgående retning giver gode dagslysforhold for boliger der indrettes med mulighed for gennemlysning. Ved at lave rækkehuse er der ligeledes gode muligheder for at løse brandredningen på grunden da beboere vil have mulighed for at flygte direkte til terræn. Rækkehuse virker også som det oplagte valg, når områdets generelle karakter og demografi tages i betragtning. Der er opmærksomhed på at reglerne for højdegrænseplan skal respekteres i det kommende byggeri. I ovenstående skitse præsenteres en prælimenær disponering af boligerne i den eksisterende bygning. Dette er dog fortsat genstand for bearbejdning og vil blive yderligere artikuleret i en myndighedsansøgning eller optimalt set en forhåndsdialog.

Vi håber at I vil tage imod vores svar med positiv energi og at I vil overveje at skabe muligheden for klimavenlige boliger der bevarer vores kulturarv i et skønt nabolag i København!





# Svar til: Høring 64914 af: Morten Linnet

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

98

INDSENDT AF

Morten Linnet

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Kinavej 17

HØRINGSSVAR

**Trafik:** Københavns Kommune vil sikre sin status som en af verdens bedste cykelbyer. Men vi er hurtigt ved at blive overhalet af andre storbyer, hvor man i stigende grad indretter byen på de gåendes, cyklenes og bussernes præmisser. I al for mange tilfælde tager trafikplanlægningen i København udgangspunkt i bilernes fremkommelighed på bekostning af cyklisterne. En øget fremkommelighed for cyklen vil formentlig kunne give mange det sidste lille skub til at vælge cyklen frem for bilen. Eksempler på trafikafvikling som modarbejder målet om en god cykelby er: Førsteprioritet for biler ved lyskryds: Fx. førsteprioritet for højresvingende biler ved Amager Boulevard/Amager Fælledvej (østgående), og førgrønt for bilister i krydset Irlandsvej/Sundbyvestervej (sydgående). Manglende heller og hastighedsnedsættende foranstaltninger hvor mange cyklister og gående krydser veje. Fx. hvor Laplandsgade møder Uplandsgade og hvor mange gående og cyklister krydser over til Kløvermarken. Manglende overgange ved skoler og fritidsaktiviteter. Fx. mellem Nordøstamager skole og Kløvermarken. Uhensigtsmæssig lysregulering. Flere steder bliver cyklisterne tvunget til at vente på en fangeø, idet det ikke er muligt at nå et grønt lys videre. Det gælder fx. krydset ved Christas Møllers Plads (sydgående ad Amagerbrogade), hvor ophobningen af cyklister i myldretiden er massiv. Det samme gælder krydset ved Fredensgade/ Øster Søgade (østgående). Vigepligt for cyklister: Hvor stærkt benyttede cykelstier krydser mindre veje, bør vigepligten påfalde bilisterne. Fx. hvor cykelstien krydser Øresundsvej ved Øresund Station. Manglende cykelparkering. Der bør reserveres flere gadearealer til cykelparkering. Mange gader som fx. Aalborggade har en katastrofal mangel på parkeringsmuligheder for cykler.

Der er generelt brug for en systematisk gennemgang af trafikafviklingen, hvor udgangspunktet bør være at øge fremkommelighed og sikkerhed for de svage trafikanter. Hastighedsbegrænsningen bør i udgangspunktet være 30/40 km.t., med mindre særlige forhold taler for en højere hastighed. Kommunen bør meget aktivt benytte sig af de kommende bestemmelser, hvor det er kommunen og ikke politiet som fastlægger hastighedsbegrænsningerne.

**Københavns Lufthavn:** Det fremgår af forslaget at luftavnens omstilling til en mere klimavenlig og støjsvag luftfart er vigtig. Til det bør tilføjes de helbredsrisici og lugtgener som lufthavnen i stigende grad påfører beboerne på Amager. Omstillingen går for langsomt, og Københavns Kommune bør gå forrest i at stille krav til luftavnen, så omstillingen accelereres.

**Biodiversitet:** Også storbyer har en vigtig rolle i at bevare og øge biodiversiteten. Københavns Kommune vil højne biodiversiteten, og der er mange gode initiativer - ikke mindst borgerdrevne - som kan udbredes til hele byen. På offentlige arealer er der stadig et uudnyttet potentiale for at lade flere arealer stå som vild natur, etablere kvashegn og beplantninger. Fx. på det store grønne areal på Greisvej. Offentlige virksomheder som Metroselskabet og Høfor bør pålægges/anbefales at indarbejde biodiversitet i deres CSR strategier. Fx. udgør metrolinjerne muligheder for mere sammenhængende biodiversitetskorrider herunder de to metrolinjer på Amager. Der bør flere steder inddrages gadearealer til små grønne arealer med siddepladser og plantekummer. De mindre puljer til beboerdrevne projekter er vigtige, da vellykkede projekter ofte fører til at naboerne følger op. Det er fx. en fornøjelse at se hvordan Vesterbro (fx. Dybbølsgade) udvikler sig i en grønnere retning. Områder som Amagerbro halter langt bagefter.

## **Svar til: Høring 64914 af: Jan Vilhelmsen**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

97

INDSENDT AF

Jan Vilhelmsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Birmavej 43

HØRINGSSVAR

Sundhedsrisiko

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

## **Svar til: Høring 64914 af: Shannet Nielsen**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

96

INDSENDT AF

Shannet Nielsen

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Cypersvej 13

HØRINGSSVAR

Jeg og min familie er ofte plaget af larm og lugt fra lufthavnen. Det er blevet så meget slemmere de seneste år. Har boet på øen altid og er led og ked af udviklingen. Det jo vanvittigt at I så tæt befolket område, skal der feks flyves med fragtfly om natten. Det er ødelæggende for helbredet at leve i støj og luftforurening år ud og år ind. Det er der undersøgelser der viser. Dem kan I prøve at læse. Vi amagerkanere er også en slags mennesker, med hjerner, hjerter og lunger etc. som vi gerne vil passe på. Vi vil også gerne passe på vores børn og børnebørn. Det er jo sindssygt at have planer om at UDVIDE (ikke udvikle.. ) lufthavnen til næsten dobbelt så mange flyafgange. Det er skruen uden ende. Profit før sundhed er uacceptabelt. Man kan ikke bare blive ved og sidde med hænderne i skødet og lade Amagerkanerne ånde ultrafine kræftfremkaldende partikler ind imens lufthavnen får frit slag.

## **Svar til: Høring 64914 af: Birgit Bergelin**

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

95

INDSENDT AF

Birgit Bergelin

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrei Sakharovs vej 7. 4th

HØRINGSSVAR

Vedr. cykel/ gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge ( G-5 ) som TMU har valgt at gå videre med, er den dårligste løsning af alle. Da området allerede er etableret, med små ensrettede gader og fint nærmiljø. Det vil have store omkostninger med infrastrukturen på begge sider, da området slet ikke er gearet til 25.000 cyklister i døgnet og børnehaven og parkeringskælder er i vejen.

Cykel / gangbroen skal flyttes længere sydpå ( ex J-10 ), da den kan nå at blive bedre integreret i det kommende byggeri og med en bedre forbindelse til metroen og den kommende Jernbane by

## Svar til: Høring 64914 af: naja Dyrn

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

94

INDSENDT AF

naja Dyrn

BY

Ringe

POSTNR.

5750

ADRESSE

Søgårsvej 44

HØRINGSSVAR

Sydhavnen er i kommuneplanens kap. 3 udlagt som et område, hvor der kan finde en større byudvikling sted.

Dette harmonerer slet ikke med kommuneplanens hensigt i Kapitel 5 'En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid', hvor der lægges vægt på: Mål for Københavns udvikling er bl.a. at udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.

1. Forudsætningerne for det planglagte nybyggeri i København mangler Der kan stilles et stort spørgsmål ved kommuneplanens præmis om at befolkningstilvæksten vokser og behovet for de mange nye boliger. I København går det i den modsatte retning. Der har nettotilflytningen været negativ de seneste seks år. Såvel færre unge tilflyttere som nyfødte lægger en dæmper på befolkningsvæksten. Københavns Kommune har hver dag de senere år sagt farvel til 13 indbyggere flere, end der er flyttet til byen fra andre kommuner. Faktisk har København vendt en positiv nettotilflytning på 436 personer i 2016 til en nettofrflytning på 3412 personer i 2020, viser en analyse fra Spar Nord, som har set på, hvilke byer, som har oplevet de største ændringer i nettotilflytningen. Ifølge Jens Nyholm, cheføkonom i Spar Nord, skyldes fraflytningen fra København, at prisstigninger har gjort det svært for mange at finde det ønskede antal kvadratmeter i byen. (kilde: Børsen, maj 2021). Mange nye boliger i fx Sydhavnen kan slet ikke sælges eller lejes

ud, de er alt for dyre, og står enten tomme eller beboes af expats og midlertidige lejere, hvilket er ødelæggende for bydelens sammenhængskraft. Blot tag et kig på [www.akutbolig.dk](http://www.akutbolig.dk) og se de hundredvis af ledige og alt for dyre boliger i København og Sydhavnen. Forudsætningerne for det planglagte nybyggeri i København mangler altså.

2. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende grønne områder

Tippen og Valbyparken er hele byens grønne lunge. Vi så under corona hvordan københavnere i hundredvis valfartede til Sydhavnens grønne områder Valbyparken og Tippen. Tippen og Valbyparken er et unikt, langt og stort område, der er af stor betydning for biodiversiteten. Der er en stor variation af biotoper med en bred vifte af arter, bl.a. flere flagermusarter, herunder troldflagermus, vandflagermus og brunflagermus, som er beskyttet af Habitatsdirektivet, adskillige rødlistede fugle, herunder isfuglen, samt grønbroget tudse, der også er på EF-Habitatdirektivets Bilag IV. Det betyder at den ikke kun er beskyttet i Habitatområderne, men i hele dens udbredelsesområde. Blandt insekterne er Grøn mosaikguldsmed en bilag IV art, der lever på Tippen. Byggeri med støv, støj, grus og lys, fældning af gamle træer, anlæggelse af veje der afskærer de grønne kiler, øget trafik samt øget befolkningspres i de grønne områder truer alle disse beskyttede arter. Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og mangler hensyntagen til de eksisterende grønne områder. Afskæring eller formindskelse af de grønne kiler vil hindre arternes bevægelse.

3. Borgerne bør inddrages meget mere i byplanlægningen

I sydhavnens Venner ønsker vi, at der udarbejdes en helhedsplan som sikrer at kommune- og lokalplaner udarbejdes under hensyn til Sydhavnens egenart, natur, sociale liv, særlige kultur og biodiversitet. Herunder:

- en overordnet nedskalering af nybyggeri i København, og i særdeleshed i Sydhavnen
- at Københavns Kommune som led i udarbejdelsen af en kommende

lokalplan for Bådehavns­gade II udarbejder en Helhedsplan for alle de områder, som påvirkes af projektet i væsentlig grad. Det drejer sig om Det gamle Sydhavn, Valbyparken, Tippen og Fiskerhavnen.

- at Helhedsplanen udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Kongens Enghave Lokaludvalg, lokale grundejere og relevante lokale foreninger, fx haveforeningerne, Sydhavnens Venner og Det Grønne Knæ.
- at Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger undersøgelser om trafik og miljø og andre vilkår for området som en del af Helhedsplanen
- at kommende byplaner værner og bevarer byens / Sydhavnens grønne og blå åndehuller til gavn for mennesker, natur og en bæredygtig fremtid.



## **Svar til: Høring 64914 af: Svend Andersen**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

93

INDSENDT AF

Svend Andersen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Nyvang Alle 13

HØRINGSSVAR

Københavns Lufthavn i Kastrup larmer og lugter til stor gene for mange tusinde københavnere. Jeg er bekymret for min og min families helbred, særligt som følge af partikelforurening fra lufthavnen samt støjforurening, især om natten, da natflyvninger har en veldokumenteret sundhedsskadelig effekt.

Der bør bl.a. arbejdes for 1) at begrænse antallet af flyvninger generelt 2) forbyde natflyvninger 3) uvildige og løbende undersøgelser af partikelforureningen samt tiltag for at reducere denne.

## **Svar til: Høring 64914 af: Mette Blom**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

92

INDSENDT AF

Mette Blom

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 19

HØRINGSSVAR

Vi er bosiddende på Engholmene/Myrholm, hvor vi er meget glade for at bo. Vi elsker vores område og det liv der bl.a er på vandet af både beboere og folk udefra som kommer forbi i både, på supboards, i kajaker m.m.

Vi hilser broer der forbinder København bedre velkomne, også gerne en cykelbro der lander på Engholmene, når blot den indtænkes i igangværende byggeri og ikke forsøges presset ind et sted hvor den ikke kan være med det resultat, at man ødelægger et veletableret kvarter. Løsningen der hedder G5 med landing på Lyngholm giver tanker om, at beslutningstagerne ikke aner hvordan området ser ud, da det er åbenlyst for enhver som kender området, at pladsen til en cykelbro ikke er der. Det er helt uforståeligt at man fra politisk hold er landet på denne løsning, som åbenlyst ikke giver mening eller er båret af fornuft hvorfor det er nærliggende at tænke, der må ligge andre årsager bag, som for menig mand er helt uforståelige.

Få nu undersøgt alle muligheder grundigt ud fra en reel viden om området og lyt til de mange indsigelser, der beror på fakta. Vi ønsker ikke et område hvor man kommer til at færdes med livet som indsats, og hvor det vi købte ind på ( en dejlig kanalby godkendt i sin form) ødelægges. Og forhold jer til hvordan broen får landingspunkt der ligger bedst i.f.t metrostation, skaber genveje i stedet for omveje og hvordan cyklister nemmest kommer videre ud af området mod Jernbanebyen og Vesterbro.

## **Svar til: Høring 64914 af: Valby Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

91

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 8

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra Valby Lokaludvalg .

MATERIALE:

valby lokaludvalgs svar paa offentlig hoering af kommuneplan 2024 .pdf

**Sekretariatet for Valby Lokaludvalg**  
**Økonomiforvaltningen**



## **Valby Lokaludvalgs svar på offentlig høring af Kommuneplan 2024**

Valby Lokaludvalg har fået kommuneplanen i høring. Høringssvaret er udformet på grundlag af lokaludvalgets svar på den interne høring tidligere på året, drøftelser i lokaludvalgets fagudvalg og på lokaludvalgets møde i oktober 2024. Desuden er der gennemført en inddragelse af borgerne gennem lokaludvalgets borgerpanel og på et åbent borgermøde d. 24. september 2024 med ca. 50 deltagere, hvor temaet var boligøkonomi, og hvor også lokaludvalgets repræsentantskab var inviteret.

### **Fortætning**

Styrende for den overordnede planlægning er den forventede stadige stigning i befolkningstallet i kommunen. Derfor er fokus på fortsat boligbyggeri og fortætning. Valby har i de seneste 10-12 været udsat for en massiv udbygning og fortætning, som efter de seneste to kommuneplaner er sket ud fra en voldsom forøgelse af udgangspunktet for tætheder.

Hvor Grønttorvet er blevet et vellykket og nu færdigbygget område, der blev til efter en helhedsplan med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på omkring 150, får vi nu lokalplansforslag, hvor udgangspunktet er 185 og i et konkret tilfælde en startredegerelse med en bebyggelsesprocent på 241. Det gør det virkelig svært at sikre et godt bymiljø og Valby har snart nået grænsen for, hvad bydelen kan bære.

Argumentet om stationsnærhed er besnærende, men Valby har med 11 stationer praktisk talt ingen områder, der ikke er defineret som stationsnære. Når bæredygtighed er blevet hængt op på CO2-mål, oplever vi, at så meget og så tæt som muligt altid får øverste prioritet. Desuden synes CO2 ved nybyggeri ikke at være medregnet i CO2-regnskabet.

**30. september 2024**

Sagsnr.  
2024-0342800

Dokumentnr.  
2024-0342800-3

Sagsbehandler  
Anne Liisberg

Sekretariatet for Valby  
Lokaludvalg

Valgårdsvvej 8  
2500 Valby

EAN nummer  
5798009800480

Kommuneplanen gentager argumentationen om, at folk helst vil bo i Københavns Kommune, hvorfor boligbyggeri i omegnskommunerne kun i meget begrænset omfang kan afhjælpe bolig manglen i København – hvor langt holder det argument? Hvorfor skulle folk hellere ville bo lige indenfor kommunegrænsen ved Vigerslev Allé station eller langt fra bymidten på Lynetteholmen end i Hvidovre eller andre omegnskommuner, hvis grønne områder, kollektiv transport og byliv blev udviklet kreativt dér?

Lokaludvalget ser med bekymring på afsnittet s. 26 om fortætning i den eksisterende by. Der er bestilt en analyse af muligheder for fortætning ved at forhøje eksisterende bygninger og, mest bekymrende, i villakvarterer uden kulturhistorisk værdi. Her vil man se bort fra villaservitutter for at muliggøre opførelse af dobbelthuse og rækkehuse. Opførelse af dobbelthuse vil kun i meget ringe grad kunne afhjælpe bolig manglen i kommunen. Til gengæld kan det meget vel betyde en forringelse af bynaturen.

Københavns Kommune bør også i sin kommuneplan tage udgangspunkt i det paradigmeskift, der tilsiger, at man skal bevare og genbruge bygninger i stedet for at bygge nyt. Et første og positivt tiltag er kommunens egen bevaringspolitik.

### **Mål for grøn by**

Blandt børnefamilierne i lokaludvalgets borgerpanel har 55 % peget på, at adgang til grønne/rekreative områder har betydning for deres ønske om at blive boende i Valby, medens 41 % peger på, at grønne/rekreative områder har betydning for en beslutning om ikke at blive boende. Adgang til grønne områder tillægges således stor vægt at bydelens beboere.

Københavns Kommune har vedtaget en ambitiøs strategi for bynatur med to overordnede visioner: "at skabe mere bynatur i København og at øge kvaliteten af bynaturen i København". Fortætning af villaområderne arbejder mod det, da områderne fungerer som grønne lunger for de omliggende boligområder.

Der omtales naturligvis indsatser på kommunens egne arealer, men også partnerskaber med private grundejere. Villahaver rummer en meget stor del af den private bynatur. Vi har tidligere set en voksende spekulationsforretning, hvor ejendomsmæglere systematisk opkøber ældre villagrunde og erstatter det eksisterende hus med et meget større dobbelthus. Adgangsvej og parkeringspladser levner sjældent plads til andet end en mindre græsplæne, mens større træer og planter fjernes. Mens kommunen investerer stort i begrønning, biodiversitet og LAR, vil udvikling med dobbelthuse i villaområderne føre til afgrønning

og hårdt belagte overflader, der ikke gavner CO<sub>2</sub>optag, temperaturregulering eller biodiversitet, og som sender mere regnvand i kloakkerne.

I bynaturstartegien hedder det ellers allerede i forordet: "Intet træ og intet grønt område i byen er for lille til at udgøre en ressource eller et potentiale for at udvikle bynaturen i København." Med den store vækst i Valbys indbyggertal (nu ca. 66.000) er realiteten, at der bliver stadig færre grønne m<sup>2</sup> pr. indbygger.

At man kun vil tillade dobbelthuse i "villaområder uden kulturhistorisk værdi", begrænser mængden af mulige nye boliger og vil formentlig føre til, at villaer i områder med kulturhistorisk værdi, hvor æstetiske og bynaturværdier er bevaret, vil stige betragteligt i pris, hvilket vil føre til en endnu større ulighed på boligmarkedet. Til gengæld åbner formuleringen for en ukontrollerbar og tilfældig fortætning af størstedelen af Københavns villaområder, hvor der i de fleste tilfælde ikke engang er en lokalplan trods tidligere kommuneplaners beslutning om det. Lokaludvalget ønsker, at der bliver udarbejdet lokalplaner for villaområderne.

I 2017 rejste Valby Lokaludvalg i samarbejde med andre lokaludvalg og grundejerforeninger i hele København sagen om administration af villaservitutterne på baggrund af en udvikling, hvor en entreprenør systematisk fik opført en række identiske dobbelthuse i villaområder omkring Folehaven. Det førte gradvis til en forringelse af bynaturen og af områdernes æstetiske værdi. Dengang besluttede Borgerrepræsentationen at begrænse mulighederne for at dispensere fra servitutterne for at modgå denne udvikling. Nu taler man i kommuneplanen om igen at dispensere, men samtidig lægger man vægt på bevarelse af byens sjæl. Det hænger ikke sammen.

Valby Lokaludvalg opfordrer Borgerrepræsentationen til at overveje, om ikke de kvaliteter ved København, som får folk til at ønske at bosætte sig i byen, risikerer at gå tabt, hvis man overdrevet fortætter den eksisterende by.

### **Mobilitet**

Lokaludvalget bemærker, at der generelt er behov for nye trafikanalyser og at der tages et kritisk blik på de eksisterende analysegrundlag. Vi savner således, at der tages højde for muligheden for busser i eget tracé som erstatning for letbane eller metro, elbilens hurtige ankomst og at elcykler har gjort transport med cykel attraktiv for langt flere borgere og til langt flere formål (I borgerpanelundersøgelsen svarer 61 %, at de cykler til arbejde, mens 74 % anvender cyklen til transport til specifikke steder. Kun 16 % anvender ikke cykel)

Ved valg af ny cykelrute vægter borgerpanelet, at ruten er i et grønt område næsten lige så højt, som at den er hurtig (45 % mod 48 %) Mange fritekstbesvarelser i spørgeundersøgelsen lægger vægt på trafikstøj og trafikale problemer i øvrigt.

Lokaludvalget ser med tilfredshed på, at kommuneplanen har fokus på udvikling af kollektiv trafik og bedre forhold for bløde trafikanter. Det er godt, at man fortsat lægger vægt på udvikling af cykelstinet med både regionale og lokale supercykelstiprojekter. Lokalt glæder vi os over at en cykelforbindelse fra Valby Bymidte via en bro over jernbanen til Grønttorvet, Folehaven og Valby er nævnt, idet det er flagskibsprojektet i Valby Bydelsplan. Valby Idrætspark og stiforbindelsen er nævnt i afsnittet om sammenhængende by.

I den seneste Bydelsplan for Valby har vi præciseret, at der vil være tale om en fuldendelse af Den Grønne Sti, der ikke blot vil forbedre forholdene for cyklende og gående (ikke mindst skolebørn) i Valbys yderområder og forbinde og integrere byudviklingsområderne i Valby Syd med hinanden og med resten af Valby. Det vil samtidig være en gevinst for alle københavnere. Det vil være et stort fremskridt for Københavns grønne infrastruktur, hvis cyklister kan køre hurtigt og sikkert fra ydre Østerbro frem til faciliteterne i Valby Idrætspark og naturværdierne i Valbyparken.

Hovedvægten i udvikling af kollektiv trafik lægges på automatisering af S-togsdriften, ny S-bane til Roskilde og udbygning af metroen. Man nævner etablering af letbanenet, men det fremgår ikke, om man arbejder med andre letbaneprojekter end den snart færdiggjorte letbane i Ring 3. Lokaludvalget har flere gange tidligere foreslået, at man kunne forbinde denne bane til København med en letbane fra København Syd via Hvidovre Hospital. En sådan forbindelse kunne også anlægges som en højklasset busforbindelse i eget tracé eller som en forlængelse af metroen fra København Syd. Lokaludvalget opfordrer til, at man ser nærmere på CO2-belastningen ved anlæg og drift af disse tre kollektive transportformer.

### **Forhold for håndværksvirksomheder**

Lokaludvalget hilser velkommen, at man lægger vægt på at skaffe bedre forhold for håndværksvirksomheder i kommunen, herunder forbedrede parkeringsforhold.

### **Kultur og fritid**

Det undrer os, at kultur og fritid kun berøres i to korte spalter. Det nævnes, at de kommunale kulturtilbud har et stort efterslæb. Man fremhæver at, især børn har behov for gode kulturinstitutioner, herunder biblioteker og kulturhuse, og at sådanne er vigtige for den

sundhedsfremmende by. Meget vagt siger man, at efterslæbet skal afhjælpes som en del af den samlede udvikling af byen, men der står meget lidt om hvornår og hvordan. Og samtidig kører debatten om store besparelser på biblioteker og kulturhuse, der skal rationaliseres og sammenlægges. Her savner vi, at der udarbejdes en strategi og en kreativ økonomisk nytænkning for den kulturelle udvikling i København. Tilsvarende er der stort behov for udvikling af idrætsfaciliteter, herunder en fornyelse af Valby Idrætspark.

Ved borgermødet d. 24. september advarede en lokal developer mod at placere boliger i idrætsområder. En bekymring, lokaludvalget kan tilslutte sig, for ikke blot går meget sparsomme arealer til idræt tabt, idrætsanlæggenes funktion risikerer også at blive alvorligt hæmmet af klager fra beboere om støj, lys og indsyn. Vi efterspørger erfaringer fra andre byer, hvor man måtte have bygget boliger midt i større idrætsanlæg.

### **Bevarelse af lokale bycentre**

Lokaludvalget ønsker, at kommuneplanen forholder sig til fastholdelse og udvikling af forretningsdrift og byliv i lokale bycentre som fx den indre del af Valby Langgade. Kommuneplanen har hidtil været et godt redskab til at fastholde, at butiksudviklingen skulle ske i bycentrene, men der er en tendens til, at ethvert nyt byudviklingsprojekt og også kommunens egne byggeprojekter, uanset hvor de ligger, arbejder med en større dagligvarebutik i stueetagen. Det udhuler grundlaget for at bevare Københavns aktive bymidter i bydelene. Kommuneplanens detailhandelsstrategi bør være fokuseret på at bevare de bycentre, som giver bydelenes handelsliv volumen og identitet i stedet for reelt at sprede detailhandlen jævnt ud over hele byen.

### **Børn**

Københavns Kommune har i mange år haft prognoser for børnetallet bygget på en fremskrivning, der troede på fortsat vækst uden at tage hensyn til adfærdsændringer. Københavns boligmarked har trods hensigten i kommuneplanen med massivt byggeri udviklet sig uhensigtsmæssigt, hvor der dels er bygget utrolig mange private ungdomsboliger til høj pris, hvilket der nu er blevet mulighed for at stoppe med ny lovgivning på området, og private udlejningsboliger på 70-100 m<sup>2</sup> til en så høj pris, at børnefamilierne flytter ud af København. Konkret ser vi, hvordan udbygning af børneinstitutioner i lyset af det faldende børnetal nu fører til nedskæringer på daginstitutionsområdet.

### **Energiproduktion**

Lokaludvalget efterspørger planer for, hvordan København selv kommer til at producere så meget som muligt af den grønne energi i stedet for at have solcellemarker ude i landet.



Venlig hilsen

Michael Fjeldsøe, forperson Valby Lokaludvalg

Byrial Rastad Bjørst, medlem af Valby Lokaludvalg

Benjamin Friis, medlem af Valby Lokaludvalg

# **Svar til: Høring 64914 af: Dennis Jensen**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

90

INDSENDT AF

Dennis Jensen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Corneliusmindevej 19

HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig tanker om for alvor at være en klimavenlig hovedstad, bliver man nødt til at gøre noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn.

I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er ikke realistisk, hvis der ikke fokuseres på den enorme lufthavnsforurening - i stedet for "symbolsager" med mindre effekt, som brændeovne og gamle dieselbiler. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Brændstofforbruget i lufthavnen er, hvis man bruger lufthavnens egne tal, astronomisk. Der er i gennemsnit 550 starter og landinger hver dag, i spidsperioder over 700 om dagen. Lufthavnens egne tal siger, at et fly i gennemsnit bruger ca. 3000 liter jetfuel på at lette og ca. 1000 liter jetfuel på at lande - det giver med 550 fly om dagen et omtrentligt dagligt forbrug på 2.200.000 liter jetfuel eller skrevet med tal: 2 millioner 200 tusinde liter jetfuel - hver eneste dag! Da flymotorer ikke har nogen former for partikelfiltre - i lighed med ældre diesel- og benzinbiler, er udledningerne af partikler, både UFP og PPM 2,5 konstant høje og desværre også stigende, grundet ændret brug af arealerne i lufthavnen, og det stadigt stigende antal fly. Lufthavnen satser desuden stort på fragtfly, blandt andet med sloganet: 24/7 flights, with no curfews - altså fragtfly døgnet rundt - uden nogen former for restriktioner.

Følgende tiltag bør iværksættes:

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støj op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at

være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens.

Københavns kommune bør informere borgerne om den store forurening fra lufthavnen, og ikke som nu, hvor I på kommunens hjemmeside og mod undersøgelser, partikelmålinger og bedre vidende, skriver at hovedparten af luftforureningen stammer fra brændeovne og biltrafik.

Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet. Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer. Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Nørrebro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

89

INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 208

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

høringssvar fra noerrebro lokaludvalg vedr. høring af forslag til kommuneplan 2024.pdf

Sekretariatet for Nørrebro Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen



## Hørings svar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring af forslag til Kommuneplan 2024

Nørrebro Lokaludvalg mener at udkastet til Kommuneplanen indeholder rigtig mange gode og fornuftige visioner og initiativer, som vil skubbe København (og Nørrebro) i en positiv retning. Vi er specielt glad for at læse afsnittet om Vingelodden på s. 110, hvor vi kan se at mange af de tanker og ideer som vi har haft for udviklingen af området, og som vi har fremlagt i vores visionsplan for området, er taget med i Kommuneplanen. Vi har dog en række kommentarer og forslag til ændringer.

Vi mener at ældre generelt fylder for lidt i Kommuneplanen i forhold til f.eks. børnefamilier. Så vi kunne godt tænke os et lidt større fokus på ældre. Herunder for eksempel: flere bænke, flere offentlige toiletter, tilgængelighed på fortov, hvis man bruger rollator, herunder fri fortovs bredde. Varmtvand bassiner i tilknytning til svømmehaller og plejehjem, med offentlig og ældrevenlig adgang, samt bedre mulighed for etablering af almene seniorbofællesskaber. Vi savner også at biodiversitetsplanen kommer mere i spil i kommuneplanen.

Vi har en række mere konkrete forslag til ændringer:

### Kapitel 1 - Byvision for København

S. 11: "København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle. Den skal være en 15-minutters by, hvor de fysiske rammer for hverdagslivet skaber de bedste forudsætninger for, at daglige gøremål, som fx arbejde, indkøb, uddannelse, kultur- og fritidsaktiviteter og sundhedsfaciliteter, ikke er mere end et kvarter væk med cykel, gang eller offentlig transport"

Det er positivt, at der planlægges efter en 15-minutters by. Derfor er det også vigtigt, at den nye metrolinje bliver en ringmetro, som har station på Rigshospitalet og Stengade/Blågård's Plads. Det vil øge passagergrundlag, kapacitet, frekvens og regularitet.

21. oktober 2024

Sagsnr.  
2024-0367943

Dokumentnr.  
2024-0367943-1

Sagsbehandler  
Andreas Juhl-Rhode

Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg

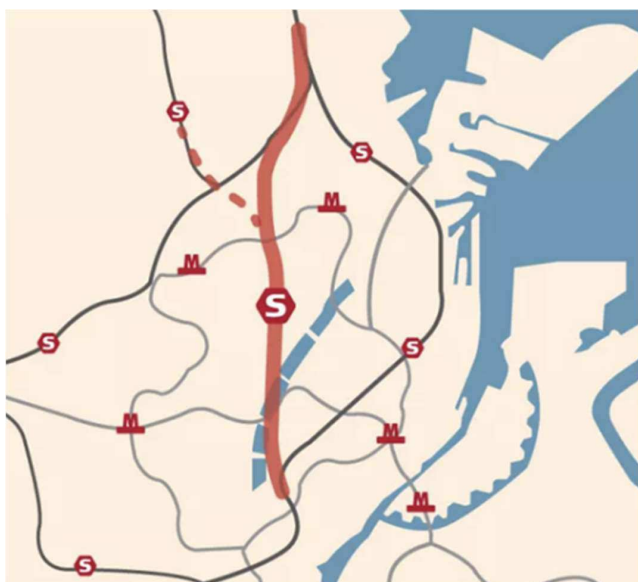
Nørrebrogade 208  
2200 København N

EAN nummer  
5798009800466

## Kapitel 2 - Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Det virker fornuftigt at se København som en del af et større metropolområde, da København ellers ikke kan indfri målene for trafik, luftforurening og klima. Pendling til og fra København er afgørende at håndtere i en samlet plan med omegnen, som det også fremgår på side 30.

Derfor bør København også melde sig aktivt ind i analysearbejdet omkring en Eksprestunnel og en S-station ved Rigshospitalet, som DSB og styrelser foretager i disse år. Det bør skrives ind i kommuneplanen under igangværende analysearbejder omkring infrastrukturarbejder og tilføjes kortet på side 27.



(Kilde: Ingeniøren)

Med Eksprestunnellen kan kapaciteten komme op på 54 S-tog i timen, vurderer DSB, hvoraf 30 passerer gennem Boulevardbanen og 24 gennem den nye 7,7 km lange Eksprestunnel. Desuden forventer DSB, at en ny tunnel vil gøre det muligt at øge frekvensen af tog, så der fra de største S-togsstationer kører et tog i hver retning hvert 5. minut i myldretiden mod hvert 7.- 8. minut i dag.

[https://www.scribd.com/document/720914408/A251466-Eksprestunnel-Screening-Af-L%C3%B8sningsrum-v1-3#fullscreen&from\\_embed](https://www.scribd.com/document/720914408/A251466-Eksprestunnel-Screening-Af-L%C3%B8sningsrum-v1-3#fullscreen&from_embed)

Eksprestunnel er det pt. bedste bud på en samlet regional løsning for pendlertrafik, som København derfor bør deltage i. Den vil øge passagergrundlag, kapacitet, frekvens og regularitet.

### Bilparkering

S. 36-37: Nørrebro Lokaludvalg har oplevet, at de rigide normer undergraver kommunens egne ønsker og formålet med normerne, fx i

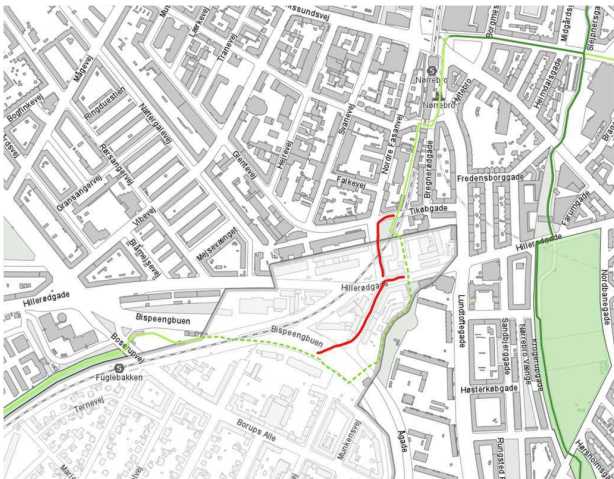
De Gamles By. Trods politisk ønske om det modsatte, er der blevet anlagt parkeringspladser til Diabetescenter i de grønne områder langt væk fra centeret, som der ikke er behov for, og som ikke kommer til at fungere som parkeringspladser til diabetescenteret. Dette var direkte imod sundhedsforvaltningens ønske og var i sammenhængen uden mening. De Gamles By er allerede et kommunalt produktionsområde med rigeligt offentlige p-pladser i dagtimerne til de forskellige plejehjem, socialcentre, daginstitutioner osv. Alligevel krævede TMF disse pladser på baggrund af Kommuneplanen.

Det samme problem sås med planlægningen til Skolen i De Gamles By. Selv om der blev fjernet hundredvis af arbejdspladser ifm. nedrivning til skolen (sundhedsforvaltningen skulle flytte væk), var det et krav, at nye parkeringspladser i konstruktion skulle tilføres skolen, selv om det var et klart ønske, at man netop ikke skulle køre i skole i bil. Og selv om der samlet set ville være færre ansatte i området.

Kommuneplanen bør derfor fremlægge nogle mere fleksible rammer, så reglerne kan fraviges, når de er åbenlyst meningsløse og går imod intentionen med normerne.

### Kapitel 3 - Boliger og sammenhængende by

S. 50. Der bør tilføjes et punkt 9: Cykelforbindelse gennem Bispeengen, fra Nørrebro til Fuglebakken S-togsstation og Grøndalsruten, ifm. at Bispeengbuen nedrives helt eller delvist.



Begrundelse: Frederiksberg og København er enige om at nedrive Bispeengbuen delvist og skabe denne cykelforbindelse i forbindelse med projektet: <https://www.kk.dk/nyheder/frederiksberg-og-koebenhavn-oensker-delvis-nedrivning-af-bispeengbuen>.

Bispeengbuen fungerer i dag som en barriere diagonalt mellem særligt Nørrebro og Vanløse, samt mellem Bispebjerg og Frederiksberg.

Nedrivning af Bispeengbuen vil understøtte AKB Lundtoftegades udviklingsplan om at åbne op for området og give en bedre forbindelse

til S-togsnettet fra Nørrebro. Grøndalsruten er et fælles projekt med Frederiksberg Kommune, som med en cykelsti gennem Bispeengen bliver et væsentligt bedre mobilitetsprojekt.

Lokaludvalget er ikke overbevist om, at cykelruten bør tage en omvej ind gennem Parken ved Bispeengen, da dette giver længere rejsetid. Desuden bør en cykelsti kun overvejes i parken, når der er fundet plads til en Ny Lygte Å centralt i parken.

#### **Kapitel 4 ----- En by med erhverv og studiemiljø**

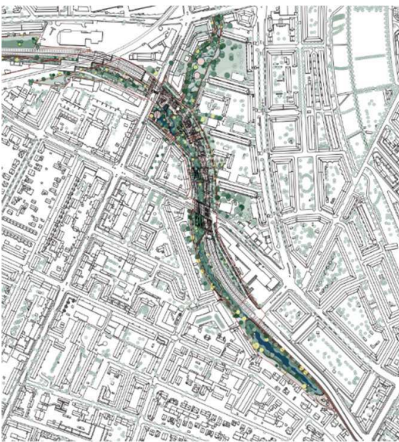
S. 84: Innovation District Copenhagen

Vi ser positivt på, at der udarbejdes en Helhedsplan for Innovation District Copenhagen og at Lokaludvalget involveres. Vi kan også forstå at selvom De Gamles By er en del af Innovation District Copenhagen, så skal der ikke bygges i De Gamles By. Vi er glade for at helhedsplanen for De Gamles By, der sætter en grænse for byggeri, respekteres.

#### **Kapitel 5 - En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid**

S.90 For at styrke distribution af varer med cykel ønsker vi, at der udpeges steder hvor "microhubs" kan etableres, med fællesfaciliteter til de forskellige distributører. Det kunne f.eks. ske i det nye udviklingsområde på Vingelodden.

S. 94 Det er positivt at åbning af Ladegårdsåen, Lygte Å og de andre åer nævnes som potentiale. Lokaludvalget ønsker konkret at åerne åbnes eller der skabes nye vandløb som klimasikring i projekterne Delvis nedrivning af Bispeengbuen, Rensningsanlæg ved Ladegårdsåen og Parken ved Bispeengen i denne planperiode, jf. dette kort for Frederiksberg og Københavns Kommune.



(Ill. af Vandkunsten)

Der nævnes 7 nye grønne områder, som alle er placeret i nye byudviklingsområder. Vi mener det vil klæde planen at arbejde med, at



der også kan skabes nye grønne områder i den eksisterende by – for alle os københavnere, som allerede bor i byen.

Der bør derfor også her tilføjes et punkt 7: Bispeengen (Nørrebro, Vanløse, Bispebjerg, Frederiksberg). Det vil understøtte punkt 9 på side 50.

Og punkt 8: Lersø Park Allé (Østerbro, Bispebjerg og Nørrebro). Det vil understøtte punkt 2 på side 50.

### **Kapitel 7 - Bydele i fokus**

S. 112 Under Nørrebro bydel bør det nævnes, at København og Frederiksberg sammen arbejder for at nedrive Bispeengbuen delvist i denne planperiode: <https://www.kk.dk/nyheder/frederiksberg-og-koebenhavn-oensker-delvis-nedrivning-af-bispeengbuen>

### **Kommuneplanrammer:**

Kommuneplanrammen for Nørrebro stationen, helt ned til kommunegrænsen, er en T1-ramme. Der er en bemærkning til rammen at "Arealerne under højbanens buer ved Nørrebro Station kan anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv". Nørrebro Lokaludvalg mener at arealet under buerne ved Glenteparken bør inkluderes i denne bemærkning og at det bør tilføjes at arealet også kan anvendes til offentlige formål.

Venlig hilsen  
Mogens Petersen  
Forperson for Nørrebro Lokaludvalg

## **Svar til: Høring 64914 af: Pernille Dahlin**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

88

INDSENDT AF

Pernille Dahlin

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Andrea Brochmanns Gade 1

HØRINGSSVAR

Byggeri i den skala kommuneplanen planlægger i Sydhavnen, er i direkte strid med kommunens biodiversitetsstrategi og med hensyntagen til de eksisterende grønne områder Tippen og Valbyparken er hele byens grønne lunge. Vi så under corona hvordan københavnere i hundredvis valfartede til Sydhavnens grønne områder Valbyparken og Tippen, som i nu vil ødelægge med en vej igennem, som konsekvens af mere byggeri.

## **Svar til: Høring 64914 af: KBHFF bestyrelse**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

87

INDSENDT AF

KBHFF bestyrelse

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Fødevarerfællesskab

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

c/o Hotel- og Restaurantskolen Vigerslev Alle 18

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftet file for Københavns Fødevarerfællesskabs høringssvar til Københavns Kommuneplan 2024.

MATERIALE:

2024 hoering koebenhavns kommune kommuneplan kbhff.pdf

**Københavns Fødevarefællesskab**



**D. 24. oktober 2024**

### **Københavns Fødevarefællesskabs høringssvar til Københavns Kommunes Kommuneplan 2024**

Københavns Fødevarefællesskab arbejder for at kunne tilbyde velsmagende og økologiske/biodynamiske, lokalt producerede fødevarer til borgere i hele København, hvor "lokalt" betyder fødevarer, som primært er produceret på Sjælland. Vi handler i fællesskab for at give foreningens medlemmer større forbrugerindflydelse, og fordi vi er overbeviste om, at handlefællesskaber spiller en central rolle i den fremtidige klimavenlige hovedstad.

**Københavns Fødevarefællesskab**

f.m.b.a.

c/o Hotel- og Restaurantskolen

Vigerslev Alle 18

2500 Valby

CVR: 32 99 66 71

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

### **Generelle bemærkninger**

Københavns Kommuneplan 2024 er af særlig interesse for Københavns Fødevarefællesskab, fordi vi ligesom Københavns Kommune, som titlen på Kommuneplanen foreskriver, ønsker en "fremtidig klimavenlig hovedstad" og mener, at det er på tide, at vi tager en offentlig debat om, hvad en klimavenlig hovedstad egentlig er.

Vi har gennemgået foreliggende kommuneplan og vil med udgangspunkt i vores 16+ års erfaring med at fremme bæredygtig livsstil og forbrug\* hos borgere i hele København sætte ord på, hvorfor og hvordan udvidede miljøpunkter i alle Københavns Kommunes kvarterer og byudviklingsområder bør spille en central rolle i fremtidens klimavenlige hovedstad.

Københavns Fødevarefællesskab vil primært kommenterer følgende kapitler:

Kapitel 3 - Boliger og sammenhængende by

Kapitel 4 - En by med erhverv og studiemiljø

Kapitel 5 - En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

### **Københavns Fødevarefællesskabs specifikke bemærkninger og input til Københavns Kommunes kommuneplan 2024**

På s. 98 i Kommuneplanen 2024 erkender Københavns Kommune efterslæbet i borgernes adgang til *foreningslivet, offentlige kulturtilbud og rekreative arealer sammenlignet med andre kommuner*. Det er vi i Københavns Fødevarefællesskab, som netop har oplevet vanskeligheder med at finde lokaler



## Københavns Fødevarerfællesskab

til vores aktiviteter, glade for at høre og håber, at Københavns Kommune vil prioritere området yderligere i den nye kommuneplan. Kommunen går nemlig glip af en stor klimagevinst, når organisationer mv. med fokus på forbrugsbaserede CO2-udledninger ikke understøttes.

### **København skal være fremtidens klimavenlige og sundhedsfremmende by**

I kommuneplanen 2024 beskrives visioner for både 'den sunde og den blandede by' og for 'bæredygtige og sundhedsfremmende bydele', s. 48 og 95, Københavns Kommuneplan 2024, hvilket vi i Københavns Fødevarerfællesskab bakker op om. Dog mener vi, at handlefællesskaber og enkelt aktører som arbejder for lavere forbrugsbaserede CO2-udledninger og som bidrager med bæredygtige aktiviteter inden for den sunde- og den blandede by bør prioriteres i kommuneplanen og særligt i førnævnte afsnit.

Det mener vi fordi, at forskning viser, at "...medlemmer af græsrodsinitiativer har et 16% lavere samlet kulstofaftryk og henholdsvis 43% og 86% lavere kulstofaftryk for mad og tøj i forhold til deres 'ikke-medlems' regionale socio-demografiske modstykker."<sup>1</sup> Hertil viser forskning også, at "...medlemmer viser højere livstilfredshed sammenlignet med ikke-medlemmer og er 11-13% mere tilbøjelige til at vurdere deres liv positivt."<sup>2</sup>

### **Udvidelse af centerstruktur planen**

Afsnittet 'Alsided detailhandel i alle bydele', s. 81, Københavns Kommuneplan 2024, beskriver kommunens visioner for Københavns detailhandel og overordnede centerstruktur. Københavns Fødevarerfællesskab mener, at hvis Københavns Kommune skal gå forrest i den grønne omstilling, så skal det være let og attraktivt for borgerne at prioritere bæredygtig livsstil og forbrug, hvilket bør understøttes i centerstruktur planen.

Ligesom den nuværende centerstruktur fastsætter retningslinjer for placeringen og størrelsen af butikker i byen, bør den udvides med udvidede miljøpunkter i alle bydele, hvis formål er at understøtte enkelt aktører, virksomheder, organisationer og handlefællesskaber som gør det let og attraktivt for kommunes borgere at vælge bæredygtig livsstil og forbrug til. Det er centralt, at de beskrives i centerstrukturen for at sikre, at de udvide miljøpunkter placeres logisk i forhold til anden detail mv., centralt i alle bydele, også i

---

<sup>1</sup> 'Happier with less? Members of European environmental grassroots initiatives reconcile lower carbon footprints with higher life satisfaction and income increases' Gibran Vita, Diana Ivanova, Adina Dumitru, Ricardo García-Mira, Giuseppe Carrus, Konstantin Stadler, Karen Krause, Richard Wood, Edgar G. Hertwich.

<sup>2</sup> Ibid.



### **Københavns Fødevarerfællesskab**

byudviklingsområder, og at de er placeret logisk i forhold til offentlig transport m.m. så det er let og attraktivt for alle borgere at deltage.

De udvidede miljøpunkter vil være et samlingssted for virksomheder, organisationer og handlefællesskaber, såsom fødevarerfællesskaber, genbrugsbutikker, værkstedsfællesskaber, repaircaféer m.m. Det er forventningen, at synergien mellem flere aktører samlet på et sted vil gøre det lettere og mere attraktivt for borgeren at have et bæredygtigt forbrug og livsstil. Her er det vigtigt, at de udvidede miljøpunkter ikke kun fungerer som praktiske logistikcentre, men borgerdrevne handlefællesskaber med arrangementer m.m. - her er vi sammen om at skabe den klimavenlige hovedstad.

Københavns Fødevarerfællesskab har på nuværende tidspunkt ikke en konkret beskrivelse af de udvidede miljøpunkters endelige organisering og fysiske udformning, men som ufuldendte eksempler kan fremhæves kulturhuse/forsamlingshuse, miljøstationer, Det Bæredygtige Forsamlingshus på Frederiksberg, Saxogade på Vesterbro, som drives af Settlementet med en målsætning om at styrke den miljømæssige og sociale bundlinje, de mange repaircaféer, som i dag bl.a. findes på flere kulturhuse, Demokrati Garage i Nordvest, som er et hub for demokratiets udvikling, hvor en af mange aktiviteter er foreningen Andelsgårdes markedsdage med salg af lokalt dyrkede grøntsager, Grønne Bønner i Nordvest, som er en forening, der muliggør direkte salg af regenerative og biodynamiske frugt og grønt, Grønt Marked, som arrangerer markedsdage, hvor der sælges lokale fødevarer, Østergro, som blandt andet driver frivilligt baseret urban farming-projekter på Østerbro og Refshaleøen, og fødevarerfællesskaber, som sælger lokale økologiske/biodynamiske fødevarer til deres medlemmer mv.

I dag er der allerede mange handlefællesskaber med fokus på forbrugsrelaterede CO2 udledninger, hvoraf flere er drevet af frivillige. Ved at samle flere af disse aktører ét sted, i hvert byområde, vil alle borgerne få mulighed for nemt at klare flere daglige gøremål relateret til bæredygtigt forbrug og livsstil, samtidig med at det lokale fællesskab styrkes og kommunens CO2 regnskab mindskes.



## Københavns Fødevarerfællesskab

### Afsluttende bemærkninger

På s. 11 i Københavns Kommuneplan 2024 beskrives kommunens ønske om, at "København fortsat skal være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer." Københavns Fødevarerfællesskab håber, at vi med dette høringssvar giver Københavns Kommune inspiration til, hvordan kommunens ambition bl.a. kan virkeliggøres inden for bæredygtigt forbrug og livsstil.

Københavns Fødevarerfællesskab deltager gerne i dialog om planmæssige forhold vedrørende ovenstående, såfremt Københavns Kommune i det videre arbejde med kommuneplanrevisionen ønsker at inddrage vores høringssvar.

Københavns Fødevarerfællesskabs bestyrelse kan i den forbindelse kontaktes via e-mail på [bestyrelse@kbhff.dk](mailto:bestyrelse@kbhff.dk).

Venlig hilsen

Københavns Fødevarerfællesskabs bestyrelse

#### **\*Bæredygtig livsstil og forbrug**

Københavns Fødevarerfællesskab betegner bæredygtig livsstil og forbrug som muligheden for som borger/virksomhed/kommune/organisation at kunne træffe bevidste dagligdags valg, der sigter mod at minimere den negative miljøpåvirkning ved miljøskadelige stoffer samt et reduceret CO2 udslip.

Hertil kan handlefællesskaber såsom frivillige foreninger eller fællesskabet på en arbejdsplads fungere som katalysator for bæredygtig livsstil og forbrug, da forskning viser, at fællesskabernes sammenhold kan gøre det lettere at vælge bæredygtige dagligdags valg<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> 'Together We Green: Measuring the Community Effect on Environmental Behaviour', Maria Toft\*, Quentin Gaussetb, Jens Villam Hoffc, and Simon Westergaard Lexd. Rapporten er endnu ikke offentliggjort, Lignende konklusioner findes også i andre forskningsartikler så som denne 'Happier with less? Members of European environmental grassroots initiatives reconcile lower carbon footprints with higher life satisfaction and income increases' Gibran Vita, Diana Ivanova, Adina Dumitru, Ricardo García-Mira, Giuseppe Carrus, Konstantin Stadler, Karen Krause, Richard Wood, Edgar G. Hertwich.





# Svar til: Høring 64914 af: Kasper Haagensen

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

86

INDSENDT AF

Kasper Haagensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danske Studenters Roklub / Dansk Forening for Rosport

BY

København ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandvænget 55

HØRINGSSVAR

Vi har læst Kommuneplanen 2024, der er sendt i offentlig høring og har nogle bemærkninger og forslag til særligt den del, der vedrører Kultur og Fritid, og de tanker, der er gjort vedrørende særligt Nordhavnen (og Østhavnen)."

På vestsiden af Nordhavnen ligger en stor bugt, afgrænset af Skudehavnen i syd og den kommende bypark i Nordhavnen i øst. Bugten er en del af søterritoriet, hvor anlæg mm. forudsætter tilladelser fra Kystdirektoratet som myndighed.

Vores høringsforslag foreslår at bugten søges udviklet for marine og maritime aktiviteter - en Blå Bypark.

Forslaget understøtter både planerne for en kommende Nordhavnsark på Nordhavnens eksisterende landarealer, men også at kysten kan klimasikres, så der kan skabes en rekreativ og sikkert fungerende kyst.

Vores forslag viser mange nye muligheder for at udvikle et rigt blåt, rekreativt liv som er tilgængelig for alle. Det understøtter også det dynamiske blå foreningsliv, der allerede findes omkring Svanemøllebugten og på Øresundskysten.

Derfor er vi også Den Blå Bypark som et unikt samarbejdsprojekt mellem Københavns - og Gentofte Kommuner og mange interessenter, inspireret af de lignende visionære udviklingsprojekter - Amager Strandpark og Køge Bugt Strandpark.

Høringsforslag viser også mulighederne at udvikle det multifunktionelt, så der skabes en naturbaseret stormflodssikringen af kysten med en rig biodiversitet, anvendelse af adaptive løsninger, og nye veje for udviklingen af 'Fremtidens klimasikre hovedstad'.

MATERIALE:

20240411 bla bypark hogk.pdf



# Gentofte & København

- Den Blå Bypark

april 2024

NORDHAVN

Lagune

Den Blå Bypark

**HASLØV & KJÆRSGAARD**

Arkitekter | Konsulenter  
Planlæggere | Landskabsarkitekter

## Kolofon

### Skitseprojekt

Gentofte & København  
- Den Blå Bypark

d. 11. april 2024

### Udarbejdet af

Haslov & Kjærsgaard

i samarbejde med Idrætsakademiet  
ved Bjørn Meier

Haslov & Kjærsgaard  
Arkitekter | Konsulenter  
Planlæggere | Landskabsarkitekter

www.hogk.dk  
+45 6020 8020

Marskengade 7, 2100 København Ø

## Visionen for en 'Blå Bypark'

Det blå København er ved at udvikle sig som en af de stærke fortællinger om hvordan vandet kan blive en ny ressource for storbyen. Amager Strandpark var det første og unikke skridt i den retning. Inderhavnen i det centrale København er godt i gang, men Øresundskysten og Svanemøllebugten skal også sættes i spil. Dette oplæg fortæller om de mange muligheder, der er her hvis de – udvikles i et samarbejde mellem det rige blå foreningsliv, Gentofte Kommune, Københavns Kommune og By&Havn.

Visionen fortæller om mulighederne for at skabe en blå bypark i verdensklasse med et rent vandmiljø, badevand, strande, kanaler, øer, rev og anlæg for leg, helser og idræt. Den Blå Bypark kan blive et sted hvor natur, biodiversitet og mange friluftaktiviteter kan udvikles.

Visionen følger sig også harmonisk til de planer der om at udvikle nye kvaliteter på Nordhavnen.



Eksempler på potentielle nye blå forbindelser til og fra Nordhavnen for pendulbåde, private bådejere og blå foreninger

## Hvorfor Den Blå Bypark?

Beliggenheden – på grænsen mellem Svanemøllebugten og Øresund giver tæt kontakt til den store samling af foreninger, klubber, institutioner, byens turisme mm. der har kysten og vandet som deres aktivitetsområde. Der er næppe noget sted i Danmark, hvor der er et lignende aktivitetsniveau med aktiviteter og anlæg for alle – bredde, børn, unge, ældre, elite og plads til store internationale events. Visionen fortæller om nye udviklingsmuligheder som kan skabe endnu flere kvaliteter i området - som ingen andre storbyer kan tilbyde så tæt på byområdernes hjerter.

## Den Blå Byparks mange potentialer

<ul style="list-style-type: none"> <li>Superb vandkvalitet</li> <li>Udsigt og åbenhed</li> <li>Aftensol</li> <li>Strand</li> <li>Stævnebase for maritime idrætsaktiviteter</li> <li>Gæstehavn</li> <li>Regattastrand (Coastal Rowing, Surf, SUP, kajaker, Triathlon)</li> <li>1000 m bane, sprint, kajaker, roere</li> <li>Dykkerrev og dykkervrag</li> <li>Havsvømmebaner</li> <li>Havbad</li> <li>Morgen- vinterbadning</li> <li>Sauna og helse, saunagus mm.</li> <li>Motion, kondi - 'ruter' i det nye landskab</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Legepladser, børnenes ø</li> <li>Legepladser for voksne</li> <li>Beskyttede laguner for småbåde, udlejning, træning mm.</li> <li>Blå biodiversitet rev, tang- og ålegræsskove</li> <li>Tun, marsvin, sæler, fisk mm.</li> <li>Biodiversitet, naturen i vandkanten</li> <li>Blå foreningshuse, klubber, institutioner, forskning, formidling</li> <li>Et sted for alle aldersgrupper</li> <li>Tilskuerpladser, til store- og små events</li> <li>Havnebuser og pendulruter</li> <li>Havhaver og blå spisesteder</li> <li>Hjemsted for helt nye aktiviteter, events og oplevelser af lokal og international kvalitet.</li> </ul>
--	---



Pendulruter



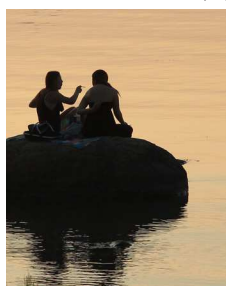
Biodiversitet over og under vand



Udspring



Kayak faciliteter



Ophold i vandkanten



Bæredygtigt fiskeri





Visualisering af potentielle blå aktiviteter på Den Blå Bypark



**HASLØV & KJÆRSGAARD**

Arkitekter | Konsulenter  
Planlæggere | Landskabsarkitekter



# Svar til: Høring 64914 af: Brian Bruun

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

85

INDSENDT AF

Brian Bruun

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Slødam Alle 5

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Københavns Lufthavn.

Det er et uacceptabelt miljø- og sundhedsproblem, at være beboer i nærheden af Københavns Lufthavn, Her oplever jeg på daglig basis de massive negative konsekvenser/eksternaliteter, som lufthavnens drift påfører os i området. Det er dybt bekymrende, at Københavns Kommune tillader lufthavnen, at fortsætte sin ødelæggende udvikling, når den bidrager til støj, luftforurening og klimabelastning i en skala, der går langt ud over, hvad der kan retfærdiggøres. Det er en skandaløs forsømmelse af borgernes sundhed og livskvalitet.

## 1. Støjplage.

Det er en uacceptabel belastning Støjen fra Københavns Lufthavn har nået et niveau, hvor det ikke længere er muligt at leve et normalt liv. Det er direkte sundhedsskadeligt, og vi som beboere er fanget i en daglig kamp for at bevare vores fysiske og mentale helbred. Støjniveauerne fra lufthavnen er langt over, hvad der er sundhedsmæssigt forsvarligt, og WHO har gentagne gange kritiseret de danske støjgrænser som værende alt for høje. Jeg oplever konstant forstyrrelser af nattesøvn og kan ikke længere opholde mig i min egen have uden at blive bombarderet af støj fra flyene. Dette er ikke en acceptabel standard for et moderne samfund, der hævder at tage hensyn til sine borgeres velbefindende og sundhed.

## 2. Luftforurening.

Er en direkte helbredstrussel for os alle, hvor de første resultater for undersøgelser i Amsterdam har estimeret, at ca. 52 mio. i europa er i risiko for alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser. Det er fuldstændig utilgiveligt, at Københavns Lufthavn tillades, at udlede store mængder forurenende stoffer, som direkte skader vores helbred. Jeg og mange andre i området oplever ofte en kraftig lugt af fly os, som gør os bekymrede for vores fremtidige sundhed. DCE's rapport fra april 2024 har tydeligt vist, at lufthavnen er den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km, og disse partikler er kendt for at være ekstremt farlige for menneskers sundhed. De kan føre til kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Hvorfor prioriteres lufthavnens økonomiske interesser over vores liv og helbred? Københavns Kommune har et ansvar for at beskytte sine borgere, og det

ansvar bliver groft tilsidesat. Det er på tide at sætte en stopper for den uansvarlige drift af lufthavnen og tage de nødvendige skridt for at reducere flytrafikken og dermed forureningen.

### 3. Klimabelastning.

Det er en farce i en tid med klimakrise, at Københavns Lufthavn bidrager i høj grad til Danmarks klimabelastning, og planerne om at udvide lufthavnen er intet mindre end absurde. Vi står midt i en global klimakrise, og alligevel tillader vi en massiv udvidelse af lufthavnen, som kun vil øge antallet af flyvninger eller giver større og mere miljøbelastende fly og dermed CO<sub>2</sub>-udledningerne der øger drivhuseffekten. Det er en hån mod alle de borgere, der forsøger at leve bæredygtigt, og det underminerer enhver ambition om, at København arbejder sig mod en grøn og bæredygtig hovedstad. Det er forståeligt, at når lufthavnen er børsnoteret, at dens hovedaktionær vil driver en aggressive vækststrategi og det gør det kun mere tydeligt, at denne udvikling om vækst ikke sker i borgernes interesse, men udelukkende for at maksimere profitten for eksterne investorer. Hvorfor skal vi ofre vores helbred og vores miljø for at tilfredsstille økonomiske interesser, som ikke engang gavner os lokalt?

### 4. København som en sund by.

Jeg har noteret mig, at i Kommuneplan 2024 beskriver Københavns Kommune visionen om, at blive en sundere og grønnere by. Men hvordan kan dette overhovedet være muligt, når lufthavnen fortsætter med at pumpe giftige partikler ud i vores luft og forstyrrer vores liv med larm døgnet rundt? De tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler fra lufthavnen er ikke bare et lokalt problem nær lufthavnen, Det hele blæser ind over københavn og påvirker alles livskvalitet. Hvis København skal have nogen som helst troværdighed som en klimavenlig hovedstad, må der handles nu. Der skal indføres strengere reguleringer af lufthavnens drift, herunder en betydelig reduktion af flyoperationer og grænseværdier for udledning af bl.a. ultrafine partikler. Derudover skal lufthavnen pålægges et CO<sub>2</sub>-regnskab, der omfatter alle udledninger fra flytrafikken, og der skal indføres en løbende uvildig kontrol med både støj- og forureningsniveauer. Forslag til nødvendige tiltag:

Reduktion af flyoperationer: Der skal indføres en markant reduktion i antallet af flyvninger.

Dette kan evt. ved større afgifter, således der ikke kan lokkes med flybilletter tur/retur for et par hundrede kroner for en tur til London

Det kan også opnås ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet, således belastningen deles rundt i landet. •

Større krav på bæredygtige brændstoffer: Politisk pres skal lægges på for hurtigere at indføre bæredygtige flybrændstoffer.

Der skal laves Sundhedsmæssige risikovurderinger: Partikelforurening fra lufthavnen skal overvåges tæt, og der skal udføres grundige sundhedsfaglige vurderinger af den risiko, vi udsættes for ved eksponering for ultrafine partikler.

Offentlig kontrol: Data om støj og forurening skal være offentligt tilgængelige, og der skal foretages løbende, uvildig kontrol af lufthavnens miljøpåvirkninger.

Dette høringsvar er ikke blot en opfordring – det er et krav. Vi, som lever med konsekvenserne af Københavns Lufthavns hensynsløse udvidelse, fortjener at få vores sundhed, miljø og livskvalitet taget alvorligt. Lufthavnen skal underlægges langt strengere reguleringer, og kommunen må træde i karakter og prioritere borgernes interesser over kommercielle aktører.

Med venlig hilsen Brian Bruun Slødam Alle 5

# Svar til: Høring 64914 af: Max Kim Tobiasen

## APPLICATION DATE

21. oktober 2024

## SVARNUMMER

84

## INDSENDT AF

Max Kim Tobiasen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

MkWest

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Bådehavnsvej 27

## HØRINGSSVAR

Det fremgår af kommuneplanen at der skal bygges endnu flere boliger på Bådehavnsvej. Dette indebærer en lang række problemer, bl.a.

- Der er ikke nogen plan for den trafikale afvikling. På Bådehavnsvej skal der efter planen bo flere mennesker end i hele Frederiksværk, og de skal allesammen ind og ud gennem et T kryds der munder ud i en af Københavns mest befærdede indfaldsveje. Dette kan slet ikke lade sig gøre.
- Det vil lægge et endnu større pres på fiskerhavnen som kommunen selv har udpeget som et område med stor kulturel værdi. Fiskerhavnen vil blive fyldt med mennesker og det pres som de medfører. Til diverse borgermøder har vi spurgt om hvem der skal stå for oprydning, renovation, etc. efter alle disse mennesker da vi ikke har kapaciteten til det. Vi har aldrig fået et svar.
- Byggeriet ligger lige op ad tippen, som er et af de få tilbageværende større grønne områder i København. Der er ingen tvivl om at byggeriet vil lægge et stort pres på naturen på tippen, og det vil desuden lægge pres på de fredede og truede arter som bor der. Dette er der heller ikke nogen plan for.

Alt i alt virker det som et uigennemtænkt projekt, og vidner endnu engang om at kommunen mangler en overordnet strategi for hvor og hvordan der skal byudvikles, men konstant kommer med hovsa løsninger som stille og roligt får bygget alle de grønne områder og al kulturhistorie væk uden omtanke for de lokale beboere.

Er det virkelig den by vil vil efterlade til vores børn?

Nej vel?

# Svar til: Høring 64914 af: Helle Stigaard Vestlev

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

83

INDSENDT AF

Helle Stigaard Vestlev

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther Kings Vej 17,3,2

HØRINGSSVAR

Jeg er, som beboer igennem 7 år på Engholmene, meget bekymringer for projektet med en broforbindelse fra Islands Brygge til Lyngholm/Myrholm på Engholmene, og ikke mindst omfanget af estimerede daglige cyklister og den påvirkning det vil få for vores færdigetablerede boligområde, som i forvejen er tæt bebygget og med snævre trafikale forhold. Jeg vil i nedenstående fremlægge mine bemærkninger til projektet, herunder landingspunktet på Lyngholm/Myrholm under ét. For begge holme gælder, at byggerierne for længst er færdigopført, lejlighederne er solgt og en masse beboere er flyttet ind. Lokalplanen indeholdt IKKE planer om en broforbindelse, hvilket er blevet bekræftet fra kommunens side. Anlægsarbejdet på begge holme er fuldstændig færdigudført og kan ikke ændres eller tilpasses - folk er flyttet ind og har boet her i flere år. Ingen kan således udvide holmene og tilpasse disse i forbindelse med cykelprojektet.

De allerede eksisterende bygninger på begge holme er færdigopført med ensrettede gader, planter og træer, bænke, molokker og fortov. Adgangsforholdene fra gadesiden er tydelige på begge holme, hvor der bl.a. er indpasset cykelparkering- og korttidsparkering. På Lyngholm ligger en stor aldersintegreret daginstitution på et hjørne. Der er i dag begrænset trafik omkring institutionen, som med sin placering med udgange på begge sider af et gadehjørne er meget sårbart for trafik på begge sider af hjørnet. Her bliver børn hentet og bragt og umiddelbart ved siden af, er der opkørsel fra en p-kælder. Vejarealerne har væsentlige begrænsninger i forhold til at kunne håndtere en øget kapacitet til cykeltrafik, der er skitseret i jeres projekt.

Vedrørende landingspunkterne - afhængig af løsningsforslag - bemærker jeg følgende: En konsekvens for at give plads til cykelforbindelsen må være ekspropriation, inddragelse af kanal eller tilbagerykning/nedrivning af eksisterende bebyggelse. Dette vil få en umiddelbar økonomisk konsekvens ved tab af byggeretter for arealerne syd for havnen - idet det næppe er gangbart at fjerne byggeretter fra de færdigopførte ejendomme på Lyngholm og Myrholm. Det vil også betyde voldsomme mængder af cykler umiddelbart uden for gadedøren samt skabe utryghed samt barriere til vandet, som er stedets væsentlige attraktion. En cykelforbindelse med 15-25.000 cyklister vil ikke være mulig uden etablering af et bredere areal foran hoveddørene til bebyggelserne. En løsning, hvor cykelforbindelsen - imod borgernes tydelige protester - skal presses ned i et område, som i forvejen er 'maks'et ud' vil betyde, at den fremtidige benyttelse af såvel byrum og det kreative blå kanalrum

vil blive væsentligt indskrænket.

Der vil desuden opstå nogle særdeles uheldige krydsningspunkter mellem cykelforbindelsen, promenade og broen over kanalen, udkørslen fra Sivholmen og de mange parkeringskældre, daginstitutionen og de mange små skolebørn i området samt trafikken af store lastbiler til servicering af butikker og restauranter. Alt sammen skal ske på meget små og smalle gader med mange bløde trafikanter.

Den videre cykeltrafik til Enghave Brygge metrostation vil ydermere forudsætte bearbejdning af et trafikkrøds over Nelson Mandelas Allé. Ud over de tidligere nævnte negative effekter for brolandingerne har en cykelforbindelse over Lyngholm den konsekvens, at en evt. påbygning i form af en boardwalk ud i kanalen betyder en væsentlig indskrænkning af den smalle kanal, som dagligt besejles af mange småbåde fra nær og fjern, folk på paddleboard og i massevis af kajaker og robåde.

Jeg ser med bekymring på de umiddelbare kvalitetsforringelser for de nuværende beboere, som etableringen af en cykelforbindelse over holmene vil medføre. Det vil også medføre en forringelse for de mange besøgende, som kommer til området i større og mindre flokke – både til vands og til lands.

Herudover ser jeg trafikale udfordringer ved krydsningspunkter ved promenader og broer, hvor der kan opstå utrygge situationer for beboere og brugere i området. Det har en voldsom påvirkning for dels boligområdet som helhed, men ikke mindst den pågældende holm, hvor landingspunktet/erne er foreslået.

Med håb om, at I kan se, at sagen om broens placering bør gå om, ikke mindst så vi alle kan slippe den nagende mistanke om, at inhabilitet og uigennemskuelige særinteresser i denne sag, har påvirket den politiske og forvaltningsmæssige dagsorden i en grad, som minder om antidemokratiske forhold. Lad være med at misbruge jeres magt og start gerne med at lytte til de 5 ejerforeninger på Engholmene, som forgæves forsøger at råbe jer op.

PS! Hvis I synes, at dele af min argumentation er ligegyldig og uden substans, så vil jeg blot bemærke, at mange af argumenterne er identiske med de argumenter, som By og Havn v/Anne Aage har fremført som årsag til, at en sydligere bro skulle udelukkes.

Venlig hilsen

Helle Stigaard Vestlev

# Svar til: Høring 64914 af: Erik Jørgensen

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

82

INDSENDT AF

Erik Jørgensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for klima, trængsel og sundhed i København

BY

Københavns N.

POSTNR.

2200

ADRESSE

Kosgade 16

HØRINGSSVAR

## **Høringssvar til Kommuneplan 2024**

*Af Rådet for klima, trængsel og sundhed i København*

Rådet anbefaler, at følgende tre områder inkluderes i Kommuneplan 24, så kommunens vision om en fremtidig klimavenlig hovedstad kan realiseres og få konkrete handlingsrammer. Vi kan ikke vente til Kommuneplan 2029 med at indføre principper, der skal gøre hovedstaden klimapositiv inden 2035.

- **Cykelinfrastruktur**
- **Trafikøer**
- **Lynetteholm - drop Østlig ringvej**

### **Cykelinfrastruktur**

I Københavns Plan 24 (KP24) er målsætningen en sammenhængende hovedstad med grøn transport, og dette støttes af alle. Alligevel halter cykelinfrastrukturen allerede i dag, og dette problem forventes kun at vokse i de kommende år. Antallet af københavnere i nye bydele stiger, cykelpendlingen fra omegnskommunerne øges via nye supercykelstier og biltrafikken årligt skal reduceres med 2 %.

Infrastrukturen for cykler bør følge denne udvikling, og der bør udarbejdes en overordnet plan for dette i KP24. Der er i dag begrænset plads på cykelstierne, og hvis vi ønsker at få flere til at cykle, er

det nødvendigt med en overordnet plan for cykelinfrastrukturen. Dette kan ikke vente til KP29.

Planen bør blandt andet undersøge løsninger på følgende problemstillinger:

- Hvordan sikres plads til både langsomme og hurtige cyklister? Det opleves som utrygt for langsomme cyklister, børn, ældre osv. at færdes på cykelstier sammen med el-ladcykler, der kører med 30 km/t. Skal en del af vejbanen inddrages til cykelsti, eventuelt med billigere løsninger som start?
- Hvad gøres med motordrevne køretøjer (scootere mm)? Bør der etableres grønne cykelstier, hvor kun pedalcykler har adgang?
- Hvordan bindes de forskellige bydele sammen i cykeltransportkorridorer? Når der for eksempel opføres en ny bro over havnen, bør vejenes kapacitet udvides over et større område end blot omkring broen, så det bliver muligt at cykle fra Amager til Nørrebro/Vesterbro. Den samme udfordring gør sig gældende ved nybyggeri (Nordhavn, Tingbjerg, Jernbanebyen, Bådehavns kvarteret osv.) og ved etablering af supercykelstier.
- Eksempler på områder, hvor cykelinfrastrukturen med fordel kan udbygges:
- Der bør etableres en bro over banelegemet mellem Vesterbro og Jernbanebyen, så københavnere bedre kan få adgang til de to eneste nye grønne områder i den eksisterende by (Jernbanebyen og parken ved H.C. Ørstedsværket).
- Halv nedrivning af Bispeengbuen, som kommunerne har vedtaget, giver mulighed for at skabe en attraktiv cykelinfrastruktur fra Damhussøen (Grøndalsruten) og ind til Nørrebro og Frederiksberg. Halvering af Bispeengbuen og en ny grøn supercykelsti bør derfor skrives ind i Kommuneplanen.

## Trafikøer

Trafikøer er ikke inkluderet i KP24, selvom trafikøer kan være løsningen på mange af de udfordringer, som kommunen står over for, og kunne skabe en by, som borgerne efterspørger, f.eks. i forbindelse med Københavns Klimaborgerting. Trafikøer reducerer biltrafikken, giver mulighed for at plante grønt og fremmer cykling, gang og kollektiv transport.

Kommunen bør overveje at implementere trafikøer i flere bydele og gerne i hele København.

Trafikøer prioriterer cykling, gang og kollektiv transport, men tillader stadig bilkørsel for dem, der har ærinde i bydelen. Det anbefales derfor at prioritere trafikøer for at nå kommunens mobilitetsmålsætninger. Der er gode erfaringer fra Nørrebro, hvor borgerne har taget løsningen til sig i Guldbergsgade-kvarteret. Blågårdsgade-kvarteret har fået en ny trafikø, men løsningen bør spredes til resten af København og ikke kun begrænses til Nørrebro.

Det er især oplagt at etablere Lynetteholm som en trafikø, så Lynetteholm ikke bidrager til øget trafik i København og biltrafik til lufthavnen.

Læs mere om trafikøer her: <https://trafikoe.dk/>

## Lynetteholm - drop Østlig Ringvej



I KP19 er Lynetteholm nævnt som et perspektivområde, der forudsætter, at der etableres infrastruktur til området. Siden er der gennemført forskellige forundersøgelser af infrastruktur, og forskellige former for byudvikling er vurderet i en strategisk miljøvurdering. Det er vigtigt, at KP24 tager klart stilling til, på hvilke betingelser man vil bygge en ny bydel på Lynetteholm og de øvrige arealer i det østlige havneområde.

En Østlig Ringvej vil betyde, at beboerne i de østlige havnearealer vil anvende bil. Erfaringen viser, at når man både etablerer kollektiv trafik og gode vilkår for biltrafikken, så vælger de fleste bilen.

Generelt bør KP24 tage et opgør med biltrafikkens dominans og nedbringe kapaciteten på vejene, hvor man vil fredeliggøre byområder. Derfor bør der ikke bygges en Østlig Ringvej, da den vil øge biltrafikken.

Hvis København skal være CO<sub>2</sub>-positiv i 2035, bør projekter som skaber CO<sub>2</sub> ikke prioriteres.

Alene trafikken i Østlig Ringsvejs havnetunnel vil ifølge Vejdirektoratet give et CO<sub>2</sub>-udslip i perioden 2027 til 2070 på 311.300 tons CO<sub>2</sub>. Dertil kommer hele anlæggets CO<sub>2</sub>-udledning.

*Rådet for klima, trængsel og sundhed i København består af: Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Østerbro, Miljøpunkt Indre by & Christianshavn, Miljøpunkt Amager, Jaja Architects, Susanne Krawack, Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København og IDA.*

#### MATERIALE:

hoerings svar til kommuneplan 2024.pdf

## Hørings svar til Kommuneplan 2024

*Af Rådet for klima, trængsel og sundhed i København*

Rådet anbefaler, at følgende tre områder inkluderes i Kommuneplan 24, så kommunens vision om en fremtidig klimavenlig hovedstad kan realiseres og få konkrete handlingsrammer. Vi kan ikke vente til Kommuneplan 2029 med at indføre principper, der skal gøre hovedstaden klimapositiv inden 2035.

- **Cykelinfrastruktur**
- **Trafikøer**
- **Lynetteholm – drop Østlig ringvej**

### Cykelinfrastruktur

I Københavns Plan 24 (KP24) er målsætningen en sammenhængende hovedstad med grøn transport, og dette støttes af alle. Alligevel halter cykelinfrastrukturen allerede i dag, og dette problem forventes kun at vokse i de kommende år. Antallet af københavnere i nye bydele stiger, cykelpendlingen fra omegnskommunerne øges via nye supercykelstier og biltrafikken årligt skal reduceres med 2 %.

Infrastrukturen for cykler bør følge denne udvikling, og der bør udarbejdes en overordnet plan for dette i KP24. Der er i dag begrænset plads på cykelstierne, og hvis vi ønsker at få flere til at cykle, er det nødvendigt med en overordnet plan for cykelinfrastrukturen. Dette kan ikke vente til KP29.

Planen bør blandt andet undersøge løsninger på følgende problemstillinger:

- Hvordan sikres plads til både langsomme og hurtige cyklister? Det opleves som utrygt for langsomme cyklister, børn, ældre osv. at færdes på cykelstier sammen med el-ladcykler, der kører med 30 km/t. Skal en del af vejbanen inddrages til cykelsti, eventuelt med billigere løsninger som start?
- Hvad gøres med motordrevne køretøjer (scootere mm)? Bør der etableres grønne cykelstier, hvor kun pedalcykler har adgang?
- Hvordan bindes de forskellige bydele sammen i cykeltransportkorridorer? Når der for eksempel opføres en ny bro over havnen, bør vejenes kapacitet udvides over et større område end blot omkring broen, så det bliver muligt at cykle fra Amager til Nørrebro/Vesterbro. Den samme udfordring gør sig gældende ved nybyggeri (Nordhavn, Tingbjerg, Jernbanebyen, Bådehavnskvarteret osv.) og ved etablering af supercykelstier.
- Eksempler på områder, hvor cykelinfrastrukturen med fordel kan udbygges:

- Der bør etableres en bro over banelegemet mellem Vesterbro og Jernbanebyen, så københavnere bedre kan få adgang til de to eneste nye grønne områder i den eksisterende by (Jernbanebyen og parken ved H.C. Ørstedsværket).
- Halv nedrivning af Bispeengbuen, som kommunerne har vedtaget, giver mulighed for at skabe en attraktiv cykelinfrastruktur fra Damhussøen (Grøndalsruten) og ind til Nørrebro og Frederiksberg. Halvering af Bispeengbuen og en ny grøn supercykelsti bør derfor skrives ind i Kommuneplanen.

## Trafikøer

Trafikøer er ikke inkluderet i KP24, selvom trafikøer kan være løsningen på mange af de udfordringer, som kommunen står over for, og kunne skabe en by, som borgerne efterspørger, f.eks. i forbindelse med Københavns Klimaborgerting. Trafikøer reducerer biltrafikken, giver mulighed for at plante grønt og fremmer cykling, gang og kollektiv transport.

Kommunen bør overveje at implementere trafikøer i flere bydele og gerne i hele København.

Trafikøer prioriterer cykling, gang og kollektiv transport, men tillader stadig bilkørsel for dem, der har ærinde i bydelen. Det anbefales derfor at prioritere trafikøer for at nå kommunens mobilitetsmålsætninger. Der er gode erfaringer fra Nørrebro, hvor borgerne har taget løsningen til sig i Guldbergsgade-kvarteret. Blågårdsgade-kvarteret har fået en ny trafikø, men løsningen bør spredes til resten af København og ikke kun begrænses til Nørrebro.

Det er især oplagt at etablere Lynetteholm som en trafikø, så Lynetteholm ikke bidrager til øget trafik i København og biltrafik til lufthavnen.

Læs mere om trafikøer her: <https://trafikoe.dk/>

## Lynetteholm – drop Østlig Ringvej

I KP19 er Lynetteholm nævnt som et perspektivområde, der forudsætter, at der etableres infrastruktur til området. Siden er der gennemført forskellige forundersøgelser af infrastruktur, og forskellige former for byudvikling er vurderet i en strategisk miljøvurdering. Det er vigtigt, at KP24 tager klart stilling til, på hvilke betingelser man vil bygge en ny bydel på Lynetteholm og de øvrige arealer i det østlige havneområde.

En Østlig Ringvej vil betyde, at beboerne i de østlige havnearealer vil anvende bil. Erfaringen viser, at når man både etablerer kollektiv trafik og gode vilkår for biltrafikken, så vælger de fleste bilen.

Generelt bør KP24 tage et opgør med biltrafikens dominans og nedbringe kapaciteten på vejene, hvor man vil fredeliggøre byområder. Derfor bør der ikke bygges en Østlig Ringvej, da den vil øge biltrafikken.

Hvis København skal være CO<sub>2</sub>-positiv i 2035, bør projekter som skaber CO<sub>2</sub> ikke prioriteres.

Alene trafikken i Østlig Ringsvejs havnetunnel vil ifølge Vejdirektoratet give et CO<sub>2</sub>-udslip i perioden 2027 til 2070 på 311.300 tons CO<sub>2</sub>. Dertil kommer hele anlæggets CO<sub>2</sub>-udledning.

*Rådet for klima, trængsel og sundhed i København består af: Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Østerbro, Miljøpunkt Indre by & Christianshavn, Miljøpunkt Amager, JaJa Architects, Susanne Krawack, Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København og IDA.*

# **Svar til: Høring 64914 af: Janne Jensen**

## APPLICATION DATE

21. oktober 2024

## SVARNUMMER

81

## INDSENDT AF

Janne Jensen

## BY

Kastrup

## POSTNR.

2770

## ADRESSE

Corneliusmindevej 19

## HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener. Følgende tiltag bør iværksættes: Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet. Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer. Partikelforureninger fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Jorunn Keller**

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

80

INDSENDT AF

Jorunn Keller

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Klitrose Alle 20

HØRINGSSVAR

Udvidelse af en i forvejen travl lufthavn, der ligger midt i byen er i mine øjne dybt uansvarligt og kun drevet af ønsket om økonomisk vinding. Det vil ske på bekostning af flere tusinde - titusinder af borgeres helbred, der forringes af den stigende partikel- og støjforurening, der allerede er påvist alt for høj.

# Svar til: Høring 64914 af: Julie Ziersen

## APPLICATION DATE

21. oktober 2024

## SVARNUMMER

79

## INDSENDT AF

Julie Ziersen

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Grækenlandsvej 39 st. Tv.

## HØRINGSSVAR

Forslag 1: Støj Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støre op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens. Forslag 2: Sundhedsrisiko Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer. Forslag 3: Klima Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Der bliver fløjet som aldrig før, og borgere på Amager og i Københavns Kommune, bliver taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr, hvor der år efter år sættes rekorder i antal flyafgange til både passagerer og fragt. Lufthavnen står ligeledes overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig MEGET kritisk til, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner... Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen. Forslag 4: Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener. Følgende tiltag bør iværksættes: Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet. Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen

af bæredygtige flybrændstoffer. Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.



# **Svar til: Høring 64914 af: Kathrine S. Viltoft**

## APPLICATION DATE

21. oktober 2024

## SVARNUMMER

78

## INDSENDT AF

Kathrine S. Viltoft

## BY

Kastrup

## POSTNR.

2770

## ADRESSE

Hyben Allé 21

## HØRINGSSVAR

Jeg har boet i Kastrup i 17 år, og aldrig har lugt og støj fra lufthavnen generet mere. Der er mange dage hvor man ikke kan åbne sit vindue hjemme, fordi der kommer til at stinke af flybrændstof indenfor. Der er mange nætter hvor man ikke kan sove med sit vindue åbent, fordi der flyves hele natten. Jeg er virkelig bekymret for mig og mine børns helbred. Og jeg er frustreret og rasende over at man vægter økonomi og vækst over borgernes sundhed og velbefindende. Jeg har følgende forslag: Forslag 1: Støj Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støje op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens. Forslag 2: Sundhedsrisiko Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer. Forslag 3: Klima Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Der bliver fløjet som aldrig før, og borgere på Amager og i Københavns Kommune, bliver taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr, hvor der år efter år sættes rekorder i antal flyafgange til både passagerer og fragt. Lufthavnen står ligeledes overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig MEGET kritisk til, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner... Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen.

# Svar til: Høring 64914 af: Line H

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

77

INDSENDT AF

Line H

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Persiensvej

HØRINGSSVAR

Hvis København fortsat skal "være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer.", som der står i "Fremtidens klimavenlige hovedstad - Kommuneplan 2024, må og skal der gøres noget ved lufthavnen.

Efter 12 år på Amager oplever vi større og større gener i form af støj og - langt værre - stank af jetfuel og høje niveauer af partikelforurening. Forurening, der blæser, hvor vinden bærer den, og dermed også viser udslag på luftmålere placeret i andre bydele.

Antallet af flyvninger bør nedbringes.

Krav om synlige målinger udført og databehandlet af uvildig part (ikke længere lufthavnen!). Gælder både luft og støj.

Minimering af fragtflyvninger fx ved at flytte til andre dele af landet og indføre natzone samt sætte krav til flyenes bæredygtighed.

Politisk pres på implementering af bæredygtige brændstoffer.

# **Svar til: Høring 64914 af: Winnie Knudsen**

## APPLICATION DATE

20. oktober 2024

## SVARNUMMER

76

## INDSENDT AF

Winnie Knudsen

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Sognefjordsgade nr. 9

## HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener. Følgende tiltag bør iværksættes: Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet. Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer. Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## Svar til: Høring 64914 af: Jens Peter Jensen

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

75

INDSENDT AF

Jens Peter Jensen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Cypres alle 10

HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. Det er en helt bynær lufthavn som vil vækste og være stor på både passagerer til/fra København, men også i højt omfang transitpassagerer og fragthub, som begge inden gavn har for København, men udelukkende bidrager med forurening og udledning i det større antal operationer (antal fly) i lufthavnen.

I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening.

Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen mange kilometer fra lufthavnen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres

ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.

- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
- Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Linda Roth**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

74

INDSENDT AF

Linda Roth

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Højgården 2, St 116

HØRINGSSVAR

Jeg har boet i Tårnby siden 1/1-2017, og larmen og ikke mindst luftforureningen fra Københavns Lufthavn er blevet væsentligt forværret de seneste år. Jeg frygter for mit helbred i den henseende.

## **Svar til: Høring 64914 af: Marcel Biot**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

73

INDSENDT AF

Marcel Biot

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 7

HØRINGSSVAR

Planen indeholder etablering af en cykelbro på Lyngholm. Den landing vil ødelægge trafiksikkerheden og lokalmiljøet på Engholm Brygge. Broen skæ flyttes længere syd på, sådan som det til fulde er beskrevet i flere skrivelser fra Ejerforeningerne på Engholm Brygge.

politikere på rådhuset bedes tage ansvar og stoppe den katastrofale gennemgørelse af broen på pkt G5.

# Svar til: Høring 64914 af: Malene Dissing

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

72

INDSENDT AF

Malene Dissing

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Helikonsvej 14

HØRINGSSVAR

"København skal fortsat være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer." Sådan står der i "Fremtidens klimavenlige hovedstad - Kommuneplan 2024", som dette er et høringssvar til.

Der står også, at " Københavns Lufthavn er Nordens største lufthavn og udgør et vigtigt knudepunkt og en international hub i regionen. Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag luffart er vigtig, hvis vi fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister" (side 16)

Mit høringssvar handler netop om lufthavnen, som er placeret cirka 3 km fra mit hjem. Lufthavnen lå der også for 16 år siden, da jeg flyttede ind, og jeg er ikke naiv. Jeg har altid vidst, at som nabo til en lufthavn, må man forvente visse gener i perioder. Men de senere år er støjforureningen fra lufthavnen vokset markant. Målinger viser, at der er ultrafine partikler i luften. I en pressemeddelelse fra lufthavnen selv står der: " DCE konkluderer også, at lufthavnen bidrager betydeligt til udledningen af ultrafine partikler i området tæt på lufthavnen. (..)Selvom sundhedseffekterne af ultrafine partikler endnu ikke er tilstrækkeligt dokumenterede, og der derfor ikke findes gældende grænseværdier for dem, så er det - som med al anden forurening - vigtigt at begrænse luftforureningen mest muligt "

Derfor må og skal der fokus på lufthavnen, der er placeret utroligt bynært i København.

DHL har udvidet sine fragttaktiviteter betydeligt. Københavns Lufthavn fortæller igen og igen om rekordantal rejsende og glæder sig over flere transitflyvninger. Desværre sker det på bekostning på naboerne, og der bør fra politisk side - både lokalt og nationalt - være fokus på lufthavnens virke, hvad angår støj, tidspunkter på døgnet, hvor der må flyves, partikelforurening og lugtgener i forhold til at minimere generne for københavnernes.

Derudover lever vi i en tid med åbenlyse klimaforandringer, der også tilsiger, at vi får nedbragt antallet af flyvninger, og at vi får fløjet på grønne brændstoffer.



Derfor håber jeg, at Københavns Kommune vil arbejde for en lufthavn, der tager mere hensyn til klimaet, til miljøet, til københavnere og til naboerne end tilfældet er i dag, hvor jeg som nabo oplever stigende gener fra lufthavnen.

## **Svar til: Høring 64914 af: Christina Krag**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

71

INDSENDT AF

Christina Krag

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Theisvej 14

HØRINGSSVAR

Støjen og lugten fra Københavns Lufthavn er steget markant i de seneste 24 måneder. En udvidelse af lufthavnen må ikke føre til at dette stiger yderligere. Jeg og min familie har boet på Amager i syv år og generne er blevet markant større end tidligere. Og det virker til at man fra politisk side ikke vil forholde sig til det. Arbejdspladser er åbenbart vigtigere.

Som beboer på Amager lever vi hver dag med gener fra lufthavnen samt med bekymring for, hvilken sundhedsmæssig påvirkning vi og vores børn udsættes for. Når man har valgt at placere en stor lufthavn klods op af en hovedstad, så bør man grundig foretage konsekvensanalyser af både støjgener og påvirkning af borgernes sundhed inden man gør lufthavnen større og i stand til at håndtere flere fly og passagerer. Det føler jeg mig på ingen måde betrygget i er sket.

Udbygningsplaner mv. bør sættes på pause og man bør i stedet underlægge lufthavnen yderligere krav om støjreducerende tiltag og komme til bunds i eventuelle sundhedsskadelig påvirkning af lufthavnens aktiviteter.

## **Svar til: Høring 64914 af: Trine Gjerløv**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

70

INDSENDT AF

Trine Gjerløv

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Kinavej 36

HØRINGSSVAR

Jeg er bekymret for den vedvarende udvidelse af lufthavnen. Vi har boet her på Østamager i mere end 20 år. Igennem den periode har vi oplevet tiltagende gener fra lufthavnen. Larmen har tiltaget betydeligt, det er til stor gene i haven men også for nattesøvnen. Derudover der der kommet betydelige lugtgener. Jeg er alvorligt bekymret for de sundhedsudfordringer det må medføre for beboerne u området. Ikke mindst er jeg alvorligt bekymret for de sundhedsmæssige konsekvenser de må have for vores børn.

## **Svar til: Høring 64914 af: michelle Güllich**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

69

INDSENDT AF

michelle Güllich

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Maglebo 17, St, Tv

HØRINGSSVAR

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støje op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens. Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer. Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der

inkluderer flyenes udledninger. Der bliver fløjet som aldrig før, og borgere på Amager og i Københavns Kommune, bliver taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr, hvor der år efter år sættes rekorder i antal flyafgange til både passagerer og fragt. Lufthavnen står ligeledes overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig MEGET kritisk til, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner... Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen.

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for

eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.

- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
- Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Allan møller**

### APPLICATION DATE

20. oktober 2024

### SVARNUMMER

68

### INDSENDT AF

Allan møller

### BY

Kastrup

### POSTNR.

2770

### ADRESSE

Brattingsborgvej 5

### HØRINGSSVAR

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støj op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens. Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

## **Svar til: Høring 64914 af: Peter Grønberg**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

67

INDSENDT AF

Peter Grønberg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Tønnesvej 51

HØRINGSSVAR

Jeg bor i et villakvarter på Amager, og selvom der er et stykke ud til Lufthavnen, oplever meget ofte kraftig lugt af flybrændstof i vores kvarter. Ofte så slemt, at vi holder os indendørs og for lukkede vinduer. Ikke nok med, at selve lugten er ulækker, vi ved også, hvad ultrafine partikler gør ved sundheden. Derfor er jeg meget bekymret for, hvad det betyder for mig som borger, for ikke at tale om de øvrige godt 200.000 beboere på Amager, at leve med forureningen derfra. Desuden oplever jeg meget støj derudefra, især af fly, der varmer op. Dvs., at det ikke blot er lyden af et fly, der lander eller letter, men en konstant summen, susen og brusen fra lufthavnen. Både lugt og lyd gør sig særligt bemærket på dage, hvor vinden er i syd/sydøst.

Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjertekarsygdomme og alt muligt andet dybt ubehageligt. Desuden er det stressfuldt at leve med den konstante larm, hvilket jeg ligeledes finder dårligt for sundheden.

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



# Svar til: Høring 64914 af: Dan lynge

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

66

INDSENDT AF

Dan lynge

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Skottegården 33

HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.
- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
- Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Lars P. Andersen**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

65

INDSENDT AF

Lars P. Andersen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Hf Sommervirke 3

HØRINGSSVAR

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

## **Svar til: Høring 64914 af: Viktor**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

64

INDSENDT AF

Viktor

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ved Kløvermarken 5, 4.th.

HØRINGSSVAR

Flere træer langs veje og i midterrabatten.

Flere farvet cykelstier i blå for at bybilledet viser at cykler er byens fokus.

Farv alle busbaner med rød asfalt for at give en slags "skinneeffekt" som man kender det fra letbane, s-tog osv.

Letbane projekter gennem byen. De er billigere end metro og kan både laves med asfalt, hvis de skal deles med busser, eller med græs for at give noget "natur" til de kedelige grå asfalt veje.

# Svar til: Høring 64914 af: Jesper Haugaard

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Jesper Haugaard

BY

KASTRUP

POSTNR.

2770

ADRESSE

Blåregn Alle 7

HØRINGSSVAR

## **Høringssvar vedrørende påvirkningen fra Københavns Lufthavn**

Jeg vil gerne udtrykke min dybeste bekymring over den alvorlige påvirkning, som Københavns Lufthavn har på min og min families sundhed og livskvalitet. Vi oplever dagligt støj- og luftforurening, som forringer vores trivsel og udgør en sundhedsrisiko. På baggrund af denne påvirkning opfordrer jeg kraftigt til, at der træffes konkrete foranstaltninger for at beskytte borgernes helbred og miljøet.

### **Forslag 1: Støjreduktion**

Jeg opfordrer til en markant reduktion af støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom de danske støjgrænser tillader op til 80 dB om natten, især fra fragtflyvninger, er det veldokumenteret, at langvarig støjbelastning har alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser. WHO har kritiseret de danske grænser som værende for høje, og flere studier viser en sammenhæng mellem støj og øget risiko for sygdomme som kræft, demens og forhøjet blodtryk. Jeg opfordrer derfor til en revurdering af støjgrænserne og en reduktion af antallet af støjende flyvninger i natte- og morgenstunden.

### **Forslag 2: Sundhedsmæssig beskyttelse mod luftforurening**

Jeg er bekymret over de høje koncentrationer af ultrafine partikler, der udledes fra Københavns Lufthavn, især fra fragtfly og ældre flymodeller. Ifølge DCE's rapport fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km, hvilket udgør en betydelig sundhedsrisiko for nærliggende beboere. Disse partikler kan forårsage kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Det er afgørende, at Københavns Kommune tager ansvar for borgernes sundhed ved at reducere antallet af fragt- og transitfly og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

### **Forslag 3: Klimahensyn og CO2-regnskab**

Jeg opfordrer til, at Københavns Lufthavn pålægges at føre et CO2-regnskab, som inkluderer alle flyenes udledninger. Den nuværende stigning i antallet af flyvninger til både passagerer og fragt, kombineret med lufthavnens kommende udvidelse, er dybt bekymrende, især set i lyset af Københavns målsætning om at være en klimavenlig by. Lufthavnens vækst er ikke i tråd med de nødvendige tiltag for at reducere CO2-udledninger og beskytte klimaet. Et transparent CO2-regnskab vil skabe øget ansvarlighed og sikre, at væksten ikke sker på bekostning af borgernes sundhed og miljøet.

#### **Forslag 4: Personlig appel**

Hvis København skal kunne opnå sine ambitioner om at være en grøn og sund by, er det afgørende, at lufthavnens forurening adresseres. Den seneste rapport fra DCE viser, at lufthavnen er en betydelig kilde til ultrafine partikler, som spreder sig over store dele af København. Dette medfører en uacceptabel sundhedsrisiko for os borgere, som ikke alene påvirkes af forureningen, men også af konstant støj og lugtgener fra flytrafikken.

Jeg opfordrer derfor til følgende konkrete tiltag:

- **Reduktion af flyoperationer**, herunder fragt- og transitflyvninger samt private jets, eller flytning af en del af trafikken til andre dele af landet.
- **Politisk pres for at fremme implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.**
- **Overvågning og offentliggørelse af partikelforureningen**, samt en grundig sundhedsfaglig vurdering af eksponeringens konsekvenser.

Disse tiltag vil ikke alene beskytte borgernes helbred, men også bidrage til at København kan leve op til sin målsætning om at være en klimavenlig hovedstad med fokus på borgernes livskvalitet.

# Svar til: Høring 64914 af: Richard Schalburg

## APPLICATION DATE

20. oktober 2024

## SVARNUMMER

62

## INDSENDT AF

Richard Schalburg

## BY

københavn sv

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Peter Holms Vej 14

## HØRINGSSVAR

Tak for muligheden for at bidrage til KBHs kommunes klimaindsats. Hovedproblemet er trafik og transport i kommunen med fossilbiler. Der er masser af muligheder for at transportere sig i Kbh fra og til Kbh fra omegnskommunerne. Det har tidligere været prøvet at oprette en betalingsmur/løsning, hvilket ikke lykkedes pga. politisk modstand fra omegnskommunerne. Et reelt ønske om at reducere trafik- og transportmængden kan løses ved at reducere hastigheden til 40 km/t om dagen og 30 km/t om aftenen. Der skal være stop for at lave omfartsveje eller nye veje for at tilgodese få borgere fx som en ny vej ud til Folehaven. Cykelstierne skal udvides, hvor de er for smalle. Man kan også ensrette en række veje. Man kan også kræve et miljømærke på biler, som i Tyskland. Kommunen kan gøre prisen på parkering på niveau eller højere end at transportere sig med det offentlige. Kommunen kan også favorisere cyklister og sekundært elbiler. Lastbiler skal dirigeres udenom byen, så vidt muligt. Der skal være forbud mod varetransport mellem 18.00 og 7.00 af hensyn til beboerne. Vedrørende det vedvarende byggeri bør der stilles krav til kvaliteten af byggeriet og bæredygtighed. Der bør også sikres flere grønne områder ved nybyggeri. Der er adskillige eksempler på, at der var planlagt et grønt område fx i Sydhavnen, og hvor vi ser, at områdets størrelse mindskes til fordel for økonomi. Der bør være klare støjregler i byen og ved badezonerne. Der er ingen, der tager ansvar. Badezoner bibringer meget støj. Det kan reguleres fx ved skiltning om badning forbudt der, hvor der ikke er badezoner, og om støj. Der skal tages hensyn til eksisterende beboere, hvor der påtænkes ændringer. Sidst men ikke mindst er der alt for mange afvigelser fra lokalplaner, hvilket gør, at vi ikke kan stole på lokalplanernes indhold. Det er en glidebane

## **Svar til: Høring 64914 af: Jens Peter Mortensen**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Jens Peter Mortensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Landsforeningen Mindre Affald

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Slagelsegade 14

HØRINGSSVAR

Hej

Der er udarbejdet to små tillæg til kommuneplanen:

- Byomdannelse af tankstationer fra benzin til el
- Placering af sorteringspunkter for husholdningsaffald

Vedlagt

MATERIALE:

byomdannelse af tankstationer fra benzin til el.pdf

placering af sorteringspunkter for husholdningsaffald.pdf



## Forslag til tillæg til kommuneplanen

### Electric Power-2-X – et byomdannelsesprojekt

Mange tankstationer er i gang med at blive lavet om fra, at der er benzinstandere til ladestandere.

Det betyder, at der er gang i en byomdannelsesproces, der ikke er skrevet ind i kommuneplanen. Det betyder også, at der er udviklingsmuligheder. Ladestandere fylder ikke så meget og har ikke samme risiko som benzinstandere.

Her er der derfor et forslag til tillæg til kommuneplanen.

#### Electric City

Alle tankstationer skal ombygges til ladestandere. Der, hvor der i forvejen ikke er beboelse over tankstation, skal der tillades bebyggelse af boliger fra 1. sal og op til 5. sal.

Da der ikke længere skal være tanke nede i jorden kan der etableres en kælder. Her er nogle forslag til, hvad der skal være i kælder til tidligere tankstationer med benzinstandere:

- Der skal indrettes parkeringspladser til deleebiler og cykler.
- Der skal etableres jordvarme fx gennem funderingspæle.
- Ved eventuelle afværgeforanstaltninger, hvor der pumpes vand op, skal der etableres varmeindvindning på vandet.
- Det skal kunne tillades, at naboejendomme forsynes med fjernvarme fra jordvarmeanlægget distribueret gennem termonet (5. generations fjernvarme).
- Der skal etableres et batteri, der mindst kan dække 500 personers elforbrug i 1 time.
- Der skal etableres opsamlingsbeholder for regnvand, der skal forsyne vask og toiletter i bygningen ovenover.

På tagene skal der etableres:

- Regnvandsopsamling fra tagarealer.
- Solceller
- Eventuelt tagvindmøller
- Det skal kunne tillades leasing af naboejendommenes tagarealer til opsætning af solceller.

For at udarbejde konkrete byomdannelsesprojekter, tankstation for tankstation bør kommunen invitere repræsentanter for de relevante olieselskaber ind i en arbejdsgruppe under navnet: Electric Power-2-X, Electric City eller lignende. Olieselskaber med tankstationer i Københavns Kommune er OK-Benzin, Shell, Circle K, Uno-X og Q8. Der kan være flere.

I arbejdsgruppen inviteres yderligere relevante leverandører af solceller, batterier, jordvarme, termonet, delebiler mv.





## **Forslag til tillæg til kommuneplanen**

### **Placering af sorteringspunkter i det offentlige areal**

I affaldsplanen indgår sorteringspunkter som supplement til indsamling af affald fra husstandene. Sorteringspunkterne er opstillet efter, hvor der bor mange mennesker.

Med det udvidet producentansvar for emballager bliver det nødvendigt, at tilpasse indsamling af husholdningsaffald til genbrug samt til borgernes og erhvervslivets bevægelsesmønstre mellem detail og forbruger.

Det kan ske gennem opstilling af sorteringspunkter, der tager disse andre hensyn. Derfor er her et forslag, der tager hul på en nær fremtid:

#### **Emballager**

Emballager består mestendels af materialer som plast, metal, glas, papir og pap. Disse affaldsfraktioner skal derfor samles ind som om, det er emballager.

I Dansk Retursystem er der allerede et mønster for indsamling af emballager. Mange af kuber til glasaffald er opstillet, der hvor Dansk Retursystem har deres automater. Det er derfor oplagt, at der skabes plads til etablering af ovennævnte affaldsfraktioner ved supermarkedernes automater for returemballager.

#### **Elektronik**

Elektronikaffald bør samles ind i nærheden af elektronikforhandlere. Det vil være oplagt med en aftale med forhandlerne.

#### **Pakkepost**

Sorteringspunkt til især pap men også plast er oplagt opstillet ved pakkepostbutikker.

#### **Tekstiler**

Der er mange butikker, nogle knyttet til velgørende organisationer, der lider under en tilfældig indsamling af tekstilaffald i sorteringspunkter. Det risikerer at skade butikslivet, fordi kunder og borgere ikke kan finde ud af, hvad der skal afleveres hvor.

Stil spande til tekstilaffald op ved butikkerne og få en aftale med dem om, at tekstiler indleveres til dem først og derefter kan de levere til kommunen.

#### **Take-Away**

På Islandsbrygge er der en kommunal affaldsspand til pizzabakker. Det er modellen for indsamling af Take-Away emballager. Der skal være en spand til pizzabakker, kopper/krus og en til andet ind til videre.

Selvom at der ikke er indført genbrugsemballager, så kommer indsamlingssystemet på denne måde på plads. Affaldet kan sorteres efterfølgende i engangsemballager, der sendes til genanvendelse, samt i genbrugsemballager, der sendes til vask og genbrug.

# Svar til: Høring 64914 af: Kenneth Hassel Hansen

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Kenneth Hassel Hansen

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Kastrupkrogen 36. 4tv.

HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.
- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
- Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

# Svar til: Høring 64914 af: Sandra Ulrik

## APPLICATION DATE

20. oktober 2024

## SVARNUMMER

59

## INDSENDT AF

Sandra Ulrik

## BY

Dragør

## POSTNR.

2791

## ADRESSE

Elborg Alle 37/0

## HØRINGSSVAR

Jo lufthavnen var her da jeg flyttede til for 22 år siden. Meeeen der var mængden af flyvninger halvdelen af hvad det er idag.

Nogle steder på øen kan man ikke have sit vasketøj hængende ud fordi der lugter af fuel.

Flyvninger kan starte massivt fra 2245 , lige give et lille slip fra 24-02 hvor fragt flyverne starter ..når klokken runder 5:45 så starter passagerflyverne igen. Dette er for mit vedkommende, min virkelighed i 2 1/2 uge i træk i denne omgang. Og det lader til at forsætte i skrivende stund en søndag.

Larmen er usund, roen for restitution for kroppen er for lille..og forureningen er usund.

Noget kunne mindskes hvis vi som i andre lande ikke flyver om natten, og holder selskaberne op på at købe flyvere der forurener mindre. Et fokus på partikler fra Groundpower ville i den grad også være en ide. Evt med filtre og elbiler

Så lad det lande på et fornuftigt niveau. Afgifter til forurening er jo ikke vejen frem.

- elbiler i lufthavn

- partikelfiltre på traktorene og andre køretøjer (det skal der være på dieslbiler der pt kører ind i kbh.)

- ingen flyvninger (som i andre lande) fra kl 23/24:00

- krav til flyselskaber om mindre støjende og forurenende flyvere

- ingen larm før kl 7, som andre håndværkere/firna er under. Særligt i weekender

# **Svar til: Høring 64914 af: Morten Hjorth Jahnsen**

APPLICATION DATE

20. oktober 2024

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Morten Hjorth Jahnsen

BY

Kbh. S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Gladiolusvej 4

HØRINGSSVAR

Fremtidens klimavenlige hovedstad bliver nødvendigvis nødt til at indeholde et afsnit om luftforurening fra partikler, herunder de ultrafine, som en nylig rapport har dokumenteret er et stort problem flere kilometer fra lufthavnen. Man gambler i denne sammenhæng med borgernes sundhed på Amager. Men det er jo også et problem for det øvrige København, hvor der bla. kører hundredevis af meget forurenende knallerter og scootere rundt fra bla. Wolt og andre udbringere.

## **Svar til: Høring 64914 af: K. Støvring**

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

K. Støvring

BY

København S.

POSTNR.

2300

ADRESSE

Siamvej 6

HØRINGSSVAR

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn.

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit og min families helbred. Jeg får ondt i maven over at tænke på, at mine børn leger udenfor i den dårlige luft!

Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

# **Svar til: Høring 64914 af: Marie Reinholdt**

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Marie Reinholdt

BY

KØBENHAVN S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Grækenlandsvej, 40 C, 2

HØRINGSSVAR

Der er slet ikke nok fokus på partikelforurening i den kommende kommuneplan. Først og fremmest giver målsætningen om at forbedre luftkvaliteten i København ingen mening, hvis man ikke adresserer "elefanten i rummet", nemlig den stærkt øgede luft- og støjforurening fra CHP. De ultrafine partikler fra flyenes motorer blæser ind over hele København, men forureningen er selvfølgelig særligt problematisk for os, der bor på Amager. Jetfuel kan lugtes helt op til Amagerbro, og på særligt slemme dage endnu længere mod nord. Det er et kæmpe myndighedssvigt, at det kan forsætte, og at man endda har godkendt en yderligere udvidelse. Derudover skal der gøres noget for at stoppe forureningen fra de mange knallerter, der nu kører rundt alle steder i byen og fratager folk lysten til at cykle. I det mindste skal de ikke have lov til at køre på cykelstierne. Det må de ikke andre steder i Europa, så hvorfor i alverden må de her? Det allerbedste ville dog være, hvis man i byerne indførte et generelt forbud mod benzindrevne knallerter. De foruener mange gange mere end personbiler, og der findes i dag mange eldrevne alternativer.

# Svar til: Høring 64914 af: carl-ole holbøll

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

carl-ole holbøll

BY

københavn s

POSTNR.

2300

ADRESSE

formosavej 45

HØRINGSSVAR

Hvis København vil være en klimavenlig hovedstad, skal der tages hånd om forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" står der, at byen skal være grøn og fremme sundhed. Der er også et mål om at: "Forbedre luftkvaliteten i København, så den lever op til WHO's retningslinjer, og mindske de sundhedsskadelige effekter af luftforureningen." Dette mål kan ikke nås, hvis lufthavnsforureningen ignoreres. En ny rapport fra DCE fra april 2024 viser, at høje koncentrationer af ultrafine partikler trænger ind over bygrænsen. Det er en direkte sundhedsrisiko for hele København og forringer livskvaliteten med støj og lugt.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.

Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet. Natflyvninger skal stoppe.

Partikelforureningen lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige.

Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Thea Halse**

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Thea Halse

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Armeniensvej 43

HØRINGSSVAR

Luftforurening i København bør (også) have fokus. Hvor stort er problemet f.eks. med partikelforureningen fra lufthavnen, og hvad kan der gøres ved det, så dét at bo i København/tæt på lufthavnen ikke går ud over sundheden for os, der bor i byen?



## **Svar til: Høring 64914 af: Kristine Ammitzbøll-Bille**

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Kristine Ammitzbøll-Bille

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 74, 2. Th.

HØRINGSSVAR

Glem ikke miljøet

København skal være den førende by på klima. Men det skal vi også være på miljø.

Derfor skal vi ikke blot koncentrere os om CO2-udledningen, men også om luftforureningen, som alle steder i København ligger over WHO's grænseværdier og koster flere hundrede københavnere livet om året. Dertil kommer sygdomme og sygedage, der koster både livskvalitet og penge.

Få derfor luftforurening ind som indsatsområde i kommuneplanen. På vejene, fra brændeovnene, for naboerne til lufthavnen og i havnen. Ordentlige målinger og ordentlige grænseværdier.

Det er ikke et sekund for tidligt at sikre ren luft til københavnernes.

## **Svar til: Høring 64914 af: Merete Holst**

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Merete Holst

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Amager Landevej 266

HØRINGSSVAR

Det er så fint at man forsøger at reducere co2 i København, alt imens man finder sig i en stigende partikel og støj forurening fra lufthavnen. Stil krav på hele Københavns vegne.. der bor alene 223.000 borger på Amager der bliver forpestet af fuel stank hver dag

# Svar til: Høring 64914 af: Louise Petersen

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Louise Petersen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Formosavej 45

HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

1. Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.
1. Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
1. Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

## **Svar til: Høring 64914 af: Mette**

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Mette

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Grækenlandsvej 129

HØRINGSSVAR

Københavns Lufthavn vokser, og det gør støjen og luftforureningen fra flytrafikken desværre også. Det er skadeligt for helbredet og forringer livskvaliteten for en masse københavnere. Derfor skal der arbejdes på at begrænse lufttrafikken og reducere forureningen fra lufthavnen. Det skal blandt andet være slut med natflyvninger, og der skal loft over antallet af operationer som det er sket andre steder i Europa. Vi skal ikke være hub for hele nordeuropa - dertil ligger lufthavnen alt for tæt på København. Luftforureningen og støjen fra den voldsomme vækst i flytrafikken er det største sundheds- og trivselsmæssige problem for os, der bor i det sydlige København. Derfor skal kommunen arbejde for at begrænse væksten i lufthavnen og mindske luft- og støjforureningen fra flytrafikken.

# Svar til: Høring 64914 af: Claus Holbech

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Claus Holbech

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Præstefælledvej 93

HØRINGSSVAR

Jeg syntes Københavns lufthavn er en vigtig faktor i københavns klimavenlige hovedstad. Vi kan ikke skabe et klimavenligt miljø så længe fly afbrænder 3 liter diesel i sekundet 24/7 alene over amager og københavn, og støjen i stigende grad ødelægger borgernes livskvalitet.

Her er mine kommentarer til en klimavenlig hovedstad.

Støj

Sænk støjniveauet fra Københavns Lufthavn, især om natten. Selvom den danske støjgrænse er 58 dB, er lufthavnen i stand til at generere op til 80 dB i nattetimerne, primært på grund af fragtfly, der ofte er ældre og mere støjende. Denne støj forstyrrer min nattesøvn og påvirker min livskvalitet negativt. WHO kritiserer de danske støjgrænser som for høje, og forskning viser, at konstant støj kan øge risikoen for alvorlige sygdomme som kræft og demens. Derfor er det essentielt at indføre strikse begrænsninger for flyvninger mellem kl. 23 og 07.

Sundhedsrisiko

Det er nødvendigt at begrænse flytrafikken i Københavns Lufthavn for at beskytte borgernes sundhed. Jeg oplever ofte kraftige lugte af flybrændstof, hvilket vækker bekymring for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler inden for en radius af 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. København bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken, især ved at reducere antallet af fragt- og transitfly samt private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Klima

Det er vigtigt at regulere klima- og sundhedseffekterne fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen skal pålægges at føre et CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Med det stigende antal flyafgange, der sætter rekorder år efter år, bliver borgere i Amager og Københavns Kommune taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr. Desuden planlægges en massiv udvidelse, der vil tredoble

kapaciteten. Det er vigtigt at stille spørgsmålstejn ved, om danskerne virkelig har et så stort behov for at flyve. Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og vi bør være kritiske over for, hvem denne vækst faktisk gavner. Der bør derfor indføres klare regler og kontrolmekanismer for at sikre bæredygtighed.

For at København kan opnå status som en klimavenlig hovedstad, må der handles mod forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" står der, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by, med målsætningen om at forbedre luftkvaliteten til at leve op til WHO's retningslinjer. Denne målsætning er urealistisk uden fokus på lufthavnsforurening. Den seneste rapport fra DCE viser, at koncentrationer af ultrafine partikler udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer livskvaliteten gennem støj og lugtgener.

### **Foreslåede tiltag:**

- **Reducer antallet af flyoperationer:** Dette kan gøres ved at begrænse fragt- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at omfordele en del af flytrafikken til andre lufthavne i landet, samt at sætte en stopper for flyvning om natten.
- **Politisk pres for bæredygtige brændstoffer:** Fremskynd implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer for at mindske miljøpåvirkningen.
- **Overvågning af partikelforurening:** Der skal foretages grundige målinger af partikelforurening fra lufthavnen, med offentligt tilgængelige resultater, samt en sundhedsmæssig vurdering af risikoen ved eksponering for ultrafine partikler.

Ved at sætte klare begrænsninger på natflyvninger og implementere disse tiltag kan vi beskytte både sundheden og livskvaliteten i København.

## Svar til: Høring 64914 af: Jytte Kjær

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Jytte Kjær

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Østermarievej 20

HØRINGSSVAR

Høringssvar:

Jeg ved og det er bevist, at støj og lugt fra Kastrup lufthavn er sundhedsfarlig og ganske ulidelig i store dele af Amager.

# Svar til: Høring 64914 af: Louise Anker

APPLICATION DATE

19. oktober 2024

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Louise Anker

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Gemmas Alle 11

HØRINGSSVAR

Jeg synes Københavns Lufthavn larmer og lugter, og jeg er bekymret for mit helbred.

Forslag 1: Støj

Reducer støjen fra Københavns Lufthavn. Selvom støjgrænsen i Danmark er 58 dB, må lufthavnen støje op til 80 dB om natten, særligt pga. fragtfly, som ofte er ældre og mere støjende. Dette forstyrrer min nattesøvn og forringer min livskvalitet. WHO kritiserer de danske støjgrænser for at være for høje, og forskning viser, at støj kan øge risikoen for fx kræft og demens.

Forslag 2: Sundhedsrisiko

Begræns flytrafikken i Københavns Lufthavn. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket gør mig bekymret for mit helbred. Ifølge en rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 er lufthavnen den største kilde til ultrafine partikler i en radius på 3 km. Dette kan øge risikoen for kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Københavns Kommune bør prioritere borgernes sundhed ved at begrænse flytrafikken og partikelforureningen. Dette kan gøres ved at reducere antallet af fragt- og transitfly, private jets, og ved at fremme brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Forslag 3: Klima

Reguler klima- og sundhedspåvirkningen fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen bør pålægges at føre CO2-regnskab, der inkluderer flyenes udledninger. Der bliver fløjet som aldrig før, og borgere på Amager og i Københavns Kommune, bliver taget som gidsler i lufthavnens væksteventyr, hvor der år efter år sættes rekorder i antal flyafgange til både passagerer og fragt. Lufthavnen står ligeledes overfor en massiv udvidelse, hvilket vil tredoble kapaciteten. Og man kan spørge sig selv: Har danskerne virkelig så stort et flyvebehov? Hovedaktionæren i lufthavnen er en canadisk kapitalfond, og det er vigtigt at forholde sig MEGET kritisk til, hvem den fortsatte vækst af lufthavnen egentlig gavner... Det kan bl.a. blive tydeliggjort og reguleret ved et CO2-regnskab og løbende uvildig kontrol med lufthavnen.

Forslag 4 (mit personlige høringssvar):

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, SKAL der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for



Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.
- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
- Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

# Svar til: Høring 64914 af: jens tommerup

APPLICATION DATE

18. oktober 2024

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

jens tommerup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NYHAVNSGRUPPEN

BY

københavn k

POSTNR.

1253

ADRESSE

toldbodgade 10b, 1253 København k

HØRINGSSVAR

## **Udtalelse til København Kommunes Kommuneplan**

Nyhavnsgruppens udtalelse falder i 4 dele – De forslag, vi har, er markeret med grønt:

1. Infrastruktur
2. erhvervsliv
3. Turisme
4. Klima

### 1. Infrastruktur:

Ring 2 går igennem Nyhavnsgruppens område. Det betyder, at skal problemerne løses, skal der nedsættes en fælles kommission mellem stat og kommune, så det bliver et fælles projekt, at lede den gennemgående trafik uden om Kgs. Nytorv, Nyhavn og Frederiksstaden.

Men indtil det sker, skal der sikres bedre forhold for gående, cyklende og biler. De nuværende planer om bla. "fredeliggørelse af Toldbodgade" er ikke tilstrækkelige. Der har allerede vist sig ophobning af biler på gennemkørselsgaderne og Skt. Annæ.

Skal området være for beboere og erhvervsliv vil det kræve, at Toldbodgade bliver en art stillevej, hvor den nuværende bredde fra fortov til fortov bevares, og cykelstierne markeres med afstribning i begge sider. Denne løsning vil muliggøre et dagligliv med, af og pålæsning for lokale virksomheder, restauranter handlende og beboere o.a. (med kort tidsbegrænsning), renovationsbiler, håndværkerbiler, flyttebiler. Et dagligliv, der ikke er muligt med de nuværende planer.

Det foreslås endvidere, at langt mere transport flyttes over til havnearealerne med eldrevne både og om muligt også banearealerne, så Det vil mindske forureningen i byen. Herved opfyldes målet s. 89

om NYE TRANSSPORTLØSNINGER . Det der virkeligt ville løse problemet ville være en havnetunnel i havnens længderetning med afkørsel til de enkelte bydele.

I oplægget til

I "Regeringens oplæg til politisk prioriteret opgavebortfald på FFL25 s.4 § 11" foreslås det ?? at politiet ikke længere skal kunne afgøre en sag pga. fremkommelighed, det vil vi opponere kraftigt imod. 21.3. 2024.Som politiets breve af 22.11.23, 7.12.2023 og 21.3.2024 - se bilag 1,2 og 3 tydeligt fremgår, at "...en permanent ensretning af Toldbodgade vil medføre yderligere trafikafviklingsmæssige udfordringer i en sådan grad at samtykke ikke kan gives"

Vi betragter politiets mulighed for afslag som særdeles vigtig for borgerne, da de i deres udtalelser har trafikmæssige helhedshensyn og ikke alene en enkelt trafikgruppes. Derfor ønsker vi denne mulighed opretholdt.

Politiets udtalelser - der er anonymiserede - fremsendes til teknik og miljøforvaltningen - og bedes af denne vedlagt til vores udtalelse, da det for os ikke er teknisk muligt. Det drejer sig om politiets udtalelser af 22.11.23 -7.12.23 -21.3.24. Disse udtalelser fraråder alle den foreslåede ensretning af Toldbodgade.

## 2. Erhvervsliv:

Der er i oplægget til kommuneplan nævnt, at en ny erhvervsstrategi skal komme til efteråret. Det er Nyhavnsgruppens håb, at denne strategi vil muliggøre 15minutters byen, så der i udviklingen af området tages hensyn til beboerne, så de kan handle lokalt. De nuværende parkeringsrestriktioner og omlægning til elparkeringspladser har betydet, at en stor del af den lokale handel i såvel supermarkeder (aldi i Gothersgade, Brugsen i ST. Kongensgade) som små forretninger med grønt og ost er forsvundet. Når der udarbejdes lokalplaner, SKAL der tages hensyn til de lokale beboeres og erhvervsdrivendes daglige behov, så de lokale beboere ikke tvinges til at bruge egen bil for at handle, så det kan "være nemt at foretage de daglige indkøb." Herved vil man også kunne mindske co2 forureningen.

## 3. Turisme:

s. 74 nævnes planmålet "Det er derfor vigtigt, at udviklingen i turismen også tager hensyn til københavnernes hverdagsliv og de lokale bymiljøers identitet." Som vi tidligere har udtalt, så er det vigtigt at få spredt turisterne ved at promovere byens mange seværdigheder. Det er ligeledes vigtigt, at der er opsyn med turisterne og de vejledes i at færdes på cykel.

Det bør tilstræbes, at turisterne ikke færdes i for store grupper, hvad enten de er på cykel eller til fods, da der er tendens til, at de for at følge med gruppen udløser farlige situationer ved bl.a. fodgængerovergange og vejkryds. Herved undgås det også, at de spærrer for den dagligdags færdsel.

## 4. Klima:

Der er stor mangel på de s, 87 nævnte muligheder for en sund klimaby. Hvor der tidligere fandtes sportsfaciliteter på Ofelia Plads med bl.a. beach volleybaner, er disse nu forsvundet. Det er vores håb, at den nye svømmehal på papirøen snart står færdig, så de generelle idrætsmuligheder får et fornyet løft. Til gengæld stiller Nyhavnsgruppen sig skeptisk til havnebadene, da disse mangler cykel, toilet- og omklædningsfaciliteter. Vi vil derfor foreslå, at der bliver indrettet yderligere permanente toiletmuligheder i parkeringshuset og ved Skuespilhuset allerhelst som en tilbygning til denne.

Motion er vigtig, derfor bør man endnu engang se på lokalplan 512, da den jo burde leve op til fredningen af kajerne. En fredning der igen og igen angribes, senest ved dispensationsansøgning i Havnegade.

### **GIV OS DEN FRIE OG UHINDREDE ADGANG TIL KAJERNE TILBAGE.**

Venlig hilsen

Nyhavnsgruppen

v. Jens Tommerup

ps. De vedhæftede udtalelser er anonymise

# **Svar til: Høring 64914 af: Damgaards Boligselskab ApS**

APPLICATION DATE

18. oktober 2024

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Damgaards Boligselskab ApS

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Damgaards Boligselskab ApS

BY

Frederiksværk

POSTNR.

3300

ADRESSE

Hanehovedvej 187

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Vedlagt høringssvar

Med venlig hilsen

Kim Dencher Johansen

MATERIALE:

hoeringssvar til kommuneplan - 2024.pdf

## Høringssvar til Kommuneplan 2024

Området ved Strandlodsvej / Lindgreens Allé er i Kommuneplan 2019 udlagt til blandet bolig- og erhvervsanvendelse (C2-ramme med en bebyggelsesprocent på 150 og en maksimal bygningshøjde på 24 meter). Området har plannummer R19.C.9.4

Området er lokalplanlagt i lokalplan nr. 593 "Lindgreens Allé II" ligeledes til blandet bolig- og erhvervsanvendelse med en bebyggelsesprocent på 150.

Det byggeretsgivende grundareal er ca. 40.000 m<sup>2</sup> svarer til en mulig bebyggelse på ca. 60.000 m<sup>2</sup> etageareal.

Det står nu klart, efter at området er ved at være fuldt udbygget, at den i lokalplanen fastlagte bebyggelse (byggefelter, bygningshøjder og bygningsdybder mv.) giver mulighed at opføre over 64.000 m<sup>2</sup> etageareal inklusive de bevaringsværdige bebyggelser svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 160.

Det må være åbenlyst, at der er tale om en fejl i kommuneplanen/lokalplanen, når vi ikke kan opføre den fastlagte bebyggelse jf. fastlagte byggefelter, bygningshøjder og bygningsdybder mv. Forhold, der er fastlagt ud fra skyggediagrammer, støjrapporter og egenartsanalyser mv.

Vi beder om, at forholdene bringes i orden ved at hæve bebyggelsesprocenten til 160, således det bliver muligt at færdiggøre den politisk vedtagne bebyggelse. Vi har fået overført byggeretter fra to andre matrikler, men nu er der ikke mere, der kan overføres.

Som langt den største grundejer i området, repræsentere vi næsten halvdelen af den muliggjorte bebyggelse. Vi har måtte sløjfe tagboliger på i alt ca. 2.000 m<sup>2</sup>, da det ikke har været muligt at overføre/opkøbe flere byggeretter i området.

Det kan nævnes, at naboområdet umiddelbart mod syd har en bebyggelsesprocent på 185. Naboområdet mod øst, ved lokalplan nr. 544 "Ved Amagerbanen Syd" fastlægger, jf. §5, stk. 1b, at "Eksisterende etageareal i bevaringsværdige bygninger indgår ikke i bebyggelsesprocenten". Derved har dette område også en væsentlig højere bebyggelsesprocent end 150.

Afslutningsvist kan vi nævne manglen på boliger i hovedstaden og klimahensyn mv. som oplagte argumenter for at få mulighed for at afslutte bebyggelsen som det er tiltænkt jf. kommuneplanen og lokalplanen.

De nye tagboliger vil kunne opføres med et forholdsvis beskeden CO<sub>2</sub> aftryk, i og med at de etableres ovenpå allerede opført bygninger og samtidig, fortrinsvis, vil kunne bygges i træ.

Vi håber at ovennævnte vil blive modtaget positivt, og står gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

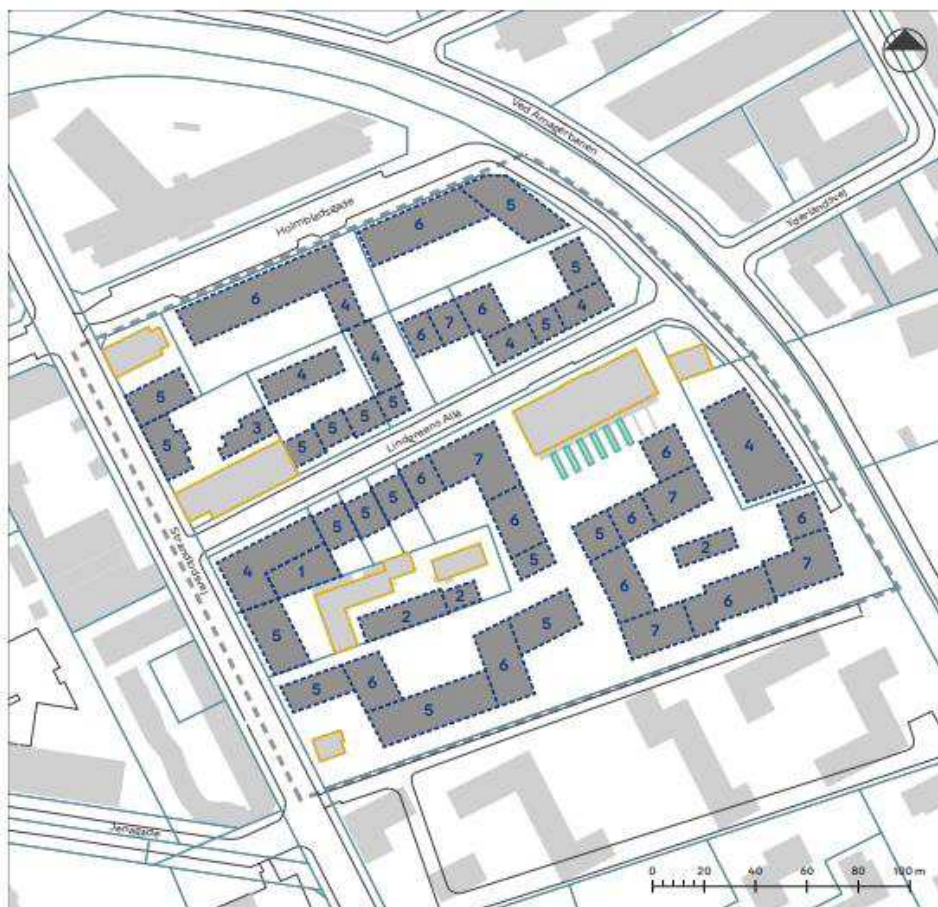
Damgaard's Boligselskab ApS

CVR-nr. 29633088

Ejer af matrikel nr. 30i (syd for Lindgreens Allé)

V/Kim Dencher Johansen

## Tegning 4a · Bebyggelsens omfang og placering



- - - - - Afgrænsning af bygefelt
- Bygefelt
- x Maksimalt etageantal
- Bevaringsværdig bygning
- Bevaringsværdig bygningskonstruktion
- - - - - Områdeafgrænsning
- Eksisterende bygning
- Matrikelskel



Mulig udnyttelse af tagfladerne på eks. bebyggelse inden for gældende lokalplan, hvortil der mangler byggeretter – (markeret med grå).

# **Svar til: Høring 64914 af: Københavns Ældreråd**

APPLICATION DATE

18. oktober 2024

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Københavns Ældreråd

BY

København V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

## **Høringsbrev vedrørende Københavns Kommuneplan 2024**

Københavns Ældreråd udtrykker skuffelse over at Kommuneplan 2024, i lighed med de tidligere, alene har fokus på børn, unge og studerende.

Det står i skarp kontrast til den demografiske udvikling, hvor kommunens egne tal (Status København 2023) viser at fra 2023 til 2033 forventes en kraftig stigning på 53 pct. i antallet af borgere over 80 år. Antallet af 65 til 79-årige forventes også at stige, særligt i slutningen af perioden.

Ældrerådet ønsker en analyse af egnetheden af de boliger i den eksisterende boligmasse hvor de ældre bor og skal bo mange år frem. Hvordan er adgangsforholdene, er badeværelserne store nok til kørestol og rollator og er indretningen funktionel for hjemmeplejen? Ældre skal ikke alle på plejehjem eller i de almene ældreboliger.

Desværre er forvaltningens gentagne svar, at boliger til ældre hører til i kategorien "familieboliger".

I Hvidbogen for den interne høring af Kommuneplan 2024 svares der på Ældrerådets ønske:

"Familieboliger skal således forstås som boliger, der ikke er forbeholdt særlige aldersgrupper eller grupper med særlige behov."

Ældrerådet ønsker at understrege at en del af de ældre vil have særlige behov og derfor er det rettidig omhu at interessere sig for hvorledes ældre faktisk kan blive boende i den eksisterende boligmasse. Det er ikke muligt at bygge os ud af de ældres boligbehov.

I Kommuneplan 2024 må de ældre borgere medtænkes i langt højere grad i sammen med den hyppige opremsning af børne-, unge - og studerende.

Vi savner repræsentationen af alle byens borgere 60+ år, herunder at Kommuneplanens byudvikling tager konkret form efter, at her bor mange ældre københavnere, ligesom byen tager form efter øvrige københavnere.





## **Svar til: Høring 64914 af: Ina Rasmussen**

APPLICATION DATE

17. oktober 2024

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Ina Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ørsted

BY

Fredericia

POSTNR.

7000

ADRESSE

Kraftværksvej 57

HØRINGSSVAR

Høringssvar for H.C. Østed Værket

MATERIALE:

kommuneplan 2024 hoeringsbrev.pdf



Økonomiforvaltningen  
Københavns Rådhus  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

**17. oktober 2024**  
Vores ref.: INARA, UIJRE  
Dok. ansvarlig: INARA

## Høringssvar Kommuneplan 2024, København

Vi har med interesse gennemgået Københavns Kommuneplan 2024.

Vi skal bemærke, at jf. Bekendtgørelse af lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024. Jf. § 11 d. Et byomdannelsesområde, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 6, skal afgrænses således, at det kun omfatter et område, hvor anvendelsen til miljøbelastende erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter i den langt overvejende del af området er ophørt eller under afvikling.

Vi bemærker, at H.C. Ørsted Værket er beliggende i område, som er udpeget transformationsområde i kommuneplan 2019 samt i nærværende høring kommuneplan 2024.

Vi skal bemærke, at der i de næste mange år vil være produktion af varme og el, samt distribution af højspænding for forsyning af København med varme og elektricitet. Der er derfor ingen udløbsdato på, hvornår områdets anvendelse til T2-formål ophører. Det er derfor vores opfattelse, at H.C Ørsted Værkets område ikke bør være udpeget transformationsområde.

Med venlig hilsen  
Ørsted

Ina Jill Rasmussen  
Senior QHSE Specialist

inara@orsted.com  
Tlf. +4599552690

# Svar til: Høring 64914 af: Lars Kjerulf Petersen

APPLICATION DATE

17. oktober 2024

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Lars Kjerulf Petersen

BY

København V

POSTNR.

1720

ADRESSE

Sønder Boulevard 96, 3.tv

HØRINGSSVAR

I udkastet til Kommuneplan 2024 er klimahensyn tydeligvis en del af ambitionerne, når det gælder den lokale og regionale trafik. Men når det gælder den internationale trafik til og fra København, formulerer kommuneplanudkastet nogle intentioner, der lodret strider imod det erklærede formål om at være en klimavenlig hovedstad. Luftfarten er ikke og har ikke nogen chance for inden for en overskuelig fremtid at blive noget, der blot ligner klimavenlig – ikke med de nuværende passagertal og da slet ikke, når man forventer stigende passagertal i flytrafikken. Det er følgelig helt utilstedeligt, at man i kommuneplanudkastet taler om en udvidelse af lufthavnen (side 33) og går med på luftfartsindustriens grønvaskende påstande om at være på vej til at klimavenlig omstilling (side 16).

Jeg skal derfor foreslå følgende ændringer: Nederst i første spalte på side 16 er der et afsnit, som starter med ordene "Københavns Lufthavn ..." Det pågældende afsnit bør slettes, og i stedet skal der indsættes et afsnit med nogenlunde følgende ordlyd: Kommunen vil i samarbejde med alle relevante parter nationalt og i vores nabolande arbejde på at flytte den internationale trafik væk fra fly og over på jernbanen. Københavns Hovedbanegård skal udvikles til at blive et internationalt knudepunkt, og kommunen skal arbejde for bedre internationale togforbindelser til og fra København, herunder direkte togforbindelser inklusiv nattog til ikke blot Hamburg og Stockholm men også Oslo, Amsterdam, Berlin, Basel og andre destinationer i Europa. Kun på den måde kan vi fortsat fastholde og tiltrække investeringer, talenter og turister på en klimavenlig måde.

På side 33 står der endvidere, at man vil styrke det kommunale samarbejde om håndtering af fælles udfordringer, herunder udvidelse af lufthavnen. Her skal "udvidelse af lufthavnen" slettes og erstattes med "markant udbygning af de internationale passagertog til og fra regionen".

# **Svar til: Høring 64914 af: John Bøgelund Sørensen**

APPLICATION DATE

16. oktober 2024

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

John Bøgelund Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Samvirkende boligselskaber

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

KAB, Enghavevej 81

HØRINGSSVAR

**Hermed høringsvar til Københavns Kommunes høring over forslag til kommuneplan 2024 (KP24) fra den almene boligorganisation SAB vedrørende afdeling Bellahøj I og II.**

MATERIALE:

hoeringsvar kommunalplan.pdf



16. oktober 2024

**Samvirkende  
Boligselskaber**

Enghavevej 81  
2450 København SV

T 33 63 10 00

kab@kab-bolig.dk  
www.kab-bolig.dk

CVR. nr. 56 81 59 10

**Telefonisk henvendelse**  
Man-fredag 09.00-14.30

**Personlig henvendelse**  
Efter aftale  
kab-bolig.dk/bookmoede

**Kontaktoplysninger**  
Kundecenter-SAB@kab-bolig.dk

**Svar på høring vedr. kommuneplan 2024**

*Hermed høringssvar til Københavns Kommunes høring over forslag til kommuneplan 2024 (KP24) fra den almene boligorganisation SAB vedrørende afdeling Bellahøj I og II.*

*SAB er grundejer af matrikelnumrene 1350, 1368, 1386, 1387 Utterslev, København, beliggende Bellahøjvej 34 A-B og 40 A-B og Ved Bellahøj Syd 13-25 og 24-30. På matriklerne er opført 10 punkthuse.*

*Bellahøjhusene (som også omfatter husene ejet af boligorganisationerne AKB, KBH og FSB) er i forslag til KP24 til udpeget til kulturmiljø. Rammerne for området er i forslag til KP24 uændrede.*

*Vi gør herefter opmærksom på, at bygningshøjden i rammen ikke er i overensstemmelse med de faktiske forhold i dag, og en eventuel genopførelse af husene derfor ikke kan ske under den eksisterende/forslåede kommuneplanramme.*

*SAB er i dialog med Københavns Kommune, Teknik og Miljø Forvaltningen, omkring nedrivning og genopførelse af SAB's 10 punkthuse. Vi ønsker hermed, at den kommende KP24 ramme ændres, så det vil være i overensstemmelse med kommuneplanen at genopføre alle 10 bygninger med det samme antal etager (plus udnyttet tagetage) som i dag og efter det gældende bygningsreglement.*

John Bøgelund Sørensen  
Formand for SAB

## **Svar til: Høring 64914 af: Rikke Bjerregaard Orry**

APPLICATION DATE

12. oktober 2024

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Rikke Bjerregaard Orry

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 21, 3. TH

HØRINGSSVAR

København som klimavenlig storby kræver et langt større fokus på sammenhængende strategier for infrastruktur, bynatur og social og kulturel kvalitet for hvert enkelt bydel. Især i de nye bydele som f.eks. Enghave Brygge, hvor man nu forsøger at klemme en cykelbro ind, hvor der overhovedet ikke er plads til den. Det er en ommer! Og hvorfor ikke satse på at omdanne H.C. Ørstedsværket til et kulturelt kraftcenter når det tages ud af drift - er det i 2025 eller 2030? Læs mere i vedhæftede dokument og her: [Lav H.C. Ørstedværket om til et kraftværk for kulturen | Magasinet KBH](#)

MATERIALE:

hoerings svar kk 2024.pdf

**Hørings svar til Københavns Kommuneplan 2024****2024-10-12**

Hvis København skal udvikles til en klimavenlig storby, er det afgørende at byen fortættes og at man bygger mere i højden i stationsnære områder. Dette må dog ikke medføre et fravalg af sammenhængende, grønne områder, som er meget vigtige for dyre- og plantelivet i byen, men i høj grad også for mennesker. Grønne byrum skaber mulighed for ophold, leg, aktiviteter og hundeluftning.

Boligbyggeri skal ske på baggrund af en sammenhængende strategi, som også tager højde for at den nødvendige trafikale infrastruktur kan etableres i lokalområdet, og ikke er noget der efterfølgende skal tvinges ind i tætbebyggede områder, hvor der ikke er plads (som f.eks. cykelbroen på Enghave Brygge), eller gennem fredede, grønne områder (som f.eks. ved Bådehavnsvej i Sydhavn). Der skal tænkes meget mere langsigtet og helhedsorienteret end i disse to eksempler, og det skal skabes en sikker og meningsfuld trafikal sammenhæng med den regionale cykelinfrastruktur til og fra Amager Strandpark, Amager Fælled, Jernbanebyen og den kollektive trafik.

Det er under al kritik at byggegrunde sælges fra af By & Havn med det ene, snævre formål at generere maksimal indtægt, uden at der samtidigt stilles krav om sammenhængende trafikløsninger, bynatur eller kulturel og social kvalitet i området. Eksempelvis kan man stille krav om DGNB-certificering af byområder og/eller kræve en regenerativ tilgang, hvor man starter med at undersøge eksisterende bynatur samt kulturelle, socio-økonomiske, og trafikale forhold, inden man sætter et nyt projekt i gang. Hvad fungerer godt (som vi skal undgå at ødelægge), og hvad fungerer ikke godt (som skal etableres eller styrkes gennem det forestående projekt) ?

Boligbyggeri bør først og fremmest ske stationsnært og ved omdannelse og fortætning af eksisterende industribygninger til bolig- eller kulturelle formål, eksempelvis på Teglgolmen og i Jernbanebyen. Der skal i hver bydel etableres forskellige boligformer, således at man kan blive boende i samme bydel, når ens behov gennem livet ændrer sig - fra studiebolig til familiebolig til singlebolig og til plejebolig.

Biltrafikken bør begrænses aht CO<sub>2</sub>, luftkvalitet og støj, og parkeringsnormer i stationsnære byområder kan reduceres, dog under den forudsætning at en rimelig andel af p-pladserne reserveres til delebiler, handicappbiler, håndværkerbiler på gule plader samt varelevering. Det er ikke en menneskeret at bo inde midt i en storby og have sin egen parkeringsplads lige uden for døren. Privat bilparkering i gadeplan bør begrænses mest muligt således at byrummene kan anvendes til mere grønt og til fælles aktiviteter.

I byudviklingsområder som Enghave Brygge skal der være et langt større fokus på etablering af sammenhængende, grønne områder samt faciliteter til kultur og idræt. Området er p.t. udlagt som en kommerciel "boligmaskine", hvor der overhovedet ikke er afsat plads eller midler til kulturelle formål såsom medborgerhus, mødesteder for foreninger og borgere, bibliotekspunkt, teater, ungdomsklub, legepladser eller hobbyværksteder - eller til idrætsfaciliteter såsom boldspil, gymnastik, rytmik, yoga, crossfit eller skateboarding. Børn, unge, voksne og ældre har reelt ikke andre steder at gå hen end Fisketorvet. Hundelufterne er henvist til kajkanten, til rækværket om andre menneskers lille terrasse/altan eller et lille grønt frimærke bagved HC Ørstedsværket. Det er sørgeligt og vidner om et manglende overblik og ansvar hos Københavns Kommune, og det skaber ikke en blandet by eller gode forudsætninger for social sammenhængskraft i en bydel, der i øvrigt er præget af mange midlertidige trafikløsninger, byggepladser og udlændinge, som ikke taler dansk, og som kun er her i en begrænset periode i forbindelse med et job, og som derfor ikke engagerer sig socialt eller kulturelt. Kravet om højst 500 m gangafstand fra boliger til et grønt område på mindst 2 ha er overhovedet ikke opfyldt på Enghave Brygge, og de lokale beboere er på ingen måde blevet inddraget som medskabere. Det grønne område der "kan" (s. 96-97) etableres på Enghave Brygge forventes ikke at stå færdigt før 2030, og det er uklart hvor stort det bliver til den tid.

Man kan med fordel overveje om H.C. Ørstedsværket kan ombygges til at kulturelt kraftværk efter 2025, idet det kunne blive en fantastisk ramme om alle ovenstående aktiviteter - og flere til. Se f.eks. dette afgangprojekt fra en studerende på arkitektskolen: [Lav H.C. Ørstedsværket om til et kraftværk for kulturen | Magasinet KBH](#).



# **Svar til: Høring 64914 af: Allan S. Andersen**

APPLICATION DATE

11. oktober 2024

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Allan S. Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

tårnby kommune

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

amager landevej 76

HØRINGSSVAR

Tårnby Kommune ønsker at henstille til, at byudvikling på Amager ikke forværrer trafikforholdene eller

skaber et øget pres på parkeringspladserne i Tårnby.

Tårnby Kommune ser derfor med bekymring på, at København med forslaget til den nye kommuneplan fastholder en parkeringsnorm i forbindelse med nybyggeri, der ligger under det faktisk forventede bilejerskab.

Aktuelt gælder det i særdeleshed når Erhvervsområdet omkring Engvej/Jorisvej omdannes til blandede boliger og erhverv, som muliggøres ved et kommuneplantillæg, der kører parallelt med Kommuneplanforslag: Københavns Kommuneplan 2024 Fremtidens klimavenlige hovedstad. Tårnby Kommune frygter her, at endnu en underdimensionering af parkeringskapaciteten i København vil medføre et uheldigt pres på veje og boligområder hos os.

MATERIALE:

borgmesterbrev - koebenhavns kommune.pdf



11. oktober 2024  
Vores ref.: 01.02.03-102-24-  
583271  
Direkte nr.: +4532471201  
Medarbejder: asa.of

## Høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad

Tårnby Kommune ønsker at henstille til, at byudvikling på Amager ikke forværrer trafikforholdene eller skaber et øget pres på parkeringspladserne i Tårnby.

Tårnby Kommune ser derfor med bekymring på, at København med forslaget til den nye kommuneplan fastholder en parkeringsnorm i forbindelse med nybyggeri, der ligger under det faktisk forventede bilejerskab.

Aktuelt gælder det i særdeleshed når Erhvervsområdet omkring Engvej/Jorisvej omdannes til blandede boliger og erhverv, som muliggøres ved et kommuneplantillæg, der kører parallelt med Kommuneplanforslag: Københavns Kommuneplan 2024 Fremtidens klimavenlige hovedstad. Tårnby Kommune frygter her, at endnu en underdimensionering af parkeringskapaciteten i København vil medføre et uheldigt pres på veje og boligområder hos os.

Venlig hilsen

Allan S. Andersen  
Borgmester

**BORGMESTER**

Amager Landevej 76, 2770 Kastrup  
borgmester@taarnby.dk

# Svar til: Høring 64914 af: Maja Rudloff

## APPLICATION DATE

11. oktober 2024

## SVARNUMMER

38

## INDSENDT AF

Maja Rudloff

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Teglholmsgade 6E, 4th

## HØRINGSSVAR

En uddybning til tidligere afgivet høringssvar, der specifikt vedrører byudviklingen i Sydhavnen.

- Først hvad angår kvaliteten af daginstitutioner og skoler i de nye byområder i bydelen finder jeg det meget problematisk, at man i takt med afviklingen af grønne områder, og herunder også afviklingen af veletablerede daginstitutioner med plads til grønne koncepter og udeliv i det gamle Sydhavnen, stort set kun bygger nye institutioner og skoler "på niveau" og/eller på tag i de nye boligområder. Små børn, og især børn, der i forvejen bor i etageejendom uden umiddelbar adgang til egen have, har brug for at opleve rigtig natur i form af jord, græs, træer, insekter m.m. De har ikke behov for at kravle rundt på kunstgræs og i plastikredskaber på en lillebitte legeplads på et tag. Samtidig planlægges alle de nye institutioner i 12-18 spor, dvs. kæmpeinstitutioner til 200-300 børn som presses ind på meget få kvadratmeter som en del af de nye etageejendomme. Der er flere fabelagtigt gode og forbilledlige institutioner i det gamle Sydhavnen, som har rum og rammer til godt ude- og børneliv (herunder fx Børnehuset Scandiagade), og som nu er ved at blive afviklet, fordi forvaltningen har udset dem til at være attraktive bygge- eller udviklingsgrunde. Jeg har svært ved at se, hvordan denne udvikling stemmer overens med visionen om en grøn kommuneplan. Min ønske er, at politikere og forvaltning stiller sig væsentligt mere kritiske på den fremtidige generations vegne og udvider borgernes udtrykte ønsker om at bevare de grønne rammer, som kendetegner Sydhavnen, til også at omfatte de nye institutioner, der bygges.

- Det klinger hult, at man har en træpolitik, men fx tillader en privat bygherre at fælde 51 smukke, gamle bevaringsværdige og offentligt ejede træer langs Sydhavnsvej. Ja, der plantes nye træer, men der går mindst 40-50 år før de har samme størrelse og kvalitet som de tidligere og der er intet opsyn med, om de nye træer, der går ud, også genplanter. Man gør generelt alt, alt for lidt fra kommunalt hold for at sikre sig, at de grønne udearealer og træer, der fastlægges i lokalplaner og byggetilladelser, rent faktisk også etableres og vedligeholdes. Der er et utal af eksempler fra Teglholmen og Sluseholmen på døde træer, der aldrig erstattes. På den kommunale del af Teglholmsgade har en bygherre fx for syv år siden fjernet en lygtepæl og et stort vejtræ i forbindelse med byggepladskørsel. Vejbedet er erstattet af en stor mudderpøl til gene for naboerne. Bygherren har tjent sine penge og ingen følger op eller stiller krav om reetablering trods adskillige henvendelser til kommunen og på trods af, at der er tale om offentlig, kommunal ejendom. Det krænker den

almene retsfølelse, at private bygherrer kan fjerne og fælde træer under lovning om reetablering, mens det reelt ingen konsekvenser har, hvis de undlader at reetablere de arealer, de har ødelagt. Der mangler ressourcer til opfølgning.

- Der er en eklatant mangel på offentligt tilgængelige grønne arealer til kultur- og fritidstilbud i de nye byområder i Sydhavnen. Ja, man har anlagt en ny sportshal på taget af Sluseholmen Skole som en hovsaløsning til den ekstreme mangel på sportsarealer, men børn har brug for at kunne komme ud i den friske luft og spille rundbold og fodbold på græs. I alle de nye skoler og institutioner, der bygges, er de lukket inde hele dagen i dårligt klimatiserede betonbyggerier. Netop i Sydhavnen har man haft alle muligheder for at stille krav om ude- og fritidsarealer i forbindelse med udviklingen af helt nye store, sammenhængende byområder. Det har man meget beklageligt undladt.

- Sydhavnen mangler en svømmehal. Den har nu været planlagt i flere omgange først på Teglholmen, siden i Bådehavnsgade. Det er uforståeligt og beklageligt, at den ikke etableres.

- Jeg er IMOD etableringen af en gennemfartsvej fra Fragtvej gennem Tippen, Valbyparken, kolonihaverne og det gamle Sydhavnen. Vores grønne områder er i forvejen under massivt pres og bydelen er allerede belastet af massiv trafik fra store indfaldsveje. De konkrete bygherrer, som nu ønsker at byudvikle i Bådehavnsgade Vest har kendt til vej- og adgangsforholdene siden erhvervelse af grundene og deres ønsker til ny bebyggelse må proportioneres derefter. Det forekommer fuldstændig absurd, at man for at imødekomme en privat grundejers byggedrømme overhovedet kan komme i tanke om at affrede vigtige kulturmiljøer og naturrområder, som kommer så mange københavnere til gavn. Det virker endnu mere selvmodsiggende taget i betragtning kommunens udtrykte ønske om at have en grøn profil, hvor bilerne skal ud af byen.

# Svar til: Høring 64914 af: Maja Rudloff

## APPLICATION DATE

10. oktober 2024

## SVARNUMMER

37

## INDSENDT AF

Maja Rudloff

## BY

København SV

## POSTNR.

2450

## ADRESSE

Teglholmsgade 6E, 4th

## HØRINGSSVAR

Jeg synes, det er ekstremt problematisk, at alle nye daginstitutioner (vuggestuer og børnehaver) - især i byudviklingsområder der i forvejen depriveres for grønne områder af ærgerrige bygherrer - konstrueres til 12-18 spor (200-300 børn) med legeplads på etager eller på tag. Små børn, og især små børn, der i forvejen bor i etageejendom uden umiddelbar adgang til egen have, har brug for at opleve rigtig natur i form af jord, græs, træer, insekter m.m. De har ikke behov for at kravle rundt på kunstgræs og i plastikredskaber. Der er enorm stor læringsværdi i at skabe institutioner med plads og rum til, at børnene kan være med til at plante og høste og udforske naturen. Sådant en institution findes fx i den gamle del af Københavns Sydhavn i form af Børnehuset Scandiagade, men den får desværre ikke lov at overleve længe endnu. På trods af, at det er en utroligt vellidt og veldrevet kommunal institution, som ovenikøbet ligger på kommunal grund, skal den nu nedlægges og flyttes til en langt mindre attraktiv grund for at kommunen kan udnytte de værdifulde kvadratmeter tæt på den nye Metro på højt byggeri. Institutionen ligger på en naturgrund med egen bålplads og gamle træer (herunder frugttræer plantet af tidligere børn), der kunne være en skovbørnehave værdig (dem er man jo så også helt uforståeligt i fuld gang med at lukke). Den har "kun" seks spor og det er åbenbart set med forvaltningsmæssige og politiske blikke også nærmest forkasteligt i en tid, hvor der helst skal stuves så mange børn ind på så få kvadratmeter og i så kunstige miljøer som muligt. Jeg mangler stadig at finde evidens i den pædagogiske litteratur for, at små børns læring og trivsel fremmes af at indgå i stordriftslignende forhold uden nogen reel mulighed for udelivsudfoldelse. Man bør kræve af de mange grådige bygherrer her i Sydhavnen (og andre grønne byudviklingsområder), at de midt i alle deres ønsker om dispensationer til at bygge højere og tættere stiller ordenlige udearealer til rådighed til institutioner og familier, som giver næste generation mulighed for at opleve rigtig natur. Et skrækeksempel på en institution for de større børn i det nye Sydhavnen er Sluseholmen Skole, som konsekvent brandes som en "grøn" skole på trods af, at den kun har gruslegepladser på tag. Selvom børnene leder virkelig længe, ville de ikke engang kunne finde et insekt på den skoles udearealer. Den nybyggede kæmpeinstitution Børnehuset Sydhavnen på taget af Skolen i Sydhavnen er endnu mere skrækkelig. Bittesmå, kedelige og uninspirerende legepladser til 250-300 børn. Hvem sidder dog og planlægger sådan noget? Tydeligvis ikke mennesker, der selv har børn.

## Svar til: Høring 64914 af: Martin Linder

APPLICATION DATE

10. oktober 2024

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Martin Linder

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejendomsselskabet Godthåbsvej 203 ApS

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Dalvangen 32

HØRINGSSVAR

Høringssvar til KP 2024 vedrørende Godthåbsvej 203, 2720 Vanløse med bilag vedlagt.

Venlig hilsen

Martin Linder

29125068

MATERIALE:

2024.10.09. hoeringssvar til kp24. godthabsvej 203. 2720 vanloese.pdf

bilag 1 volumenstudie samt referancefotos udarbejdet af nordic office of architecture 2024.pdf

bilag 2 oversigt over arealer godthabsvej 203 og godthabsvej 205-207 udarbejdet af tmf 2014.pdf

Frederiksberg, den 09. Oktober 2024.

## Høringssvar i forbindelse med forslag til Københavns Kommuneplan 2024

Vi ønsker med nærværende høringssvar at adressere **muligheden for at øge bebyggelsesprocenten for Godthåbsvej 203, 2720 Vanløse fra gældende 110% til 130% i Kommuneplan 2024**. Dette vil muliggøre opførelsen af et nyt boligprojekt med erhvervslokale mod Godthåbsvej og dermed bidrage til ønsket om at der bygges 40.000 nye boliger i København frem mod 2036 samt en øget aktivering af detailhandlen på denne vigtige lokalgade.

### Gældende lokalplan fra 2014

I skrivende stund er Godthåbsvej 203 og Godthåbsvej 205-207 omfattet af samme lokalplan fra 2014. Af ukendte årsager er lokalplanen udarbejdet med differentieret bebyggelsesprocent på henholdsvis 110 og 130.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen fra 2014 foreslog Teknik- og Miljøforvaltningen på et møde med Teknik og Miljøudvalget d. 11. marts.2013 at:

*”Godthåbsvej 203 inddrages i lokalplansforslaget. Der er ikke et konkret projekt for udbygning af ejendommen, men ved at inddrage ejendommen i lokalplanen kan der på sigt skabes en sammenhængende og bymæssig randbebyggelse langs Godthåbsvej”.*

Desuden blev det af TMF foreslået at bebyggelsesprocenten skulle fastsættes til 130 % for det samlede projekt. Imidlertid blev det samlede projekt med sammenhængende og bymæssig randbebyggelse aldrig gennemført og lokalplanen endte med en differentieret bebyggelsesprocent for de to matrikler.

Se vedhæftede bilag 2



I dag er Godthåbsvej 205-207 udviklet og realiseret, mens Godthåbsvej 203 ligger tilbage som på ovenstående billede.

### **Nedrivning**

TMU er d. den 5. februar 2024 blevet orienteret om ønsket om at nedrive de eksisterende bygninger ifm. 'Liste over nedrivningssager' Dette gav ikke anledning til politisk interesse for at nedlægge et §14 forbud.

### **Forgæves dialog om projektets udvikling**

Vi har tidligere uden held forsøgt at appellere til TMF for at hæve bebyggelsesprocenten, så der er grundlag for at etablere et boligprojekt, som tilpasser sig omgivelsernes skala og færdiggør gadebilledet på bedste vis. Vi har således både i år 2022 og 2024 henvendt os, men desværre fået afslag:

- *"Plan ønsker ikke at udarbejde ny lokalplan" (Klima og Byudvikling)*
- *"TMF kan ikke dispensere fra hverken Lokal el. Kommuneplan" (BPM)*

### **Det rigtige projekt**

Byggeriet vil indeholde mellem 16-22 mindre boliger, fællesarealer og erhverv i stueetagen. Parkering samt affaldsrum etableres på egen grund i gården som en integreret del af de grønne friarealer. Det er vores opfattelse, at vi med en forøget byggeprocent vil kunne løse div. plankrav til friarealer, parkering, depotrum, fællesarealer mv. på egen grund, hvilket vil være svært realiserbart med en bebyggelsesprocent på 110. Vi vil desuden med en forøget byggeprocent i højere grad skærme for støj og forurening mod friarealer og de bagvedliggende villabebyggelser.

Vi vedlægger bilag 1, som viser et volumenstudie for den nye ejendom. Ejendommen påtænkes opført som et byggeri med klimaskærm i lyse, grå eller gule tegl, der indpasser sig i området arkitektur og egenart ved at overføre gesimslinjer, rytmer i vinduessætning og kviste, tagform samt skala fra nabobygningerne på begge sider. Desuden påtænkes en begrønning af facaden og i kantzonen mod Godthåbsvej for at skabe et sammenspil med den grønne karakter på Grøndal Torv, som er beliggende lige på den anden side af Godthåbsvej.



Med venlig hilsen

Ejendomsselskabet Godthåbsvej 203

Martin Linder m.fl. \* Telefon: 29125068 \* Mail: [martin@martinlinder.dk](mailto:martin@martinlinder.dk)

Vedlagt:

Bilag 1 Volumenstudie samt referencefotos udarbejdet af Nordic Office of Architecture, 2024

Bilag 2 Oversigt over arealer Godthåbsvej 203 og Godthåbsvej 205-207 udarbejdet af TMF, 2014





Hørringsvar KP24  
Bilag 1 Volumenstudie  
Godthåbsvej 203

Nordic  
Office of  
Architecture

Volumenstudie: bebyggelsesgrad 130% & højde max. 16 meter / 3½ etage



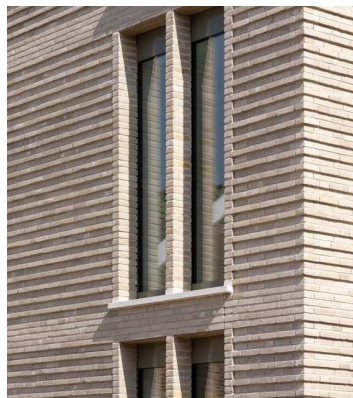
Nordic  
Office of  
Architecture

Eksisterende forhold



Nordic  
Office of  
Architecture

Referancefotos: facader og begrønning



Referencefotos: boliger og fællesarealer





## BILAG 2

FAKTA  
 Forslag til lokalplan for "Godthåbsvej"

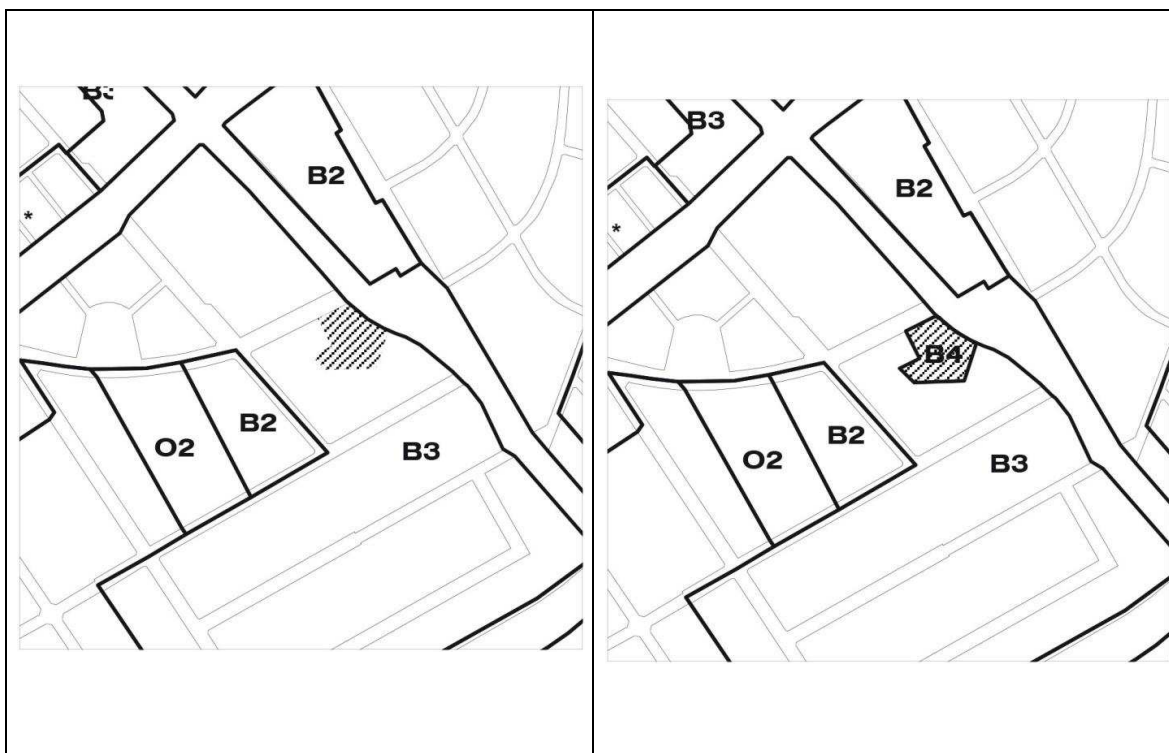


Bydel: Vanløse

Beliggenhed/adresse: Godthåbsvej 203-207/ Frederiksgårds Allé 1

LOKALPLANFORSLAGET		
	Eksisterende forhold	Muliggjorte ændringer
Samlet grundareal	3.477 m <sup>2</sup>	3.477 m <sup>2</sup>
Anvendelse / KP-ramme	B3	B4
Bebyggelsesprocent	53%	130%
Maksimal bygnings-højde/ antal etager	3,5 etager	22 m /4 etager
Etageareal	1.128 m <sup>2</sup>	4.447 m <sup>2</sup>
Muliggjort m <sup>2</sup> bolig	860 m <sup>2</sup>	2.613 m <sup>2</sup>
Muliggjort m <sup>2</sup> erhverv	1.008 m <sup>2</sup>	1.834 m <sup>2</sup>
Friarealprocent boliger	KP11 60% / p.t 132%	50%
Friarealprocent erhverv	15%	10%
Friarealprocent institutioner	-	-
Bilparkering / antal pladser	12	25
Cykelparkering	-	160
Detailhandel	325 m <sup>2</sup>	1850 m <sup>2</sup>
Energiklasse	-	2015
Arbejdspladser	6	15
Skatteindtægter		0,9 mio

<b>FAKTA</b>		
<b>forslag til kommuneplantillæg</b>		
	<b>KOMMUNEPLAN 2011</b>	<b>ÆNDRING</b>
Anvendelse / KP-ramme	B3	B3/B4
Maks. bebyggelsesprocent	110	110/130
Maks. bygningshøjde	20	22
Maks. etageareal/ ekskl. tagetage	5	5
Friarealprocent boliger	60	50
Friarealprocent erhverv	15	10
Friarealprocent institutioner	-	-
Parkering	1/100-200	1/100-200
Cykelparkering		160
Detailhandel	2.000 (5.300)	2.000 (5.300)
Særlige bestemmelser		



## **Svar til: Høring 64914 af: Ruth Larsen**

APPLICATION DATE

10. oktober 2024

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Ruth Larsen

BY

København

POSTNR.

1302

ADRESSE

Dronningens Tværgade 42.1 th.

HØRINGSSVAR

Jeg syntes man skal prøve at se på de gamle lindetræer på parkeringspladsen i Dronningens Tværgade, jeg kan se at der i den seneste tid er fældet 3 træer. de er jo også gamle. Alle sammen burde udskiftes, de har altid forurennet, i løbet af sommeren udsender de noget som nasser både jord og biler der står parkeret der. Jeg tænker også på hvor tit folk må vaske deres biler de bliver helt nasset til. Jeg forstår heller ikke at Københavns Kommune altid vælger lindetræer, der må da findes andre. Før i tiden blev de klippet hvert år, nu går der 2 år og det ser forfærdelig ud at der ikke bliver ryddet nede omkring træerne. Her kommer mange turister gennem gaden de kommer for at se husene omkring pladsen, på grund af kendte arkitekter.

Venlig hilsen Ruth Larsen



## **Svar til: Høring 64914 af: Helga Mark**

APPLICATION DATE

10. oktober 2024

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Helga Mark

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Handicap Forbund (DHF)

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

C. F. Møllers Allé 8, st.th.

HØRINGSSVAR

Jeg fremsender hermed DHF-Københavns Høringssvar til Kommuneplan 2024 for København.

MATERIALE:

dansk handicap forbund hoeringssvar kp24.pdf



**Dansk Handicap Forbund**  
- et liv med lige muligheder

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen

Helga Mark  
Næstformand i DHF-København  
BTPU-udvalget i DHF  
C. F. Møllers Allé 8, st.th.  
2300 København S  
Mobil 51789272  
Email: [Helga.Mark@yahoo.dk](mailto:Helga.Mark@yahoo.dk)

Den 28. september 2024

### **Høringssvar til Kommuneplan 2024 fra Dansk Handicap Forbund København**

Dansk Handicapforbund København kvitterer hermed for muligheden for at kunne fremsende vores høringssvar til Kommuneplan 2024 for København.

Dansk Handicap Forbund København, er af den opfattelse, at der mangler væsentlige dele i det udkast til kommuneplan 2024 for København. En hel speciel borgergruppe nævnes ikke med et ord nogen steder i kommuneplanen. Vi vil derfor foreslå at der laves et særskilt kapitel der vil rette op på dette. Vi finder det vigtigt, at arbejdet der startede med UNESCO's arkitekturåret i 2023 med ordene Leave No One Behind. Overskriften på det nye kapitel kunne være:

#### **Inklusion og lige adgang for ALLE**

##### **Hovedstadens byudvikling og mobilitet**

*Mål for udvikling:* Ved hjælp og brug af Universelt Design, sikres inklusion og lige adgang for alle. Man kan ved at implementere Universelt Design fra begyndelsen, opnå en Økonomisk effektivitet, samt spare vigtige ressourcer. Derudover kan byudviklingens holdbarhed fremtidssikres og brugervenligheden for alle, vil gælde for alle borgerne i byen.

##### **Mobilitet**

*Den kollektive trafik:* Det er vigtigt og afgørende, at tilgængeligheden til den kollektive trafik for mennesker med handicap sikres, for at de kan deltage fuldt ud, i samfundet som alle andre borgere uden handicap. Dette kan gøres ved at sikre, at personale i den kollektive trafik sektor, uddannes med de nødvendige færdigheder og viden som dette område kræver. Det kræver fremtidsinvesteringer i transportformer, der opfylder tilgængelighed som mennesker med handicap selv vil kunne betjene, at der reserveres pladser til kørestolsbrugere i transportformerne. Det er desuden altafgørende, at der investeres i at forbedre infrastrukturen omkring de kollektive transportmidler, såsom adgangsforbedrende anlæggelser til busstopsteder, stationer og ruter, samt elevatorer, tydelige skiltning, ledelinjer og ramper.

##### **Boliger og en sammenhængende by**

*En By for Alle – Den rummelige by:*

Ved at bruge Universelt Design i Boligudviklingen, fremmes inklusion og selvstændighed hos mennesker med handicap. Boligerne giver mulighed for mere selvstændige og integrationsmæssige muligheder i samfundet. Mennesker med handicap, vil få mulighed for at kunne deltage fuldt ud i samfundslivet, samt ikke føle sig sat udenfor. De vil kunne ende med en bedre livskvalitet, og i sidste ende muligvis, samtidigt reducere samfundets omkostninger til dyr pleje. Det er derfor altafgørende, at

vi **NU** begynder at fremtidssikre vores boligmasse til den stigende aldrende befolkning i byen, og som samtidigt også vil kunne give udfordringer i form af funktionsnedsættelse hos dem, og deraf dy pleje.

### **Grønt og blå København**

*Eksisterende grønne områder, nye grønne områder og blå områder:* Det er vigtigt for alle 3 områder, at der i planlægningsprocessen, tages højde for tilgængeligheden til områdernes faciliteter. Skab eventuelt variation i terrænet, med kuperede og flade stier. Her anbefales det at igen at bruge Universelt Design i planlægningen af faciliteter, sanseoplevelser og mulige udkigspunkter. Der bør i de blå punkter indtænkes mere tilgængelighed til Strandkyster, samt havnebade for mennesker med handicap, så de ikke ekskluderes fra at kunne deltage på lige vilkår som resten af byens borgere fra at kunne bade i havnen.

### **Kultur og Fritid**

*Kulturelle- og Fritidsaktiviteter for alle:* Det er vigtigt, at der tilbydes et bredt udvalg af de kulturelle og fritidsaktiviteter som byen tilbyder dens borgere, samt til mennesker med handicap også. Udvalget bør være tilpasset forskellige evner og handicap indenfor workshops, musikarrangementer, sportsaktiviteter, teater og meget mere. Det er derfor vigtigt, at hjemmesider for disse områder lever op til at være tilgængelige for alle. I og med, at man vil nå ud til en bredere brugerprofil, må man ikke glemme den nye teknologi indenfor tekstning, hørelsesteknologi og tilgængelighedsfremmende foranstaltninger, som vil være en naturlig del af en publikumsoplevelse. I den forbindelse med Folkeoplysningsforbundets arrangementer, events og kurser, må det forventes at de underlægges samme krav til tilgængelighed både fysisk og digitalt som for alle andre i kommunen.

Venlig hilsen  
Helga Mark

## **Svar til: Høring 64914 af: Amager Vest Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

9. oktober 2024

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Amager Vest Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

se vedlagte

MATERIALE:

svar paa hoering vedr kommuneplan 24 final.pdf

bilag 1 kp24 hoerings svar - 4.10.24.pdf

bilag 2 kp4 handicap fin.pdf

bilag 3 10 lessons til kp24.pdf

## Amager Vest Lokaludvalg

Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune



## Svar på høring vedr. kommuneplan 2024

Hermed Amager Vest lokaludvalgs svar på høring vedr. Forslag til Københavns Kommuneplan 2024 - Fremtidens klimavenlige hovedstad.

Det er vigtigt for lokaludvalget at påpege et behov for at afbøde de værste konsekvenser af den vækst København har været genstand for de sidste 25 år. Vi mener, at det er tid til at sætte fokus på øget trivsel i vores by og på en mangfoldig udnyttelse af byens gaderum af hensyn til fremtidige levedmuligheder for mennesker i byen, som bor eller bosætter sig i byen. Dette fokus gør sig til en vis grad gældende i Kommuneplanstrategi 2023, "Fremtidens klimavenlige hovedstad", men vi savner fortsat, at strategiens flotte visioner udmøntes i kommuneplanens retningslinjer og rammer. Vi fremsendte 16. august 2023 svar på kommuneplanstrategi 2023 med synspunkter og forslag til kommuneplanen, herunder med en række overordnede bemærkninger, som vi fortsat kan henholde os til.

Lokaludvalget har derfor udarbejdet 11 konkrete forslag, der kan sikre bedre sammenhæng mellem de politiske visioner for byens udvikling og kommuneplanens indhold. - se vedlagte bilag 1.

Lokaludvalget noterer sig, at forvaltningen frem mod den offentlige høring vil undersøge, hvordan de nye muligheder i Planloven kan indarbejdes i kommuneplanen og håber, at forvaltningen vil finde inspiration i Lokaludvalgets konkrete ændringsforslag.

### Opfordring til at nedjustere befolkningsprognosen

Amager vest Lokaludvalg stiller sig undrende overfor, at Økonomiforvaltningen ikke bruger de nyeste tal for befolkningsprognosen fra Danmarks Statistik, som grundlag for byplanlægningen.

I Kommuneplan2024 s.24 er det beskrevet, at befolkningstilvæksten vil være på ca. 59.000 mennesker i 2036, og derfor skal vi bygge 40.000

4. oktober 2024

Sagsnr.  
2022-0393748

Dokumentnr.  
2022-0393748-27

Sagsbehandler  
Sofie Astrid Jensen

Sekretariatet for Amager Vest  
Lokaludvalg

Sundholmsvej 8  
2300 København S

EAN nummer  
5798009800442

boliger. I Danmarks Statistiks seneste prognose forventes Københavns Kommunes befolkning at stige med 29.010 indbyggere i 2036. 40.000 boliger vil lægge beslag på en stor del af byens areal. Vi anbefaler derfor, at Københavns Kommune nedjusterer prognosen og tilpasser byplanlægningen derefter.

### **Husk hensyn til afviklingen af trafikken, når I planlægger**

Amager Vest Lokaludvalg er bekymret for afviklingen af trafikken, når der bygges flere og flere boliger. Særligt Vejlands Allé er vi bekymret for, når boliger og institutioner i Fælled By og Bella Center Nord etableres samtidig med, at skolebørnene skal over Vejlands Allé.

### **En grøn by**

Lokaludvalget har valgt at sætte fokus på bynatur og biodiversitet, da det er den dagsorden, der optager københavnernes aller mest og samtidigt er yderst relevant for bydelen og lokaludvalgets arbejde. Borgerrepræsentationen har med vedtagelsen af Strategi for Biodiversitet i 2023 lagt sig fast på, at "Københavns eksisterende biodiversitet skal bevares og forbedres" samt, at der "skal skabes flere sammenhængende grønne arealer og plads til små oplevelser af natur i københavnernes hverdag". Af Københavns Kommunes egen handleplan for biodiversitetsstrategien fremgår det, at biodiversitetsdagsordenen skal indarbejdes i Kommuneplan 2024.

På trods af den folkelige og politiske efterspørgsel efter et grønnere København i en tid med en stadig mere omsiggribende biodiversitetskriser indeholder revisionen af kommuneplanens retningslinjer og rammer desværre ikke nye konkrete initiativer, der kan understøtte den grønne dagsorden i København, som er af større og større betydning for borgernes sundhed og trivsel.

Lokaludvalget mener derfor, at det er helt oplagt, at den grønne dagsorden skærpes i kommuneplanens rammer og retningslinjer. Det skal særligt ses i lyset af ændringen af Planloven i 2023, hvor der blev givet en række nye muligheder for regulering af bynatur og biodiversitet i kommune- og lokalplanlægningen. Planlovsændringer som Københavns Kommune selv har efterspurgt i kommunens høringssvar vedtaget af Økonomiudvalget den 13. juni 2023. – se vedlagte bilag 1 for konkrete forslag til ændringer af forslag til kommuneplan 2024.

### **Inklusion og lige adgang for alle**

Lokaludvalget har i høringssvaret den 16. august 2023 gjort opmærksom på, at "Vi ønsker særlig fokus på kommuneplanens muligheder for at fremme muligheder og fremkommelighed for borgere og besøgende med et handicap". For at imødekomme dette, og sikre fokus på dette i fremtidens klimahovedstad, foreslås hermed, at der i

Kommuneplanforslag 2024 tilføjes et nyt kapitel, "Inklusion og lige adgang for alle". Et oplæg hertil vedlægges som bilag til AVLU's hørings svar - se bilag 2.

Venlig hilsen  
Amager Vest Lokaludvalg

### **Baggrunden for lokaludvalgets hørings svar**

Baggrunden for lokaludvalgets hørings svar er flere års forudgående arbejde om bydelens udvikling i samarbejde med borgerne.

Lokaludvalget har i mange år været i dialog med borgerne om bynatur og biodiversitet bl.a. ifm. sagen om Amager Fælled, Kommuneplan19, begrønning af Kigkurren, som en ny grøn plads.

Ifm. udarbejdelsen af lokaludvalgets bydelsplan 2023 har lokaludvalget gennemført flere gademøder i dialog med borgerne vedr. forslag til grønne korridorer og plantning af træer.

Spørgsmålet om mere byliv, fællesskab og fritidsfaciliteter har været et tema for borgerne især i Ørestad ifm. bl.a. lokalplan Ørestad Syd 2022, lokaludvalgets Bydelsplan2017

Friarealer på tag har været til debat ifm. lokalplan for Skolen på Hannemanns Allé, Lokaludvalgets kampagne om Store skoler på Små grunde og ifm. mange forskellige lokalplaner.

Behovet for krav til nybyggeri i randen af byens kulturarvsområder har senest været relevant ifm. den aktuelle debat om lokalplan Englandsvej Nord i randen af Eberts Villaby.

Pointerne omkring butiks- og byliv baserer sig på borgermøde om byliv i Ørestad Syd afholdt februar 2023 samt dialog med handelsstandsforeningsrepræsentanter Amagerbutikkerne, Bryggens Butikker og Ørestad ifm. høring af erhvervsstrategien foråret 2023.

Amager Vest Lokaludvalg har været i dialog med Danmarks Naturfredningsforening, København vedr. forslagene under overskriften Et Grønnere København - se bilag 1.


Der afholdes borgermøde om 6 forslag til et grønnere København d.8.10.24 kl.17.30 i Bethesda, Rømersgade 17, 1362 København K

## Bilag 1 – høring vedr. forslag til Københavns Kommuneplan 2024

Tema	Motivation	Ændringsforslag
Et grønnere København  Grøn rækkefølgeplan	<p>Lokaludvalget ønsker at sidestille biodiversitet og bynatur med boligudbygningen i rækkefølgeplanen. Lokaludvalget mener, at foruden boligudbygning, er det vigtigt at sikre en god by- og naturkvalitet, når nye områder udvikles.</p> <p>Med planlovsændringerne er det muligt at stille krav til kvaliteten af grønne friarealer og dermed biodiversiteten. Lokaludvalget foreslår, at der i retningslinjen for Overordnet byudvikling indføres en grøn rækkefølgeplan, der skal sikre udmøntning af kommunens grønne visioner på lige fod med bolig- og erhvervsudvikling, herunder fx målsætninger om 100.000 nye træer, klimatilpasning, biodiversitetsstrategi mv.</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; Overordnet byudvikling &gt; Rækkefølgen for byudvikling:  <a href="https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling">https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Grøn rækkefølgeplan            Rækkefølgeplanlægningen skal sikre plads til og spredning af byens bynatur, der modvirker nedgang i planter og arter og indfrier Københavns Kommunes Biodiversitetsstrategi.</p> <p>Ved udpegningen af nye byudviklingsområder skal bynaturen indgå som et parameter på lige fod med bolig - og erhvervsbyggeri samt infrastruktur.</p>
Et grønnere København  Grøn huludfyldning	<p>Lokaludvalget foreslår, at bestemmelser om huludfyldning og randbebyggelse udgår, da bestemmelserne medvirker til en uhensigtsmæssig fortætning og forringelse</p>	<p>Ændring af eksisterende og nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Rammer &gt; Generelle bestemmelser &gt; Særlige bebyggelsesforhold:</p>



Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>af bykvaliteten for bydelens beboere og byens sjæl.</p> <p>I stedet foreslår Lokaludvalget at der indsættes en særlig bestemmelse om Grøn huludfyldning, der giver plads til lommeparker og grønne byrum med henblik at skabe højere bykvalitet, bynatur og muligheder for klimatilpasning.</p>	<p><a href="https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/saerlige-bebyggelsesforhold">https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/saerlige-bebyggelsesforhold</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Nuværende særlige bestemmelser om huludfyldning og randbebyggelse udgår. I stedet indsættes en ny særlig bestemmelse:</p> <p>Grøn huludfyldning I ikke lokalplanlagte områder tilstræbes der at etablere grønne byrum og lommeparker på ubebyggede ejendomme langs vejforløb og gader.</p>
<p>Et grønnere København</p> <p>Begrønningsprocent</p>	<p>Lokaludvalget foreslår, at der indføres begrønningsprocent for alle rammeområdetyper i KP24. Fastlæggelsen af den konkrete begrønningsprocent skal ske i samarbejde med faglige aktører som DN eller lignende og med henblik på at skabe højere bykvalitet, mere bynatur og muligheder for klimatilpasning, herunder indtænkning af varme-ø-effekt.</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Rammer &gt; Områdetyper: <a href="https://kp24.kk.dk/rammer/omraadetyper">https://kp24.kk.dk/rammer/omraadetyper</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Der indføres ambitiøs begrønningsprocent på terræn for alle områdetyper og rammer i kommuneplanen.</p>
<p>Et grønnere København</p> <p>Grønne forbindelser og faunapassager</p>	<p>Lokaludvalget foreslår, at der formuleres en ny retningslinje, der skal sikre nye grønne forbindelser, korridorer og faunapassager i byen. Fsva. Amager Vest foreslås følgende forbindelser udpeget: Amagerbanen,</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; Rekreation og natur: <a href="https://kp24.kk.dk/retningslinjer/rekreation-og-natur">https://kp24.kk.dk/retningslinjer/rekreation-og-natur</a></p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>Havneparken-En ny Kigkurren Plads Amager Fælled Peder Lykkes Vej og Amager Fælled/Kalvebod Fælled.</p>	<p>Forslag</p> <p>Ny retninglinje skal udpege nye grønne forbindelser, korridorer og faunapassager i byen, herunder Amagerbanen, Amager Fælled- En ny Kigkurren Plads-, Peder Lykkes Vej og Amager Fælled/Kalvebod Fælled.</p> 
<p>Et grønnere København</p> <p>Kvaliteten af det grønne</p>	<p>Lokaludvalget ønsker en højere kvalitet af bynaturen og foreslår, at planlovens nye muligheder for at stille krav om naturkvalitet i lokalplanlægningen udnyttes.</p> <p>I den forbindelse kan der med fordel foretages en screening af potentialet for dobbeltudnyttelse af arealer i byen, herunder begrønning af idrætsarealer og aktivering af åbne grønne områder, der kommer både naturen og idrætslivet til gode.</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; Rekreation og natur: <a href="https://kp24.kk.dk/retningslinjer/rekreation-og-natur">https://kp24.kk.dk/retningslinjer/rekreation-og-natur</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Ny retningslinje eller uddybning af eksisterende under "Bynatur og byens grønne træk", hvori der stilles krav om kvaliteten af bynatur i lokalplanlægningen, så den lever op til målsætningerne i</p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
		<p>Københavns Kommunes Biodiversitetsstrategi.</p> <p>Screening af potentialet for dobbeltudnyttelse af arealer i byen, herunder begrønning af idrætsarealer og aktivering af åbne grønne områder, der kommer både naturen og idrætslivet til gode.</p>
<p>Et grønnere København</p> <p>Blå lokalplaner</p>	<p>Lokaludvalget ønsker at understøtte den blå biodiversitet i havnen og sikre bedre sammenhæng mellem byens grønne og blå elementer.</p> <p>Med seneste ændring af planloven er det blevet muligt at lokalplanlægge på vandområdet, hvilket lokaludvalget mener er en oplagt mulighed for at udnytte havnens potentialer i højere grad.</p> <p>Lokaludvalget foreslår, at der udarbejdes en ny retningslinje, der formulerer en række principper for, hvordan den blå biodiversitet skal understøttes, når der udarbejdes lokalplaner ved og omkring havnen.</p> <p>Bygherreforeningen har i samarbejde med Habitat udarbejdet en række rapporter, som forvaltningen kan blive inspireret i:  <a href="https://bygherreforeningen.dk/byudvikling-og-blaa-biodiversitet/">https://bygherreforeningen.dk/byudvikling-og-blaa-biodiversitet/</a></p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; Rekreation og natur:  <a href="https://kp24.kk.dk/retningslinjer/rekreation-og-natur">https://kp24.kk.dk/retningslinjer/rekreation-og-natur</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Blå biodiversitet        Lokaludvalget foreslår, at der udarbejdes en ny retningslinje, der formulerer en række principper for, hvordan den blå biodiversitet skal understøttes, når der bebygges og udarbejdes lokalplaner ved og omkring havnen.</p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>Som udgangspunkt for lokalplanlægning i zonerne langs kaj- og vandkanter omkring Sydhavnen foreslås i lyset af de nye muligheder i Planloven, at der kommuneplanen annonceres udarbejdelse en af en strategi for benyttelse og beskyttelse af Sydhavnen samt for at optimere spredning af flora og fauna i og tværs af Sydhavnen.</p> <p>Ved lokalplanlægning på vandområdet skal der redegøres for mulige konsekvenser for vandkvaliteten og mulige miljømæssige risici og afhjælpning ved påvirkning af oplagret bundslam i havnen.</p>	
Retningslinjer for cykelinfrastruktur	<p>Amager Vest Lokaludvalg ønsker af flere grunde at fjerne forslaget om en ny grøn cykelrute over strandengen til Sundby Metrostation, som vist i Kommuneplan2024 under retningslinjer for cykelinfrastruktur:</p> <p>A. Den foreslåede sti passerer Strandengen, som er ved at blive fredet.</p> <p>B. Man bør være meget varsom med at tilføje flere stier til Amager Fælled, da det vil øge presset på det vigtigste naturområde vi har i København.</p> <p>C. At udarbejdelse af en udviklingsplan for</p>	<p><b>Forslag</b></p> <p>Fjern forslaget om en ny grøn cykelrute over strandengen til Sundby Metrostation.</p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>Amager Fælled er igangsat, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen og en række aktører er i dialog med borgerne om, hvordan Amager Fælled i fremtiden skal se ud.</p>	
<p>Regionalt samarbejde</p>	<p>Et tæt samarbejde med kommunerne i hovedstaden er vigtigt, da Københavns Kommune ikke alene kan løse de udfordringer som byen står overfor uden at gå på kompromis med byens nuværende kvaliteter.</p> <p>Lokaludvalget ønsker i lighed med det politiske flertal der står bag</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; Overordnet byudvikling &gt; Rækkefølgen for byudvikling: <a href="https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling">https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling</a></p> <p><b>Forslag</b></p>

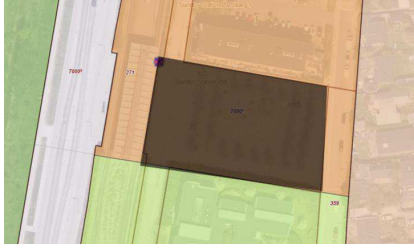

Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>Kommuneplanstrategi 2023, at sikre "tæt samarbejde mellem kommunerne i hovedstaden om koordinering af bolig- og erhvervsudbygningen i hovedstadsområdet." (Arbejdsprogram til Kommuneplan 2024).</p> <p>Lokaludvalget finder det utilstrækkeligt at det "tætte samarbejde" med kommunerne i hovedstaden begrænser sig til en til en passiv høring af kommunerne ifm. den offentlige høring af KP24, som forvaltningen lægger op til (jf. Svar på arbejdsprogram til Kommuneplan 2024).</p> <p>Lokaludvalget foreslår, at fremtidige ændringer i kommuneplanens rækkefølgeplan ikke sker uden samarbejde med omegnskommunerne og en vurdering af regionale konsekvenser.</p>	<p>Ændringer i rækkefølgeplan forudsætter kortlægning af byggemuligheder i hovedstadsområdet, herunder planmæssig stillingtagen til om byggemuligheder med fordel kan placeres i allerede eksisterende byudviklingsområder i omegnskommuner. Foruden boligprisudvikling skal klima og CO2-udledning indgå som et vurderingsparameter. Kortlægning og vurdering skal ske i samarbejde med omegnskommunerne.</p>
Friarealer	<p>På baggrund af flere års arbejde med lokalplaner og dialog med borgerne i den henseende anbefales en ændring af de eksisterende generelle rammebestemmelser for friarealer. Vi ønsker, at friarealer ved nybyggeri af boliger og institutioner, som skoler, daginstitutioner,</p>	<p>Ændring af eksisterende afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Rammer &gt; Generelle bestemmelser &gt; Friareal <a href="https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/friarealer">https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/friarealer</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Hævede dæk, tagterrasser og taghaver kan ikke indgå i friarealberegningen.</p>


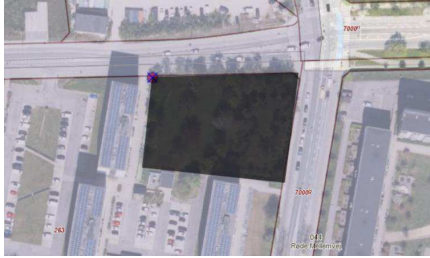
Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>plejehjem o.lign., udelukkende placeres på terræn. Årsagen er, at friarealer på tag ofte er uanvendelige til ophold, da det blæser for meget på taget og adgangen til egentlig bynatur er meget begrænset, når det placeres på tag.</p>	
Affaldssortering	<p>Der bør stilles krav om plads, indretning og faciliteter for håndtering af affald ved kilden indendørs i al byggeri og ikke som nu, hvor det med lappeløsninger søges supplerende indretninger med sorteringspunkter og andre løsninger i det åbne byrum med affaldsrod på gader og stræder i byen som resultat.</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; Energi og miljø &gt; Affald og ressourcer  <a href="https://kp19.kk.dk/retningslinjer/energi-og-miljoe/affald-og-ressourcer">https://kp19.kk.dk/retningslinjer/energi-og-miljoe/affald-og-ressourcer</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Der skal afsættes plads til kildesortering indendørs i den enkelte ejendom ved nybyggeri, byfornyelse og byomdannelse, ligesom der skal afsættes plads til, at erhverv kan kildesortere.</p>
Fremme muligheder for handicap tilgængelighed i byen	<p>Lokaludvalget ønsker særlig fokus på kommuneplanens muligheder for at fremme muligheder og fremkommeligheden for borgere og besøgende med et handicap.</p>	<p>Nyt kapitel 7 i hovedstrukturen: "Inklusion og lige adgang for alle"</p> <p><b>Forslag</b></p> <p>Se bilag 1</p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>Lokaludvalget forslår, at det indsættes et nyt kapitel i hovedstrukturen under titlen "Inklusion og lige adgang for alle".</p> <p>Lokaludvalget foreslår, at der indføres en ny retningslinje i kommuneplanen, der fastlægger principper for lokalplanlægningen så der vil være indtænkt bedst mulige vilkår og fremkommelighed for handicappede. Det er i naturlig tråd med FN's Handicapkonvention, som København ratificerede i 2009.</p> <p>En by for alle forudsætter at universelt design indgår i lokalplanlægningen og arkitekturen i byen.</p>	<p>Nyt afsnit under <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a> &gt; Retningslinjer &gt; <a href="https://kp24.kk.dk/retningslinjer">https://kp24.kk.dk/retningslinjer</a></p> <p><b>Forslag</b></p> <p>En ny retningslinje med overskriften "Inklusion og lige adgang for alle" skal udforme principper lokalplanlægningen, så der vil være indtænkt bedst mulige vilkår og fremkommelighed for handicappede.</p>
<p>Ørestad – Bella Centret</p> <p>Rammeændring</p> <p>S3* - R19.S.10.6 B5* - R19.B.10.60</p>	<p>Lokaludvalget ønsker, at udviklingen af Ørestad sker med henblik på at skabe en god og blandet bydel med et aktivt byliv. De sidste mange års udvikling af Ørestad har båret præg af en funktionsopdelt planlægning med fokus på boliger, kontorerhverv og hoteller.</p>	<p>Amager Vest Lokaludvalg ønsker at bakke op om bygherres intentioner om at sikre gode forbindelser for cykler og gående, fokus på at skabe en blandet og levende by med attraktivt byliv og god adgang for handicappede til den blå kanal.</p>
<p>Ørestad Syd</p> <p>Rammeændring</p> <p>C2* - R19.C.10.13</p>	<p>Lokaludvalget ønsker, at udviklingen af Ørestad i højere grad sker med henblik på at skabe en god og blandet bydel med et aktivt byliv. De sidste mange års udvikling af Ørestad har båret præg af en</p>	<p>Der tilføjes særlig bemærkning i kommuneplanrammen R19.C.10.13 se kortportal på <a href="http://www.kp24.kk.dk">www.kp24.kk.dk</a>):</p> <p><b>Forslag</b></p>



Tema	Motivation	Ændringsforslag
	<p>funktionsopdelt planlægning med fokus på boliger, kontorhverv og hoteller.</p> <p>Lokaludvalget foreslår at der i kommuneplanerammen indgår en særlig bemærkning, der understreger behovet for at lokalplanlægningen for området sker med fokus på en blandet by med attraktivt, handels, fritids- og erhvervsliv inspireret af 15-minutters byen.</p>	<p>Lokalplanlægningen skal ske med fokus på at skabe et blandet bykvarter med stor variation i erhvervsfunktioner og med blandende boliger, handel, åbne stueetager og et godt kultur- og fritidsliv.</p>
<p>Rammeændring Grønne områder</p>	<p>Amager Vest Lokaludvalg ønsker at sikre byens nuværende grønne rum, lommeparker og rekreative arealer. Derfor foreslår lokaludvalget at rammebetegnelsen for en række grønne byrum i er overensstemmelse med den faktiske anvendelse.</p>	<p><b>Forslag</b></p> <p>Følgende kommunale grønne arealer, parker og opholdsarealer udlægges til O1-ramme, så rammen er i overensstemmelse med deres nuværende anvendelse:</p> <p>Forpladsen til Sundby Station på Digevej (matrikel 7000c)</p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
		 <p data-bbox="849 551 1321 622">Grønne parkarealer langs Fussingsvej og radisevej (matrikel Sundbyvester, København 1001a)</p>  <p data-bbox="849 896 1321 965">Lokaludvalget foreslår at kravet om en grøn forbindelse mellem Sturlasgade og Islandsbrygge genindføres som tilfældet var</p>

Tema	Motivation	Ændringsforslag
		<p data-bbox="847 280 1098 309">før Kommuneplan 2019.</p>  <p data-bbox="847 629 1299 658">Hjørnet af Røde Mellemsvej og Grønjordsvej</p> 

(Forslag til nyt kapitel 7 efter kapitel 6, ”Byens kulturarv”)

## Inklusion og lige adgang for alle

Som noget nyt indeholder Kommuneplan 2024 retningslinjer og redegørelser, som imødekommer handicapkonventioner og **de 2 første principper** fra World Congress of Architects, UIA 2023. København.

**FN's handicapkonvention skal sikre**, at personer med handicap fuldt ud kan nyde samme menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder som andre. **Handicapkonventionen er fra 2006** og det er den første retligt bindende konvention, som tager udgangspunkt i livssituationen for mennesker med handicap. Danmark har været omfattet af handicapkonventionen siden august 2009.

Konventionen indeholder nogle generelle principper, som blandt andet omfatter:

- Frihed til at træffe egne valg og være uafhængig af andre personer
- Ikke-diskrimination
- Fuld og effektiv deltagelse og inklusion i samfundslivet
- Respekt for forskellighed og accept af personer med handicap som en del af den menneskelige mangfoldighed

**Begrebet universelt design** er sidenhen blevet indarbejdet i FNs konvention. Universelt design optræder som et overordnet princip. Princippet handler om at finde et samspil af løsninger for den handicappede, som giver hver bruger valgmulighed for at finde den perfekte løsning for sig og sine behov.

**Københavns Kommunes Handicappolitik 2023-2026** vil blive understøttet med redegørelser og bestemmelser i kommuneplan 2024. I opfølgende lokalplaner redegøres blandt andet for vej,- sti,- og adgangsforhold samt parkering, herunder hvordan inklusion og lige adgang for handicappede er håndteret.

***”Københavns Kommune vil arbejde med universelt design, så byen bliver mere tilgængelig for flere***

***I Københavns Kommune arbejder vi med at skabe tilgængelighed for mennesker med handicap, men også med at udforme nye byrum, bygninger osv. på en måde, der passer til flere funktionsformer og behov og dermed ikke kræver særlig indretning for mennesker med handicap, eller kun mindre tilpasninger.”***

Københavns Handicappolitik 2023 -2026

Ved byggeri og anlæg varetages hensynet til konventionen delvis gennem bestemmelser, som er indarbejdet i bygningsreglementet.

**Planloven foreskriver**, at en lokalplan skal tilvejebringes, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder, herunder nedrivninger af bebyggelse. Lokalplaner skal være i overensstemmelse med kommuneplanens hovedstruktur, som blandt andet indeholder de overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen i København, herunder sammenhæng med anden planlægning og lovgivning.

Sådanne sammenhænge i de konkrete lokalplaner er som oftest sammenhænge i forhold til den overordnede nationale planlægning, Vejloven og lovgivning på miljøområdet.

Københavns nye kommuneplanforslag kan tilsvarende understøtte realiseringen af kommunens handicappolitik med forskrifter, som er bindende for projekterende, bygherrer og grundejere i konkrete lokalplaner. Efter en lokalplans endelige vedtagelse tinglyses lokalplanens bestemmelser på planens område.

I fremtidige lokalplanforslag redegøres afhængig af relevante retningslinjer, som er medtaget for at opfylde FN´s Handicapkonvention og kommunens handicappolitik.



# COPENHAGEN LESSONS

## 10 Principles to build on

1. Dignity and agency for all people is fundamental in architecture, there is no beauty in exclusion.
2. People at risk of being left behind must be accommodated first when we construct, plan, and develop the built environment.
3. Existing built structures must always be reused first.
4. No new development must erase green fields.
5. Natural ecosystems and food production must be sustained regardless of the built context.
6. No virgin mineral material must be used in construction, when reuse is possible.
7. No waste must be produced or left behind in construction.
8. When sourcing materials for construction, local renewable materials come first.
9. In everything we build, carbon capture must exceed carbon footprint.
10. When developing, planning, and constructing the built environment, every activity must have a positive impact on water ecosystems and clean water supply.

1.

Værdighed og deltagelse for alle mennesker er fundamental i arkitekturen. Der er ingen skønhed i eksklusion.

2.

Mennesker i risiko for at blive ekskluderet eller left behind skal tilbydes bolig først, når vi bygger, planlægger og udvikler

The COPENHAGEN LESSONS were presented at the conclusion of "SUSTAINABLE FUTURES – LEAVE NO ONE BEHIND", the UIA World Congress of Architects 2023, held in Copenhagen. The COPENHAGEN LESSONS build on the substantive new research and practice developed and brought together in the years up to and during the Congress, exploring architecture's contributions to the UN Sustainable Development Goals with Ramboll and Henning Larsen as knowledge partners. The COPENHAGEN LESSONS are formulated with the hope that they can serve as inspirational principles to build on, for a sustainable future.

## **Svar til: Høring 64914 af: Jane Vitu**

APPLICATION DATE

8. oktober 2024

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Jane Vitu

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Højdevangs Allé

HØRINGSSVAR

Planen bør regulere og stille krav til støj- og luftforurening på Amager. Støjniveauet er steget betragteligt de seneste 10 år.

## **Svar til: Høring 64914 af: Alex Heick**

APPLICATION DATE

8. oktober 2024

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bispebjerg Lokaludvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rentemestervej 76, 2. sal

HØRINGSSVAR

se vedhæftede fil

MATERIALE:

hoeringsvar kommuneplan 24. bispebjerg lokaludvalg.pdf



Bispebjerg Lokaludvalg



## Til Økonomiforvaltningen

### Hørings svar Kommuneplan 2024

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på denne høring.

Vi har allerede afgivet høringssvar til den interne høring. Tilbage meldingerne fra hvidbogen har herefter været drøftet i underudvalget, og nærværende opdaterede høringssvar har været drøftet i lokaludvalget.

Herudover bygger dette høringssvar på indkomne input via konferencen 26. september "Byudvikling, bevaring og bæredygtighed", hvor 64 borgere deltog i salen og 26 online, og hvor et antal politikere og fagfolk var på banen.

7. oktober 2024

Lokaludvalget står stadig inde for de kommentarer og forslag, som blev stillet i høringssvaret til den interne høring. Men for at undgå gentagelser, fokuserer vi her på yderligere kommentarer, samt hvor hvidbogen ikke har givet et fyldestgørende svar. Det vil sige, at læsning af dette høringssvar kræver, at man har det forrige høringssvar samt hvidbogen til rådighed.

#### **A: Fastholdelse af grønne m2**

BLU: Københavns kommune har en ambition om at afskaffe langvarig hjemløshed og bygge såkaldt skæve boliger. Lokaludvalget bifalder dette, men det er også vigtigt, at vi ikke ser de grønne områder som "gratis kvadratmetre", der bare kan bygges i. Det er en hovsa-løsning.

Forvaltningens bemærkning: Kommunen afsøger og anvender en række løsninger, når det gælder opfyldelsen af behovet for boliger til hjemløse. For en del af denne gruppe af borgere har særligt tilpassede "skæve" boliger udenfor den almindelige bygningsmasse hidtil vist sig som den bedste løsning, men kommunen er opmærksom på, at arealbehovet hertil er større end for andre boliger, og at det ikke må betyde, at dette behov opfyldes på bekostning af andre væsentlige hensyn.

BLU: "at der skabes rammer for at indpasse faciliteter til sundhedsfremmende aktiviteter samt kultur og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder" i denne målsætning ønsker lokaludvalget tilføjet: uden at tage af de grønne områder.

Forvaltningens bemærkning: Høringssvaret er delvist i overensstemmelse med intentionen i kommuneplanen, idet både kultur og fritidsfaciliteter som grønne områder ønskes fremmet. Kommuneplanens retningslinjer og rammerne for områdetyper indeholder allerede gode muligheder for kultur- og fritidsfaciliteter, og den grønne arealplan sikrer en kapacitet af grønne områder. Dog er København en tæt bebygget by, hvor hver eneste kvadratmeter skal bruges klogt, og hvor plads optimering og dobbeltudnyttelse er nøgleord. Der er derfor stort fokus på samlokalisering af faciliteter, herunder også kultur og fritidsfaciliteter og grønne områder.

#### Opfølgning fra Lokaludvalget:

Lokaludvalget ønsker at gentage fokus på de grønne kvadratmetre. Hvidbogens svar vidner om, at det grønne ikke tages rigtigt seriøst. Det er en glidebane at tage bid for bid af grønne områder, og der vil altid være forskellige behov såsom skæve boliger, kunstgræs, en ny institution eller andet, hvor det synes passende at løse problemet med at fjerne yderligere et grønt område.

De grønne områder er en væsentlig del af det gode storbyliv, og bidrager i høj grad til livskvaliteten. At tage af grønne områder og erstatte med et par vejtræer et andet sted, kompenserer ikke. Der bør derfor være et mål om at fastholde de grønne m<sup>2</sup>, og at de friholdes for væsentlig bebyggelse.

Desuden har vi et fromt formål vedrørende den stakåndede mangel på fantasi, der præger ønskerne om at bygge skæve boliger i grønne områder. Gid man tænkte lidt bredere. Man kunne komme enormt langt vedrørende "skæve boliger" ved en tæt dialog med almene boligforeninger. Eller man kunne bygge nyt (som det er planlagt om udflytning af borgere fra Sundholm til Møntmestervej). Eller man kunne bruge eksisterende institutionsbyggeri, - snart flytter universitetet fra det gamle Kommunehospital, og måske kunne et hjørne heraf indrettes til Skæve boliger. Det gamle Øresundshospital (ejet af Regionen), står stort set tomt, men en af pavillonerne kunne måske købes eller lejes. Eller man kunne bygge på et hjørne af den såkaldte cirkusgrund (hvis man fandt et andet sted at placere cirkus). Men grønne kvadratmeter, der bebygges, er tabt for evigt.

#### **B: Plejehjemsboliger**

BLU: Under Bispebjerg nævnes botilbud og en nærgenbrugsstation. Der mangler dog plejehjemspladserne i denne oversigt. Så vidt vi er orienteret, er der 2 placeringer i spil i vores bydel til lokalisering af nyt plejehjem. Der er nemlig underskud af plejehjemspladser, og snart lukker Håndværkerhavens plejehjem, som ellers har haft rigtigt mange plejehjemspladser, men ikke længere har søgning.

Forvaltningens bemærkning: På s. 61 i kommuneplanens hovedstruktur er der gengivet en samlet anlægsplan for hele kommunen, og der er på den baggrund ikke tiltænkt at lave en geografisk fordelt opgørelse over de kommunale behov, der omfatter mange hundrede anlægsprojekter.

#### Opfølgning fra Lokaludvalget.

Selv om kommunen ikke ønsker at lave en geografisk opgørelse i kommuneplanen, er det vigtigt at forstå, at den geografiske placering er afgørende for beboerne! Når en beboer når en alder, hvor han/hun skal på plejehjem, er en bolig tæt på, hvor han/hun tidligere boede, tit afgørende for god trivsel og muligheden for at fastholde kontakter. Det geografiske element er derfor vigtigt for planlægningen af plejehjemsboliger, som bør ligge fordelt ligeligt rundt omkring i byen.

#### **C: Byens sjæl**

BLU: Vi ser med glæde, at emnet kulturarv har fået en vigtig rolle i byens udvikling og dermed i kommuneplanen. Arbejdet med byens sjæl og kulturmiljø er gedigent arbejde, og lokaludvalget værdsætter de mange udpegninger af bygninger i Nordvest. Det er dog uklart hvilken værdi udpegningen egentlig har, og hvordan den omsættes,

når en developer ønsker at nedrive en bygning og bygge nyt. Derfor er vi glade for at erfare, at netop denne drøftelse har fundet sted i TMU den 22. april under KP24: "Et nutidigt grundlag for bevaringsværdigt byggeri".

Der bør være en præcis handleplan for sådanne processer. Kommuneplanen bør sikre, at alle bygninger udpeget som byens sjæl og bygninger i kulturarvsmiljøer fastsættes som bevaringsværdige i kommuneplanen, da ikke alle disse områder er omfattet af en lokalplan.

Forvaltningens bemærkning: Kommuneplan 2024 udpeger 50 bygninger fra det såkaldte Byens Sjæl Favoritfelt som bevaringsværdige i overensstemmelse med Borgerrepræsentationens beslutning den 15. december 2022. De 50 bygninger er af kampagnens uafhængige dommerpanel vurderet at have særlig betydning for bevaring af byens sjæl og være af højere kvalitet end de resterende bygninger nomineret i kampagnen. Kommuneplanen udpeger ikke alle bygninger i kulturmiljøer som bevaringsværdige, da ikke alle bygninger indenfor det enkelte kulturmiljø repræsenterer miljøets bærende fortælling. F.eks. er der indenfor kulturmiljøet "Holmen og Nyboder" opført flere nyere bygninger uden relation til kulturmiljøets militære historie. Udpegningen af værdifulde kulturmiljøer skal sikre et helhedsblik på kulturmiljøets bevaringsværdier, snarere end værdierne forbundet med den enkelte bygning isoleret set, som kommuneplanen i stedet varetager gennem udpegningen af bevaringsværdige bygninger på baggrund af en vurdering efter SAVE-metoden.

#### Opfølgning fra Lokaludvalget:

Lokaludvalget påpeger igen, at alle bygninger fra Byens Sjæl bør udpeges som bevaringsværdige i kommuneplanen. Det vil sige, ikke blot de 50 i "favoritfeltet" men gerne også de 50 i "påskønnede feltet". Alene i Fuglekvarteret finder vi 8 ud af de 50 i påskønne feltet. Hvis arbejdet med Byens Sjæl skal give mening, skal der netop være en forskel mellem de, som kom i påskønnet feltet, og de mange som blev frasorteret. Det er den eneste chance for disse bygninger til at blive bevaringsværdige, eftersom mange ligger i områder uden lokalplan.

Til konferencen oplevede vi at nogle politikere er optaget af at få lavet en ny SAVE registrering, og at dette skulle danne baggrund for, hvordan politikerne fremover skal forholde sig til evt. bevarende lokalplaner. En SAVE registrering er en gennemgribende og ressourcekrævende opgave. Lokaludvalget vil ikke sige, at det er spild, men det må for alt i verden ikke sætte bevarende lokalplaner på pause, mens vi venter på ny SAVE. Det vil være en katastrofe for områder som Fuglekvarteret og lignende områder i byen. Kort sagt, der vil ikke være noget at bevare, hvis den vi skal vente 10 år på ny SAVE registrering og herefter midler til en bevarende lokalplan!

Men derfor kunne man godt påbegynde en SAVE vurderingsproces, der formentlig er 10 år undervejs. Men kan man måske finde en bredere ramme, hvor også borgernes holdninger kommer til orde ligesom i Byens Sjæl. Måske kunne de to evalueringsmåder kombineres, så et lokalområde ikke kun evalueres af eksperter, som ikke færdes i kvarteret til daglig.

I givet fald bør SAVE++ evalueringer laves løbende, og ikke kun hvert 30. år.

Lokaludvalget bakker fuldt ud op om den indstilling, der blev fremført for TMU den 27. maj 2024:

*Anbefaling 4: Indførelse af forsigtighedsprincip for bygninger, der ikke er beskyttet mod nedrivning eller ikke er omfattet af det nuværende SAVE-register Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at der i Kommuneplan 2024 indføres et forsigtighedsprincip for bygninger, som ikke er beskyttet mod nedrivning eller ikke er omfattet af det nuværende SAVE-register. Det drejer sig om bygninger opført i 1940-1990, der aldrig er blevet SAVE-registreret, og mindre byhuse samt tidligere industribygninger fra før 1950, der siden registreringstidspunktet i 1996 er blevet mere relevante i bevaringssammenhæng og ofte er registreret med en lav SAVE-værdi eller slet ingen.*

#### **D: Boligstørrelser**

Dette forslag kommer ikke fra Bispebjerg Lokaludvalg, men fra Teknik og Miljøudvalget: Teknik- og Miljøudvalget ønsker, at forslaget om at reducere den mindste boligstørrelse ned til 40 m<sup>2</sup> brutto i eksisterende by bør bortfalde, så den mindste boligstørrelse for familieboliger i både eksisterende by og byudviklingsområderne fastlægges til 50 m<sup>2</sup> brutto.

Forvaltningens bemærkning: Der er behov for at imødekomme et fortsat behov for mindre boliger til byens singler. Enlige forventes således at udgøre ca. 60 pct. af væksten i antal familier fra 2024 til 2036, jf. baggrundsanalyse om målsætninger for boligbyggeri og bestemmelser om boligstørrelser i Kommuneplan 2024. Behovet for små boliger skal også ses i sammenhæng med at det fra 1. januar ikke er muligt at udleje nye studieboliger til andre end studerende. Dermed bliver der behov for at kunne efterkomme efterspørgslen fra det segment, der tidligere har benyttet studieboliger uden at være studerende.

#### Opfølgning fra lokaludvalget:

Lokaludvalget bakker op om forslaget fra TMU. Vi skal sikre en varieret boligmasse, og boligstørrelseskrav ved nybyggeri skal differentieres, så det passer til kvarteret. I nordvest har vi mange små boliger og mangler store boliger, så familier kan fastholdes og ikke tvinges til at flytte fra kvarteret, når familien har vokseværk. Derfor har det været et rigtig godt tiltag, at den nye lokalplan for Provstevej, har "gradbøjet" boligstørrelses-bestemmelserne. Boligstørrelse på 40 m<sup>2</sup> er meget små og vil skævvride befolkningssammensætningen i hovedstaden. Vi skal sikre en varieret boligmasse. Og vi mangler i hvert fald ikke endnu flere små boliger hos os, hvilket vi har rigeligt af i Bispebjerg Bydels Nordvestkvarter.

Venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

## **Svar til: Høring 64914 af: Christianshavns Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

8. oktober 2024

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

BY

Kbh V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg.

MATERIALE:

christianshavns lokaludvalg om forslag til kommuneplan 2024.pdf



8. oktober 2024  
J.nr. 2024-0327925

Økonomiforvaltningen

### Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2024

Økonomiforvaltningen har sendt forslaget til Kommuneplan 2024 i offentlig høring på Bliv Hørt-portalen i perioden 29. august til 24. oktober 2024.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive sine synspunkter. Vores bemærkninger er i overensstemmelse med lokaludvalgets høringssvar til den interne høring af udkastet til Kommuneplan 2024, og vi gentager dem herunder. Dog ønsker vi at fremhæve følgende yderligere perspektiver:

1. **Byfortætning:** Når der åbnes op for nybyggeri i byudviklingsområder, er det vigtigt, at kommunen samtidig klart markerer en vilje til at stoppe yderligere fortætning i bymidten, herunder på det gamle Christianshavn.
2. **Trafikafvikling:** I forbindelse med beslutningen om en Østlig Ringvej i planperioden bør kommunen ligeledes signalere en tydelig intention om at reducere trafikken gennem bymidten.
3. **Metrobyggeri (M5):** Ved anlæggelsen af metrolinje M5 bør mest mulig af strækningen lægges i tunnel, særligt ved Udsigten og Margretheholm Havn – og i videst muligt omfang også på Refshaleøen og Lynetteholm. Dette ligger i forlængelse af lokaludvalgets tidligere høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen af M5.

Lokaludvalget foreslår, at der på et passende sted i kommuneplanen indføres et afsnit, der omtaler HOFORs arbejde med klimasikring, og som herunder henviser til HOFOR's hvidbog "Vand fra alle sider truer byerne. Klimasikring i fællesskab", udgivet i juni 2024.

I det følgende gengives Christianshavns Lokaludvalgs tidligere bemærkninger til udkastet til Kommuneplan 2024. Disse bemærkninger er fortsat dækkende for vores synspunkter i den offentlige høring af Forslag til Kommuneplan 2024:

## Overordnet byudvikling

1. Christianshavns Lokaludvalg kan tilslutte sig den overordnede målsætning, at byudviklingen i København skal imødekomme den lokale **efterspørgsel efter boliger** (s.14). Det er en vigtig forudsætning for, at boliger i København bliver til at betale. Vi deler også vurderingen, at en tæt by er mere klimavenlig end en spredt by (s.22).

De beregninger, som kommunen og staten selv fremlagde i forbindelse med den strategiske miljøvurdering for Østhavnen, peger imidlertid på, at den lokale efterspørgsel efter boliger i København også kan afhjælpes ved at bygge flere boliger i omegnen af København og ved ikke at samle alle nye arbejdspladser i Københavns Kommune. Placeres flere nye boliger og arbejdspladser langs regionens fingre, kan det ske tæt og dermed klimavenligt. Hertil kommer, at de negative virkninger af den tætte by – støj, trængsel, forurening, tab af grønne/blå områder og udsyn – som regel undervurderes.

Christianshavns Lokaludvalg finder, at disse sammenhænge bør fremgå klarere af teksten i den kommende kommuneplan, og at de bør gennemsyre både tekst, mål og retningslinjer for den efterfølgende implementering af kommuneplanen. København skal være en by med fremgang, fuld beskæftigelse og social og økonomisk trivsel for alle, men vi skal bevare og udvide de åbne, grønne og blå byrum og den direkte adgang til vandet, samtidig med, at byudviklingens åbenlyse gener i tætbyen mindskes.

Visionen i KP 24 om klimaindsatser, grøn omstilling og sund klima-by med natur og kultur - er gode og rigtige. Byen skal være bæredygtig og give god trivsel for byens borgere.

Intentionerne bør dog følges op af mere faste handlingstilkendegivelser. F.eks. står der i KP 24, at man ikke når målet for Københavns Kommune om at blive klima neutral i 2025, men fortsat arbejder for det. Det er dog ønskeligt og mere ambitiøst, at målet ikke kun er for det administrative apparat, som kommunen udgør, men for alle områder i hele byen, altså borgernes forbrug, transport samt byggeri.

2. En forudsætning for økonomisk fremgang og det gode liv i byen er, at **byens klimasikring mod stormflod og vandstandsstigning** er på plads. Christianshavns Lokaludvalg er enig i den målsætning, som opstilles (s.88), *”at effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader afværges, og muligheder for at bruge klimatilpasningsanlæg til rekreation, sundhed og oplevelser udnyttes”*.

Lokaludvalget bemærker dog, at byens klimasikring mod stormflod og vandstigninger tilsyneladende alene handler om beskyttelse mod stormflodshændelser mv., men undlader at belyse de to andre strategielementer i forbindelse med klimasikring, nemlig imødekommelse (leve med vandet) og tilbagetrækning (fjerne sig fra vandet). Disse to elementer bør også belyses i Kommuneplan 2024.

Lokaludvalget noterer sig også omtalen af analysesamarbejdet om klimasikring mellem Københavns Kommune og relevante nabokommuner, Tårnby, Dragør og Hvidovre (s.89).

Christianshavns Lokaludvalg er dog uforstående over for, at man på dette tidspunkt, syv år efter 2017-stormflodsplanen, og mens antallet af stormflodshændelser hastigt stiger, ikke er kommet så langt, at der er indarbejdet handlingstilkendegivelser i kommuneplanudkastet. Lokaludvalget ønsker præcise tilkendegivelser i den endelige kommuneplan, især om stormflodssikringen mod syd, om tidspunktet for installeringen af dokporten i Kronløbet og om sikringen af resten af kommunens kyststrækninger. Sikring mod nord og syd bør efter lokaludvalgets opfattelse ske samtidig.

3. I overensstemmelse med, hvad Lokaludvalget tilkendegav bl.a. i sit høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen (dateret 20. december 2022<sup>1</sup>), er Christianshavns Lokaludvalg positiv over for ny byudvikling i de områder, der i planudkastet er udlagt som byudviklingsområder, hvis der til gengæld sker **en dæmpning af byfortætningen i tæbbyen, dvs. Indre By, det gamle Christianshavn og brokvartererne.**

Særligt ønsker vi en klar tilkendegivelse i kommuneplanens retningslinjer og tekst (s.120), at der stræbes efter en uændret tæthedegrad i planperioden for det gamle Christianshavn og en tæthedegrad på Christiansholm og Frederiksholm på det niveau, der nås med de ind til nu trufne beslutninger om nybyggeri. Der er behov for et klart politisk signal på dette punkt.

4. Lokaludvalget påskønner planen om at bygge 10.000 almene boliger, svarende til 25 pct. af i alt 40.000 nye boliger, i perioden 2025-36(s. 46). Der er dog behov for en **beskrivelse af, hvordan en almen andel på 25 pct. kan realiseres.** Det er lokaludvalgets vurdering, at det ikke kan ske uden ændringer i lovgivningen.
5. Lokaludvalget finder, at det bør fremgå af kommuneplanen, f.eks. indsat i teksten i afsnittet ”sammenhængende by” (s.52), at der såvel af miljø- og

<sup>1</sup> <https://christianshavnslokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2022-12/Christianshavns%20Lokaludvalg%20om%20SMV%20%C3%98sthavnen%20inkl.%20Lynetteholm.pdf>



klimamæssige årsager som af hensyn til byens livskvalitet er **behov for systematisk at vurdere om eksisterende bygninger kan genanvendes eller renoveres i stedet for at nedrives**. Der bør være procedurer, så ”robuste bygninger” – Refshaleøen har mange gode eksempler – kun undtagelsesvis nedrives og erstattes med nyt.

6. Christianshavns Lokaludvalg hilser afsnittet om boligernes anvendelse/helårsstatus velkommen. Vi fortolker det som et vidtgående forsøg på at etablere **bopælspligt** overalt i boligmassen, hvilket vi kan tilslutte os. Lokaludvalget støtter også den relativt omfattende omtale af mulighederne og rammerne for at lave **bofællesskaber, mv.**

### **Byudvikling, Østhavnen**

7. Christianshavns Lokaludvalg kan – inden for den ramme, som følger af pkt. 3 ovenfor - tilslutte sig, at der på visse betingelser (især beslutning om metro) åbnes for vedtagelse af en lokalplan for byudviklingen af første etape af **Refshaleøen** og første etape af Kløverparken.
8. Christianshavns Lokaludvalg er bekymret for indvirkningen på udviklingen på Refshaleøen og siden Lynetteholm af det nye generelle **afstandsmål for nærhed til rekreative områder** (retningslinjer/rekreation og natur/mål for rekreation og natur).

I KP19 fastsattes det som en ambition, at boliger maksimalt må have 300 meter gangafstand til nærmeste grønne område (uanset størrelse). I udkastet til KP24 er dette erstattet af et mål om max. 300 meter til nærmeste grønne eller blå område, og det anføres, at målet gælder ”den eksisterende by”, altså formodentlig ikke byudviklingsområderne.

I KP19 har det været et andet mål særligt for byudviklingsområder, at der skulle etableres større grønne områder (>2 ha) inden for gangafstand på 500 m. I retningslinjerne til KP24 er der ikke nogen nærmere angivelse af, hvad der forstås ved større områder, men tallet på 2 ha fremgår dog af teksten (s.91 og 94).

Christianshavns Lokaludvalg ønsker at 300 m-målet gælder for hele byen, og altså også for byudviklingsområderne. Vi forstår synspunktet, at adgang til grønne områder og til kaj- og kystlandskaber i visse situationer kan erstatte hinanden. Vi anerkender, at Refshaleøens Ejendomsselskab har tilkendegivet gode hensigter, men er alligevel bekymrede for, at det nye mål i relation til bl.a. Refshaleøen og Kløverparken kan føre til, at grønne pladser og lommeparker spares væk, og at beboerne henvises til kajer og moler, som ikke på alle tider af året er lige egnede til rekreative aktiviteter.

Lokaludvalget ønsker altså sammenfattende

- en præcisering af 2 ha-kravet
- en præcisering af, at 300 m-målet gælder hele byen og altså også for byudviklingsområder
- at der sker en justering af dette sidstnævnte mål, som tager højde for, at grønne og blå områder ikke i alle tilfælde kan erstatte hinanden.

9. Lokaludvalget finder, at der nu er behov for en langtidsholdbar løsning for **nærtrafikforbindelsen for biler til og fra Refshaleøen og Lynetteholm** i stedet for den igangværende, gradvise ødelæggelse af Margretheholm/Qvintus Bastion-området med lappeløsninger, og at et signal herom bør indarbejdes i kommuneplanen.

Lokaludvalget tilsluttede sig i sit høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen, at der anlægges en Østlig Ringvej, hvis der samtidig gennemføres en væsentlig trafikdæmpning af bymidten, jf. nærmere i punkt 15 nedenfor. Der forberedes nu lovgivning om ringvejen.

Samtidig er der igangsat en MKV-analyse af en udvidelse af den nordlige del af Refshalevej – et kulturmindeområde - fra 8 til 18m, dvs. til en fuld tosporet vej med cykelsti og fortov<sup>2</sup>. Videre undersøger man en ”supplerende vej” øst om Margretheholmbebyggelsen (Udsigten)<sup>3</sup>. Endelig undersøges det - relateret hertil - om metrolinje M5 skal passere Margretheholm/Qvintus-området under eller over jorden, og det overvejes at flytte sejlbåde i Margretheholm havn til en lokalitet øst for jordtransportdæmningen. Med de nuværende antagelser skønnes der en 10-12-dobling af biltrafikken på strækningen i perioden 2020-50 til 27.000 biler pr. hverdagsdøgn, svarende til kapaciteten på en firesporet vej. Det er under forudsætning af, at Østlig Ringvej etableres, og at der etableres et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen<sup>4</sup>.

Lokaludvalget finder samtidig, at Margretheholm Havn-bassinet bør bevares, beskyttes i størst muligt omfang og ses som en del af et samlet rekreativt område med Qvintus Bastion-området, Krudtløbsgraven og Minebådsgraven, jf. også pkt. 10 nedenfor. Endelig er vi optaget af, at der udvikles en vejføring, som beskytter de allerede overbelastede strækninger Prinsessegade-Danneskjold-Samsøes Alle samt Torvegade mod sivetrafik til og fra de nye bydele.

Lokaludvalget finder på den baggrund, og i overensstemmelse med, hvad vi tilkendegav i vores høringssvar til den strategiske miljøvurdering af Østhavnen, at den langsigtede løsning, som signaleres i kommuneplanen, bør have følgende komponenter:

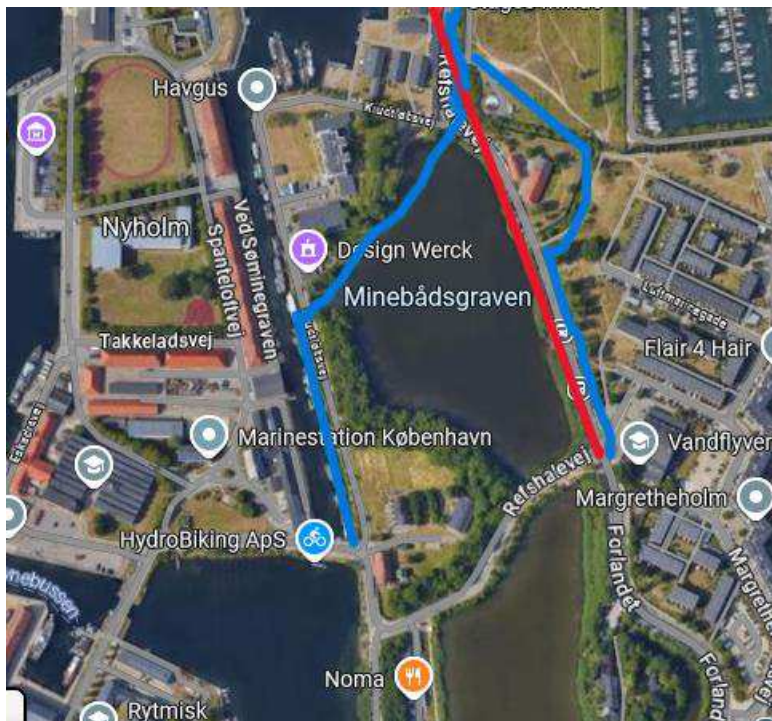
---

<sup>2</sup> KK-forliget om overførselssagen 2024.

<sup>3</sup> Udkast til kommuneplan, hoveddokument, s. 120.

<sup>4</sup> Hovedrapporten til den Strategiske Miljøvurdering af Østhavnen, s. 83.

- a. Foranstaltninger til at begrænse bilrådigheden på Refshaleøen/Lynetteholm ("delvis bilfrihed").
- b. Foranstaltninger med trafikøer, trafikdæmpning og centralt anbragte parkeringskældre på Refshaleøen/Lynetteholm, som tilskynder beboere i byudviklingsområderne til at benytte Østlig Ringvej frem for en overfladevej og i det hele taget til ikke at bruge bil til korte ture, og som tilskynder bilister til og fra det nordlige København til at benytte tilslutningsanlægget ved Prøvestenen og Prags Boulevard-Uplandsgade frem for at "sive" igennem de nye byområder og Christianshavn på vej til og fra bymidten.
- c. En tunnellagt tosporet vej (svarende til en hverdagsdøgnskapacitet på 8-10.000 køretøjer) i metro-traceet øst om Udsigten til at betjene
- d. den lokale biltrafik i Margretheholm Havn-snittet, alternativt gøre den nuværende jordtransportvej permanent.
- e. Etablering af separat cykelsti/fortov langs den nordlige del af Refshalevej (jf. de to muligheder illustreret i kortet nedenfor).
- f. En god cykelforbindelse (fortrinsvis tunnel eller færge) på tværs af havnen.



Lokaludvalget gentager sit synspunkt fra tidligere<sup>5</sup>, at den nye metro på den anførte strækning bør tunnellægges. Komponenterne a-e er de samme, også

<sup>5</sup> Jf. høringsvar til SMV af Østhavnen og høringsvar til kommuneplanstrategien.

hvis det på trods heraf skulle blive besluttet at anlægge metroen på en lavbro over Margretheholm Havn og i overfladen øst om Udsigten.

Lokaludvalget finder sammenfattende, at det både af hensyn til de ny byområder, Christianshavn og det øvrige østlige København er afgørende, at der nu planlægges med en samlet vision for en rimelig, begrænset overfladebiltrafik til og fra de nye områder som anført.

10. Vi ønsker, at der som led i den begyndende udvikling af Refshaleøen etableres **en kanal fra Krudtløbsgraven til Margretheholm Havn**. Formålet er, at mindre fritidsbåde (især robåde, kajaker og mindre motorbåde) kan sejle mellem havnen og farvandet langs Amagers østkyst uden at skulle den lange vej rundt om Lynetteholm gennem Kronløbet med krydstogtskibe. En kanal vil også generelt have stor rekreativ værdi og vil i øvrigt sammen med havnerummet øge værdien af grundene på det sydlige Refshaleøen. Vi er opmærksomme på, at en dokport er påkrævet, og at der er kulturmindeudfordringer, og hilser det velkomment, at der er afsat midler til en foranalyse af en sådan kanal.

### **Kultur og fritid**

11. Lokaludvalget savner overordnede og områdespecifikke visioner/strategier for udvikling af kultur og fritidsområdet. Herunder strategier for udvikling af og arealtildeling til kultur- og idrætsfaciliteter med henblik på at opnå sundere borgere.

### **Bevaringsværdige bygninger, husbåde**

12. Lokaludvalget hilser velkommen, at der er tilføjet en ny retningslinje for udpegning af 50 bevaringsværdige bygninger under overskriften ”**Byens Sjæl**” (retningslinjer/kulturarv/byens sjæl), som skaber klarhed både for ejerne og for offentligheden om bevaring og mulighed for ændring af de udpegede bygninger. Lokaludvalget har noteret sig syv sjæl-bygninger på Christianshavn (det tilhørende kortmateriale). Lokaludvalget beder om at få oplyst, hvad det konkret betyder, at bygninger får ”Byens Sjæl”- status og herunder om hvilke muligheder, begrænsninger og forpligtelser det giver ejeren af bygningen.
13. Lokaludvalget er bekymret for politikken vedrørende husbåde, bl.a., at kravet om, at en **husbåd** skal være et ombygget fartøj for at kunne placeres i V-ramme (rammer/områdetyper), udgår for at give mulighed for ombyggede pramme. Vi ønsker også, at højdemaksimum for husbåde fastsættes til 4,8 m i stedet for 5,4 m (Rammer/Områdetyper/Husbåde). Udsyn og helhedsindtryk skades væsentligt af de ganske store, skurvognslignende konstruktioner, som tillades ved kajerne. Der er behov for en tættere regulering af dette område, så vores fælles havneområde ikke gradvis ”privatiseres”, og så ønsket om, at

kajerne skal være fælles, rekreative arealer der åbner sig mod havnerummet, ikke kompromitteres.

## Turisme

14. Christianshavns Lokaludvalg ønsker som andre, at vores by skal være et gæstfrit sted, som turister kan nyde godt af. Vi finder imidlertid, at det er forkert, at vi i en situation, hvor byen og landet mangler arbejdskraft, satser stærkt på et erhverv, hvor lønniveauet er lavt og arbejdsvilkår generelt dårligt reguleret. Vi ønsker, at der som i andre sammenlignelige hovedstæder etableres en **turistskat**, som kan reflektere de omkostninger, byen og dens befolkning har ved turisterne, og som kan medvirke til at flytte arbejdskraft over i erhverv, som er mere produktive for samfundet og mindre belastende for byens borgere. Vi ønsker overvejelser om en turistskat indarbejdet i planudkastet (hoveddokumentet, turisme, s.75) på samme måde som kørselsafgiften, som også kræver lovgivning, er omtalt i mobilitetsafsnittet.

I forberedelsen af kommuneplanen er lavet en analyse af spørgsmålet om hotelkapacitet. Vi er uenige i den konklusion, som nu udtrykkes i kommuneplanudkastet, at der ikke er behov for en begrænsende regulering af hotelkapaciteten – og i øvrigt også af adgangen til korttidsudlejning af lejligheder – i vores bydel.

15. Christianshavns Lokaludvalg deler ønsket om at gøre havnen og vandet tilgængeligt for alle borgere, som det kommer til udtryk i den relevante retningslinje (retningslinjer/rekreation og natur/havnen og vandet som fritidsområde). Det bør dog klarere fremgå, at det skal **undgås, at festzoneaktiviteter fortrænger andre aktiviteter i havnen**. Lokaludvalget er også bekymret for, at formuleringerne omkring faste og flydende anlæg i havnen er for lempelige – det åbne havnerum ønskes bevaret.
16. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har haft fire studerende fra Worcester Polytechnical Institute til at måle partikelforureningen fra de private havnerundfarter. Partikelforureningen er voldsomt sundhedsskadelig for mennesker og CO<sub>2</sub>-udslippet er stort. Det bør kræves, at bådene sejler på el ligesom de kommunale gør og i balance med Borgerrepræsentationens beslutning om, at fossile biler skal væk fra trafikken i 2030. Det er ikke i overensstemmelse med klimapolitikken at give tilladelse til den forurenede sejlads til 2037. Miljøbeskyttelsesloven beskriver, at når en miljøvenlig teknologi er kendt, skal den bruges.

## Trafik

17. Christianshavns Lokaludvalg finder, at omtalen af den **trafiksanering af bymidten, som skal foregå som led i åbningen af Østlig Ringvej**, bør strammes op. Som bekendt aftalte forligspartierne i Borgerrepræsentationen i

Lynetteholmaftalen (tillægsaftale til aftalen om budget 2021) følgende: *"Parterne noterer sig, at Østlig Ringvej reducerer trafikken i den eksisterende by, og er enige om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp af trafiksanering".* På den baggrund ønskes formuleringen på side 28 i KP24-hoveddokumentet strammet op: Fra *"Effekten kan forstærkes, hvis der sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i den indre by."* til *"Det er aftalt, at der i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej sideløbende gennemføres trafiksanerende tiltag i bymidten, som forstærker effekten"*.

Lokaludvalget ønsker samtidig, at der i afsnittet *Hovedstaden vokser* (s.13), som omhandler hovedmålene for byen, herunder for trafikudviklingen, efter sætningen *"Københavns Kommune vil derfor arbejde for, at byudviklingen sker stationsnært med fortætning omkring de enkelte stationer samt arbejde for, at forholdene for cyklister og gående prioriteres i byen."* indsættes følgende sætning *"Faldet i biltrafikken vil blive søgt realiseret bl.a. gennem en trafikdæmpning af bymidten"*.

18. Generelt finder Lokaludvalget, at de mål, der er beskrevet under **Trafik retningslinjer/trafik/mål** for trafik er gode. Der er dog følgende bemærkninger:

**A)** Lokaludvalget ønsker, at der gennemføres et net af områder med **sammenhængende bolig-gader eller trafikøer** i byen, herunder særligt på Christianshavn, med udgangspunkt i mobilitetsanalyserne fra 2021. Hensigten skal især være at bidrage til øget tryghed i de lokale gaderum, men også at bidrage til realiseringen af den målsætning om et fald i biltrafikken, som nu er indarbejdet i planudkastet.

**B)** Lokaludvalget savner et mål (formodentlig parallelt til målet om samarbejde om skabelsen af et net af cykelstier) for **samarbejdet med andre parter om den kollektive trafik**: Med staten om udviklingen af jernbanenettet, og med region, kommuner og stat om udviklingen af et BRT-net for busser i fast tracé (BRT=Bus Rapid Transit). Hoveddokumentets tekst om mobilitet bør klarere redegøre for behovet for et samarbejde mellem regionen og regionens kommuner om mobilitet og formålet med den besluttede mobilitetsanalyse.

**C)** Lokaludvalget savner et **mål for en stabilisering eller allerhelst en betydelig reduktion i priserne i den kollektiv trafik**. Vi har behov for et opgør med de kraftigt stigende takster.

**D)** Lokaludvalget efterlyser en håndtering af Borgerrepræsentationens beslutning om, at **fossile biler** skal være væk fra trafikken i 2030 (i KP19 var det et mål at få dieselmotorer ud i 2030).

**E)** Lokaludvalget hilser med tilfredshed, at man i udkastet (hoveddokument, s.32) anfører, at en national roadpricing eller **kørselsafgift** kan bidrage til at mindske trængsel, og at midlerne herfra bør tilbageinvesteres i mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet. KK må ikke opgive den sag – der er stærkt brug for afgiften, bl.a. til at begrænse transitkørselen i havnesnittet.

19. I relation til rammerne for parkering (trafik/rammer/parkering) har Lokaludvalget noteret sig ændringen af planloven (LBK 223/2024), hvormed kommunerne fratages retten til at skabe **bilfrihed** (nulparkering) i ”større byudviklingsområder”.

Med dette udgangspunkt konstateres det med tilfredshed, at der i kommuneplanudkastet lægges op til at ”*parkeringsnormen [i alle byudviklingsområder] efter en konkret vurdering [kan] reduceres med 20 pct. for alle funktioner på baggrund af områdets stationsnærhed og forbindelse til cykelinfrastruktur mv.*”. Vi ønsker dog, at retningslinjen formuleres mere bindende og, at tallet sættes højere. Vi forstår Københavns Kommunes hørings svar til lovforslaget sådan, at man vil arbejde på at afsøge de rammer, som det nævnte lovforslag sætter, hvilket vi er tilfredse med.

20. Lokaludvalget finder, at **parkeringsnormen for ladcykler** bør hæves fra 1 pr. 500 m<sup>2</sup> til 1 pr. 400 m<sup>2</sup> frem for, som det foreslås, at den videreføres uændret på 1 pr. 500 m<sup>2</sup> (rammer/parkering). Det oplyses i hoveddokumentet (s.40), at vækstraten i ladcykler/m<sup>2</sup> har været 40 pct. i perioden 2016-22. Hvis denne vækst fortsætter, vil kapacitetsloftet 1 pr. 500 m<sup>2</sup> være nået i 2029, altså et år efter planperiodens udløb. I betragtning af, at der er tale om byggeri, som skal holde ikke til 2029, men mange år ud i fremtiden, er kravene til ladcykel parkering forståeligt lave.
21. Lokaludvalget foreslår, at billeder (fotos) af generelle og genkendelige lokaliteter suppleres i den endelige udgave af Kommuneplan 2024 med tekster, der angiver passende identifikation af de pågældende lokaliteter (f.eks. navn, adresse eller lignende). Eksempler: pp 10-11, 12-13, 30-31, 34-35, 36-37 osv. (fortsat selv listen).

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,  
forperson i Christianshavns Lokaludvalg

# **Svar til: Høring 64914 af: Ulrich Bolow**

APPLICATION DATE

7. oktober 2024

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Ulrich Bolow

VIRKSOMHED / ORGANISATION

AB Den Grimme Ælling

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Østerbrogade 122 st.tv.

HØRINGSSVAR

## **Indsigelse/tilføjelse til Kommuneplan 2024 for København**

Rammeplan nr R19.B.213.:

Rammetype B4/C2

Maks BB: 150

Maks bygningshøjde 24 meter

Maks facadehøjde 18 meter.

De enkelte huse i karré bebyggelse må højst have to opgange mod adgangsvej.

Friarealprocent boliger min. 40

Friarealprocent erhverv min. 10

Bevaringsbestemmelser:

Eksisterende bygninger må ikke nedrives.

Facader mod adgangsveje skal bevares med eksisterende udformning og materialer.

Dispensationer kan kun meddeles i særlige tilfælde, f.eks. af klimahensyn.

Eksisterende solitære træer skal bevares eller genplantes.



## Rammer generelt

Alle kommuneplanens rammebestemmelser for områder med bebyggelse fra før 1960 bør screenes for bevaringsværdige bygninger og miljøer.

Alle karré bebyggelser på broerne, indre by og Amager med boliger opført før 1930 bør omfattes af bevaringsbestemmelser jf. ovennævnte:

Eksisterende bygninger må ikke nedrives.

Facader mod adgangsveje skal bevares med eksisterende udformning og materialer.

Dispensationer kan kun meddeles i særlige tilfælde, f.eks. af klimahensyn.

Eksisterende solitære træer skal bevares eller genplantes.

## **Begrundelse**

Ud over byens bevaringsværdige bygninger, bør kommuneplanen tage hånd om de mange unikke bymiljøer, der er rammen om rigtig mange borgeres dagligdag.

Ikke mindst de mange boligkaréer fra omkring forrige århundredeskifte, som udgør en stor del af brokvartererne, indre by og Amager, skal man passe ekstra meget på.

.

Mange bygninger i karrébebyggelserne i brokvartererne, i indre by og på Amager har en høj Save vurdering på 2-3, men bygninger med lidt mindre Save vurdering, 4-5 er med til at skabe det attraktive bymiljø, og de fleste af disse kan ved byfornyelse tilføres en højere bevarings værdi.

Som en vigtig sidegevinst er bevaring af eksisterende bebyggelse dokumenteret mere bæredygtigt end opførelse af ny bebyggelse.

De anførte bevaringsbestemmelser er minimum standard bestemmelser, som kan indføres direkte i rammebestemmelserne uden detailregistrering. Det er derfor en overkommelig arbejdsproces, som vil give kommunen et bedre udgangspunkt for forhandling med grundejere og developere.

Med venlig hilsen

Ulrich Bolow

Arkitekt cand arc

# **Svar til: Høring 64914 af: Jan Koed**

APPLICATION DATE

7. oktober 2024

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Jan Koed

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 41

HØRINGSSVAR

## **Høringssvar til Kommuneplan 2024**

### **Den Grønne Boulevard**

Med budget 2021 blev der afsat i alt 4,5 mio. kr. til en foranalyse af Den Grønne Boulevard, der undersøger mulighederne for at nedgrave strækningen fra Bispeengbuen til Langebro med henblik på at skabe en grøn kile på overfladen. Foranalysen blev afleveret i efteråret 2023.

Med budget 2025 blev der afsat 6,4 mio. kr. samlet på anlæg i 2025-2027 til udarbejdelse af idéoplæg og facilitering af borgerdialog samt tilvalg om mulighed for byggeri og afklaringsfase frem mod etape 2.

Projektets videre forløb vil blive afklaret i forbindelse med budget 2028.

Ovenstående er citater fra Teknik- og Miljøforvaltningen.

På den baggrund vil det ikke mindst af hensyn til konsekvensen i opstillingen af igangværende projekter, der gør København grønnere, være rimeligt at omtale Den Grønne Boulevard på følgende sider:

s. 96: Nævne projektet evt. i sammenhæng med afsnittet: »Der er ligeledes potentiale i at løfte biodiversiteten og vandkvaliteten i byens søer, vandløb og moser ved at forbedre pumpesystemerne og genåbne de rørlagte åer herunder Ladegårdsåen og Lygte Å.«

s. 96-97: Optage Den Grønne Boulevard på listen i kort 5.1.

s. 112-114: Omtale Den Grønne Boulevard i forbindelse med bydelene Bispebjerg, Nørrebro og Indre By (side 114 første spalte).

## **Svar til: Høring 64914 af: Kåre Stig Nielsen**

APPLICATION DATE

4. oktober 2024

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Kåre Stig Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Banedanmark

BY

København V

POSTNR.

1577

ADRESSE

Carsten Niebuhrs Gade 43

HØRINGSSVAR

MATERIALE:

bdk hoeringssvar til kommuneplan 2024 20241003 nt.pdf

## Notat

04.10.2024

Sagsnummer: 2024-17609

**Kåre Stig Nielsen**  
Indkøb, Logistk & Facility  
Management

ksni@bane.dk

Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
+45 8234 0000

banedanmark.dk  
CVR: 1863 2276

## Høringssvar til Kommuneplan 2024

### Rammetype T1\* Plannr. R24.T.3.1

#### Vedr. Banedanmarks areal under højbanens brobuer v. Nørrebro Station samt brobuerne ved Glenteparken

Banedanmark ønsker øget fleksibilitet i forhold til den foreslåede anvendelse af arealerne under højbanen ved Nørrebro Station samt brobuerne under højbanen ved Glenteparken. For Nørrebro Station gælder det, at der aktuelt er et udbud i støbeskeen gang omkring den kommende udvikling af området. For brobuerne ved Glenteparken gælder det, at der er et ønske om at sikre en fremtidig (ikke p.t. aktuelt) mulighed for en lignende udvikling af områdets brobuer.

#### **Brobuerne ved Nørrebro Station**

Med udbuddet er det Banedanmarks ønske at skabe det bedst mulige mix af forskellige funktioner. Både kommercielle, ikke-kommercielle, foreningsaktiviteter mv. Med andre ord. Det er op til de bydende at skabe den bedst mulige byudvikling i området under buerne til gavn for københavnernes.

#### **Brobuerne ved Glenteparken**

Banedanmark ønsker øget fleksibilitet i forhold til den foreslåede anvendelse af arealerne under højbanen ved Glenteparken. Der ligger ikke nogen konkrete planer om at udbyde arealerne under brobuerne, men det er et oplagt sted at skabe nyt liv og en positiv udvikling for København og Nørrebro. En kommende udvikling kan blive aktuel og derfor vil en mere fleksibel kommuneplanramme være ønskelig. En udviklingsambition skal gerne kunne rumme muligheden for at skabe det bedst mulige mix af forskellige funktioner. Både kommercielle, ikke-kommercielle, foreningsaktiviteter mv.

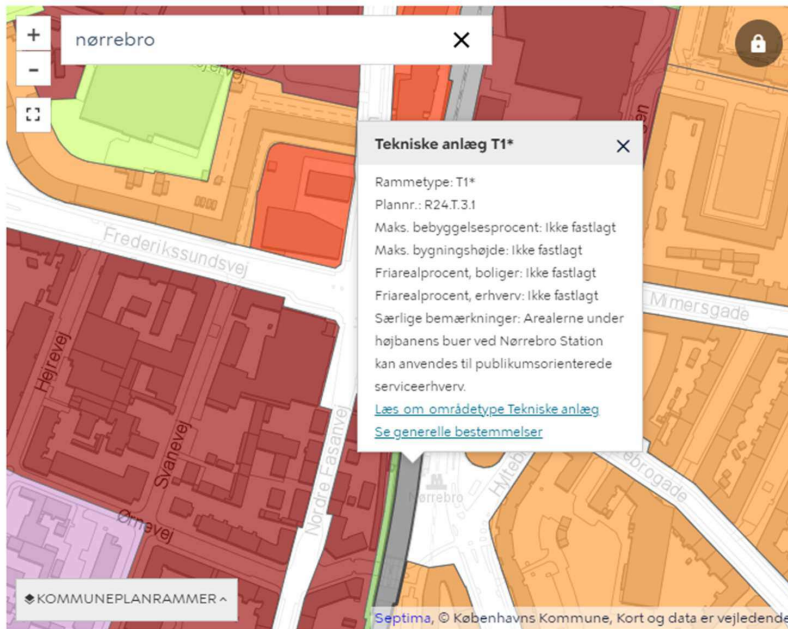
På baggrund af ovenstående søger Banedanmark om, at nedenstående rammetyper "særlige bemærkning" ændres fra:

*Arealerne under højbanens buer ved Nørrebro Station kan anvendes til publikumsorienterede erhverv*

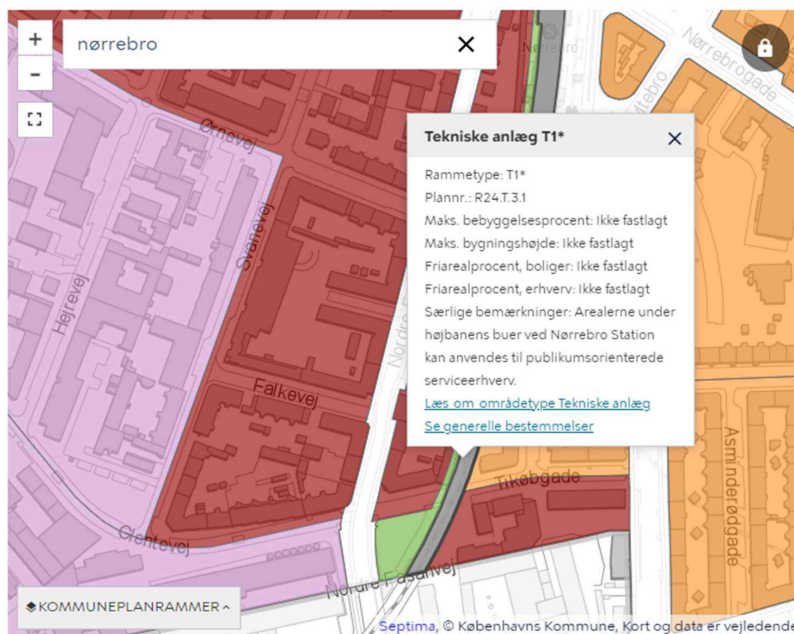
Til en formulering som f.eks.

*Arealerne under højbanens buer ved Nørrebro Station samt ved Glenteparken kan anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv, kulturelle formål og idræt, lokaler til håndværkserhverv og værksteder.*

Brobuerne over højbanen ved Nørrebro Station



Brobuerne ved Glenteparken:



## **Svar til: Høring 64914 af: Leif Sørensen**

APPLICATION DATE

4. oktober 2024

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Leif Sørensen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Toftegårds Alle 42 4.TV.

HØRINGSSVAR

Alle busser i København skal være el-drevne.

Alle knallerter skal udelukkes fra kommunen, nu da man kan få el-cykler i stedet.

Alle brænd-ovne skal forbydes.

Disse 3 ting vil forbedre luftkvaliteten og sænke støj fra trafik.

Affald skal sorteres centralt af robotter.

## **Svar til: Høring 64914 af: John Veje**

APPLICATION DATE

2. oktober 2024

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

John Veje

VIRKSOMHED / ORGANISATION

ATP Ejendomme

BY

København V

POSTNR.

1611

ADRESSE

Hammerichsgade 14, 1. sal

HØRINGSSVAR

Høringssvaret fra ATP Ejendomme er vedhæftet

MATERIALE:

hoeringssvar til kommuneplan 2024 fra atp ejendomme.pdf

## Hørings svar til Kommuneplan 2024 fra ATP Ejendomme

ATP Ejendomme har med stor interesse læst Københavns Kommuneplan 2024 - "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad", der sætter rammerne for fremtidens udvikling i hovedstaden.

ATP Ejendomme ser positivt på Københavns udvikling både de seneste tyve år og i fremtiden og bidrager til hovedstadens byudvikling som ejer, bygherre og via driften af en række bolig- og erhvervsejendomme i København.

ATP Ejendomme ser positivt på Københavns Kommunes fokus på at få bygget 40.000 nye boliger til de mange nye borgere, der ønsker at bo og arbejde i hovedstaden. København skal være en attraktiv og mangfoldig by, der tilbyder blandede boligformer i forskellige størrelser og prisklasser til unge, singler, studerende, familier, seniorer m.m. Hovedstaden skal også favne et levende studiemiljø og et erhvervsliv, der skaber udvikling og vækst i byen.

ATP Ejendomme bakker positivt op om, at byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser, så byen udvikler sig i takt med efterspørgsel og behov.

Herudover er fokus på klimatiltag en nødvendig prioritering, eksempelvis ved at pladsoptimere, skabe god infrastruktur og tænke biodiversitet, grønne og klimavenlige løsninger ind, når der bygges i byen.

### **Byudvikling, der møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser**

For at realisere ambitionen om at møde den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser opfordrer ATP Ejendomme til en tæt og smidig dialog mellem Københavns Kommune og grundejere om tilpasning af lokalplaner, når behovet og efterspørgslen viser sig anderledes end planlagt. For ATP Ejendomme viser dette sig tydeligt i Ørestad, hvor der i dag er mange tomme erhvervslejemål, både isoleret set og i relation til resten af byen. Her vurderes det, at en imødekomme af justerede lokalplaner med flere boliger og mindre erhverv kan bidrage til en mere levende bydel uden tomme erhvervslejemål eller ubebyggede arealer. Ligeledes kan behovene i eksisterende bygninger generelt vise sig anderledes, når muligheden for at tiltrække lejere til specifikke butikker eller erhvervslejemål ikke lader sig realisere. I disse tilfælde vil en smidig proces med kommunen om ændringer af lokalplankrav kunne bidrage til mere levende og velfungerende byområder og erhvervsbygninger.

ATP opfordrer samtidig Københavns Kommune til et fortsat øget fokus på at mindske sagsbehandlingstider på byggesagsbehandling og behandling af lokalplanændringer.



### **Amager Vest og byliv i Ørestad Syd**

Ørestad har gennem de seneste 25 år gennemgået en markant byudvikling i mange faser. I dag er Ørestad blevet en ny bydel med både boliger og erhverv. Trods mange arbejdspladser og erhvervsejendomme i Ørestad, er udviklingen ikke fuldt med de oprindelige forventninger, mens efterspørgslen efter boliger er større end forventet. I Ørestad findes ifølge en analyse lavet af Savills for ATP Ejendomme i dag næsten 40% ledige erhvervslejemål, mens der fortsat er stærk efterspørgsel efter boliger i København og i Ørestad. Potentielt er der udsigt til yderligere spekulativt erhvervsbyggeri i Ørestad. Ved en sammenligning med udlejningspriser for resten af København og en tomgang på op mod 40% vil der ifølge Savills med lav sandsynlighed ske en normalisering, der bevæger sig mod forventningerne, i de næste ti år.

ATP Ejendomme opfordrer derfor til, at der i lokalplaner, herunder lokalplanen for Hannemanns Allé, ses på muligheden for at bygge flere boliger og konvertere erhverv til boligarealer. Dette ligger i forlængelse af planerne for den øvrige udvikling af Ørestad. I sidste etape af Bellakvarter i Ørestad lægges op til at ændre erhvervsbyggeri til blandet bolig- og erhvervsbyggeri, ligesom der lægges op til større andel af boliger i Ørestad Syd. Hannemanns Allé er placeret mellem disse områder. En tilsvarende ændring, der både muliggør boliger og erhvervsbyggeri, bidrager dermed til mere byliv og en udvikling, der er tilpasset Københavns nuværende behov for flere boliger.

### **Udvikling af Teglhølmens Vestkaj**

ATP Ejendomme er medejer den bygning, hvor MAN Energy Solutions i dag har hovedsæde. Virksomheden flytter ud med udgangen af 2027, og ejendommen og omkringliggende områder, vil blive inddraget i første del af planperioden ved at justere afgrænsningen af byudviklingsområdet på Teglhølm. Ejendommene og området er udpeget som en del af byudviklingsområdet, men uden at selve kommuneplanrammen ændres. Der bør ske en særskilt planlægning for et nyt projekt for området inden virksomheden er fraflyttet, så vi sikrer en optimal udvikling af området.

### **Grøn og rekreativ park i Indre By**

ATP Ejendomme hilser en ny grøn og rekreativ park velkommen i området ved Vesterbro Passage og Axeltorv, hvor ATP Ejendomme er medejer af Axel Towers og ser god mulighed for at skabe et attraktivt byrum og et rekreativt frirum.

### **Mobilitet**

ATP Ejendomme ser positivt på Københavns Kommunes fokus på at aflaste trængselsproblemer og skabe god infrastruktur og kollektive transportsystemer, der bidrager til god mobilitet i byen. ATP ønsker i overensstemmelse med Kommuneplanens fokus at bygge boliger og erhverv tæt på eksisterende tog- og metroforbindelser i nye bydele. Samtidig ser ATP Ejendomme positivt på, at Københavns Kommune allerede tidligt identificerer mulige forbindelser, der kan bidrage til øget mobilitet og velfungerende byliv. ATP Ejendomme ser transportforbindelser med eksempelvis

busser som en vigtig forudsætning for, at et erhvervs kvarter eller boligområde kan tiltrække virksomheder, medarbejdere og beboere. Mens særlig udbygningen af metroen har forbedret infrastrukturen og mobiliteten i nærheden af stationerne, er der stadig områder, som lider under manglende nærhed til stationerne eller anden offentlig transport. Et af disse områder er Langelinje, hvor der dels er langt til Metro, men hvor der heller ikke er anden tilstrækkelig offentlig transport, som sikrer god mobilitet for beboere eller folk, som skal til og fra arbejde.

### **Dialog og partnerskaber**

ATP Ejendomme er i dag medlem af partnerskab for biodiversitet, som Københavns Kommune har taget initiativ til. ATP Ejendomme ser netop vigtigheden af partnerskaber som en positiv tilgang til at kunne dele viden, hente inspiration og erfaringer og skabe resultater på tværs af offentlige og private aktører med det fælles ønske om at sikre en positiv udvikling for hovedstaden. Ligeledes bakker ATP Ejendomme op om en dialogsgørende relation mellem Københavns Kommune og de mange aktører, der bidrager til at bygge nye boliger og ejendomme i hovedstaden. ATP Ejendomme deltager gerne i drøftelser om, hvordan København fortsat udvikler sig positivt og skaber blandede boligformer. ATP Ejendomme har i dag positive erfaringer med eksempelvis tætte og tidligere samarbejder om at bygge både private og almene boliger integreret, så de almene boliger står tidligere klar og imødekommer boligbehovet. Ligeledes har ATP Ejendomme kompetencer til at se på nye modeller for boligformer.

Med venlig hilsen

Martin Vang Hansen

Administrerende direktør

ATP Ejendomme

# Svar til: Høring 64914 af: Julie Espenhain

## APPLICATION DATE

2. oktober 2024

## SVARNUMMER

24

## INDSENDT AF

Julie Espenhain

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Agnetevej 22, 1

## HØRINGSSVAR

Hvis København skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at være en klimavenlig hovedstad, **SKAL** der gøres noget ved forureningen fra Københavns Lufthavn. I "Forslag til hovedstruktur for Kommuneplan 2024" foreskrives det, at København skal udvikles som en grøn og sundhedsfremmende by. Ligeledes er der en målsætning om: "At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til Verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes." Denne målsætning er utopisk, hvis der ikke fokuseres på lufthavnsforurening. Den seneste videnskabelige rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi fra april 2024 viser, at tårnhøje koncentrationer af ultrafine partikler ruller ind over kommunegrænsen. Dette udgør en sundhedsrisiko for hele København og forringer desuden københavnernes livskvalitet med støj- og lugtgener.

Følgende tiltag bør iværksættes:

- Antallet af flyoperationer skal reduceres. Dette kan for eksempel gøres ved at begrænse cargo- og transitflyvninger samt private jets, eller ved at flytte en del af flytrafikken til andre dele af landet.
- Der skal lægges politisk pres for at fremskynde implementeringen af bæredygtige flybrændstoffer.
- Partikelforureningen fra lufthavnen skal nøje overvåges og måles, og måleresultaterne skal være offentligt tilgængelige. Derudover skal der foretages en grundig sundhedsfaglig vurdering af risikoen forbundet med eksponering for ultrafine partikler.

# **Svar til: Høring 64914 af: Lise Blomberg Andersen**

## APPLICATION DATE

1. oktober 2024

## SVARNUMMER

23

## INDSENDT AF

Lise Blomberg Andersen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Billedkunstner Lise Blomberg

## BY

København S

## POSTNR.

2300

## ADRESSE

Æginavej 19

## HØRINGSSVAR

Mig og min familie bor i København S. Vi er meget påvirket af den voldsomt eskalerede støj- og finpartikelforurening, der finder sted med flytrafikken fra Kastrup lufthavn. Ca. 50% af tiden er der voldsom støj, også om natten! Det er blevet umuligt at bo her. Støjen giver dårlig nattesøvn, stress og kraftigt forringet livskvalitet. Finpartikelforureningen er desuden meget sundhedsskadelig, og jeg er ked af at mine børn skal bo her og indånde den forurening. Lufthavnen har fået lov til at udvide kapaciteten til det dobbelte, den skal være et Hub for Cargo med mange mellemlandinger mellem Asien og USA. Så tæt på hovedstaden! Der er vanvittigt og uansvarligt overfor os borgere, der skal leve her, at udvidelsen er blevet godkendt og at der desuden ikke er særlig skrappe krav til CPH airport mht. støj og finpartikelforurening. Jeg oplever det som om der fra stat, kommune og myndigheder ikke er "nogle voksne i lokalet". Det er et kolossalt myndighedssvigt, der har fundet, og finder, sted i denne her sag.

# **Svar til: Høring 64914 af: Maria Lykke Mathiesen**

## APPLICATION DATE

1. oktober 2024

## SVARNUMMER

22

## INDSENDT AF

Maria Lykke Mathiesen

## BY

Kastrup

## POSTNR.

2770

## ADRESSE

Alleen 48 , st tv

## HØRINGSSVAR

Som nabo til lufthavnen der har udvidet gennem et par år og har planer om at udvide mere er vi 200.000 borgere på Amager voldsom bekymret for de fine partiklers sundhedsskadelige effekt. Vi er dagligt generet af voldsom larm fra flere afgang ( også om natten ) og en voldsom lugt af fuel/ brændstof i vores hjem. Cphs egen målestationer til både lyd og forurening passer ikke med det andre har målt . Vi er langt over grænseværdierne og der er flere tilfælde af kræft I området. Jeg har selv været ramt 2 gange og kan ikke " bare" flytte . Vi føler os svigtet her på vores elskede Amager . Jeg troede ikke man i Danmark kunne betale sig til at omgå loven og basale menneskerettigheder. Vi ønsker ikke lufthavnen lukket . Men vi ønsker at få vores rene luft tilbage og ikke en konstant baggrundsstøj fra flyene som det har udviklet sig til . På forhånd tak for muligheden for at blive hørt .

# Svar til: Høring 64914 af: Jens Jakob Bierring

APPLICATION DATE

30. september 2024

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Jens Jakob Bierring

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Perspektiv v/Jens Jakob Bierring

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Bergthorasgade

HØRINGSSVAR

Da Københavns volde skulle sløjfes foreslog Staten at man skulle bebygge det hele med tætte 5 etagers karreer for at financiere en ny fæstningsring. En fremsynet Borgerrepræsentation med Arkitekt Ferdinand Meldahl besluttede at købe området af Staten. I kommuneplanen bør Kommunen gennemgå kommunen med tættekam og udlægge grønne områder og frede dem for bebyggelse inden hver en m2 bebygges. Det vil selvfølgelig formodentlig betyde at kommunen tvinges til at opkøbe områderne, men det bør I så afse midler til at gøre. Det vil være fremsynet. Vesterbro som har færrest grønne arealer kunne få nye parkarealer i Banebyen. Udover det der er udlagt kunne et perspektiv område nord for Banebyen udlægges som grønt perspektiv område allerede nu. Men man kunne også igangsætte en registrering af små områder, lommeparker som kunne blive lokale oaser. Ved at ensrette gader og skabe trafikøer kunne der blive mere plads til træer og opholdsområder i gademiljøer. Den massive trafikstøj kunne imødekommes ved at byfortætte langs indfaldsveje så støjen fra indfaldsveje inddæmmes. Det kunne ske ved at justere på bebyggelsesprocenter i kommuneplanrammerne, som kun er blevet klatmæssigt justeret siden 1. kommuneplan. Eksempelvis er lange stræk langs Jyllingevej stadig præget af villa og lav åben bebyggelse af ringe arkitektonisk kvalitet.

## **Svar til: Høring 64914 af: Lars Eriksen & Peter Eriksen**

APPLICATION DATE

30. september 2024

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Lars Eriksen & Peter Eriksen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nilpeter A/S

BY

Slagelse

POSTNR.

4200

ADRESSE

Elmedalsvej 22, 4200 Slagelse

HØRINGSSVAR

Se venligst vedlagte!

MATERIALE:

pragsb.61-63-100924-brev til kbhkommune.signeretscan.pdf



**TIL  
RETTE VEDKOMMENDE**

Slagelse, den 11. september 2024  
PE/APH

### **Fremtid for Prags Boulevard 61 og 63**

I udkastet til kommuneplan 2024, samt i start-redegørelsen til lokalplanen vedr. byudviklingsområdet Siljanganede, er Prags Boulevard 61 samt 63 noteret som "bevaringsværdige ejendomme". Dette, mener vi, er en forkert beslutning, som vil resultere i et fremtidigt miljø, som er stik imod det ønskede.

Vi har som grundejer fremlagt et forslag for TMU, som muliggør, at der kan skabes et bæredygtigt, økonomisk grundlag således, at kunstner- og håndværkermiljøet i de to ejendomme kan eksistere i fremtiden.

Tilbage meldingen fra TMF har desværre været, at TMU ønsker, at vores ejendomme skal bevares, hvilket betyder, at man fjerner det økonomiske grundlag for udvikling af ejendommene og eksisterende miljø.

Hvis kommuneplanen og den kommende lokalplan for området beslutter bevaring af de to ejendomme, vil fremtiden for de to ejendomme og det kulturelle miljø, blive afviklet på sigt.

Den markante stigende omkostning i forbindelse med en ny lokalplan vil unægteligt resultere i højere udgifter, hvilket vil resultere i stigende husleje for de eksisterende lejere. Da begge ejendomme ønskes bevaret, er det umuligt for grundejer at skabe et økonomisk grundlag, således at eksisterende lejere kan blive boende.

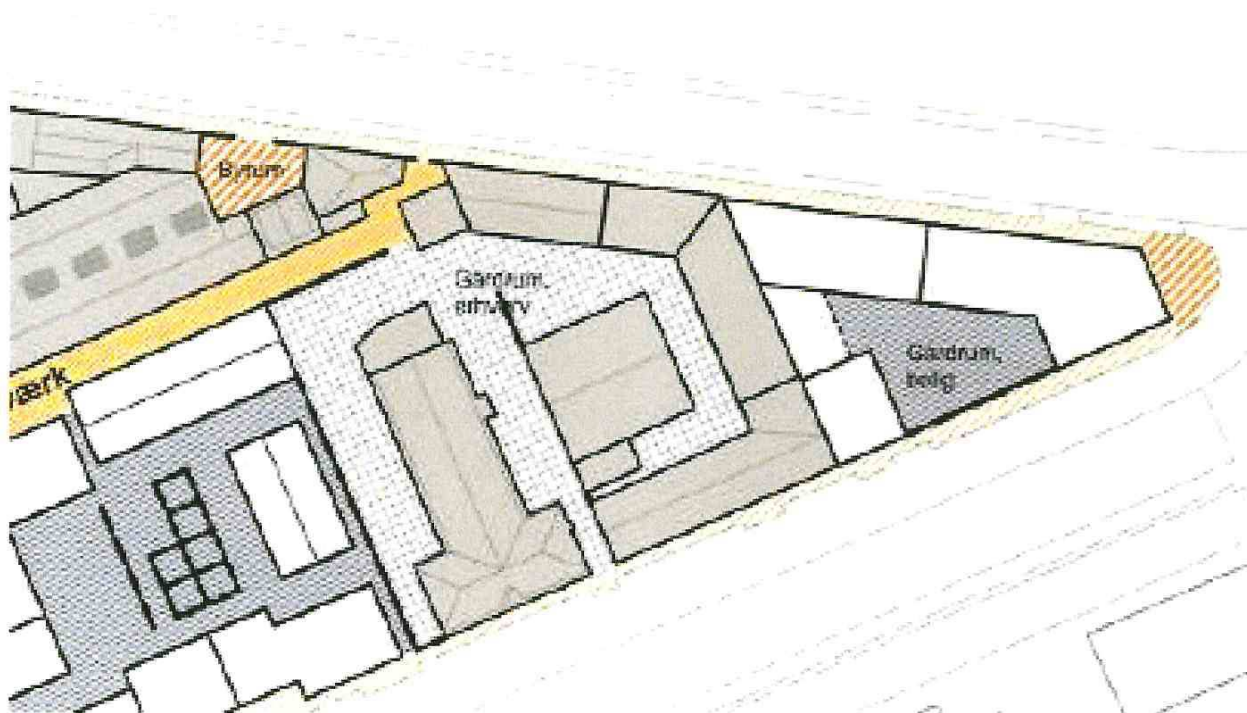
Som grundejer igennem mere end 50 år, har der altid været et ønske om at bevare det særlige miljø, men det økonomiske fundament bliver nødt til at være intakt.

Efter den seneste afvisning fra Anders Klintgaard fra TMF, ser vi som grundejer ikke andre udveje end at gen-overveje fremtiden for de to ejendomme. En mulighed er at anvende bygningerne som lagerbygninger, hvilket kræver mindre vedligehold og begrænset økonomisk investering. Dette vil beklageligvis kun resultere i et lukket og u-attraktivt bymiljø, hvilket ingen er tjent med.

Vi ønsker en fortsat dialog og udvikling med TMF, og at der for de mange lejeres og det særlige miljøes skyld, foretages beslutninger, som er realistiske og fair.

I lokalplanen ønsker TMF at etablere et strædeforløb bag nr. 61, som vist med gult nedenfor, side 2. For at dette kan lade sig gøre, skal bygningen nedrives. Dette kommer ikke til at ske, hvis kommunen ikke vil indgå i dialog om at udvikle ejendommene.





Den del af bygningen på Prags Boulevard 63, som vi foreslår at nedrive, er meget udslidt og har et stort varmekonsum, da den ikke er isoleret. En bevaring af denne bygning giver ingen mening, og det er langt fra miljømæssigt bæredygtigt.

Desuden vil en bekostelig renovering føre til en markant ændring i huslejeniveau.

#### **Grundejers forslag:**

Byens Sjæl har ikke foreslået, at Prags Boulevard 63 skal bevares, men kun at nr. 61 skal bevares. Vi vil gerne være med til at skabe liv i området og bevare nr. 61, men det kræver, at vi får tilladelse til at skabe et nyt, levende område med stræder samt at udvikle nr. 63.



Områdets fremtid jf. grundejer. Vi ønsker at åbne op, så man kan se kunstner- og håndværkerarbejde i stuetagen.







Områdets fremtid jf. grundejer. Vi ønsker at åbne op og skabe liv i området.



### Opsummering

Som grundejer ønsker vi fortsat at være med til at skabe et område, der fremover giver liv til byen.

Vi ønsker at sikre optimale forhold i nye bygninger til kunstnere og håndværkere, som, i dag og fremover, har behov for en husleje, der er overkommelig. Hvis begge bygninger bevares, vil dette ikke være økonomisk muligt.

Med nærværende skrivelse ønsker grundejer at anmode om at få tilladelse til at nedrive Prags Boulevard nr. 63.

Med venlig hilsen  
**nilpeter a/s**  
... your printing partner

Lars Eriksen

Peter Eriksen



# Svar til: Høring 64914 af: Morten Olsen

APPLICATION DATE

29. september 2024

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Morten Olsen

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1256

ADRESSE

Amaliegade 41, 1tv

HØRINGSSVAR

Mange gode intentioner der erfaringsmæssigt nok ikke bliver fulgt helt til dørs, når hverdagen melder sig. Det sandsynlige udkomme er, at planen ender som grundlaget for selvtilfreds selvpromovering af København i den store verden, uden at det helt har hold i virkeligheden.

Det er ikke kun på de store ting såsom klimamål, hvor det kniber, men også helt lavpraktisk på mindre områder, hvor der tages beslutninger, som virker helt ude af trit med tidsånden og kommuneplanens mål.

Tag f.eks. Kanalrundfarten, der ifølge Det Økologiske Råd udleder kvælstofilter svarende til en benzinbil, der kører 5.000 gange rundt om jorden. I Amsterdam mener jeg, at det er krav, at alle kanalbåde er el-drevet i 2025. I København derimod, indgik man en ny aftale med de eksisterende operatører (Stromma og Netto-bådene) helt frem til 2037 UDEN krav om overgang til el-drift! Så meget for den grønne hovedstad, tilmed inden for turistområdet, hvor man synes, at en grøn by er en attraktion for turisterne! Derfor vil jeg foreslå, at Kommuneplanen tilkendegiver, at der fremover kun gives tilladelser til kanalrundfart og hop-on/hop-off busser mv. med el eller brintdrift. Hvis ikke kørsel med party-busser bliver forbudt, kunne der stilles et tilsvarende krav til dem, for i det mindste at udgå, at det er gamle og forurenende busser, der kører rundt i byen.

Så er der hensigterne om kulturarv mv, der ringer hult, når der blev givet tilladelse til Mærsk domiciludvidelse på trods af hård kritik ift højde, bebyggelsesprocent og udformning fra uvildige sagkyndige såsom Slots & Kulturstyrelsen (allerede i startredegerelsen), den arkitekturfaglige vurdering i miljørapporten, og under lokalplanhøringen også Akademirådet (altså statens rådgivende organ for arkitektur og æstetik) og Icomos (der fungerer som UNESCOs ekspertorgan i spørgsmål inden for bevaring af kulturmiljøer såsom Frederiksstaden i forhold til Verdensarvskonventionen. Alligevel blev Mærsk projekt uden at blinke vedtaget, endda med udvidelse fremsat af Mærsk EFTER at lokalplansforslaget var sendt i høring, Byggeriet sprænger ovenikøbet kommuneplanens rammer for byggehøjde (24 meter) uden grund. Denne sag viser, at hverken forvaltning eller politikere helhjertet står bag de fine ord. Derfor mener jeg, at der skal strammes på formuleringerne ift beskyttelse af kulturarv og kulturmiljøer, så vi ikke får en gentagelse af Mærsk domicil skandalen (Mærsk havde også fået nedrivningstilladelse FØR lokalplanen var vedtaget, så hele høringen var i virkeligheden en proforma aktivitet)

De pæne ord om byen sjæl lyder meget godt, men de gjaldt åbenbart ikke for Mærsk-domicilet, der nu kommer til at udgøre havnefrontens suverænt længste bygningskompleks uden ud- eller indkig mellem bygningskroppene. Havnen bliver spærret ude af byen. Jeg vil forslå, at kommuneplanen strammer op ift. til, at byen havnepræg skal bevares ved at sikre ind- og udkig mellem by og havn, så vi ikke IGEN får bastante byggerier, der lukker af ved at udvide både i længden og højden.

Apropos byen sjæl, er det meget sympatisk at bevare markører fra byens fortid, og derfor er det også underligt, at kommunen ved Mærskes domiciludvidelse tillod, at udsigten til Mastekranen fra Esplanaden bliver blokeret. Men et yderligere problem er, at forvaltning og politikere skalter og valter vilkårligt, fordi man tillod Mærsk at skeje ud i Frederiksstaden, men på Wilders Plads stoppede man et ellers vel modtaget projekt, oven i købet på et område, hvor kommunen i lokalplanen fra 2012 netop havde udpeget nogle skurbygninger kunne erstattes.

Denne inkonsistente måde at behandle sager er ikke værdigt i en retssamfund. Derfor bør det om muligt være nogle klare principper i kommuneplanen, så det ikke er helt op til dagens luner eller bygherrens styrke, der afgør hvordan den fysiske udvikling af byen foregår.

I hvert tilfælde bør der være ligestilling i principperne i kommuneplanen, fordi forvaltningen svar på kritikken af Mærsk byggeriet var, at den understøttede kommuneplanen ønsker om flere arbejdspladser - også selvom høringsvarene tydeligt havde vist, at Mærsk ønsker kunne tilgodeses uden at gå på kompromis med reglerne om bygningshøjde eller ændre balancen af bebyggelsesprocenter mellem grundende i området. Men i kommunens behandling af sagen blev det fremstillet som om, at ønsket om arbejdspladser overtrumfer bevarelsen af kulturmiljøer eller overvejelser af andre løsninger end bygherrens første indskydelse.

Hvis København ikke skal udvikle sig endnu længere i retning af en monoton storby, burde det i virkeligheden nærmest være modsat: Bevaring af kulturmiljøer overtrumfer arbejdspladser, og det er da også langt hen af vejen kulturmiljøerne, der gør en by attraktiv for de eftertragtede kreative arbejdspladser, der f.eks. ikke vil kunne trives i Ørestaden.

## **Svar til: Høring 64914 af: Michel Jørgensen**

APPLICATION DATE

27. september 2024

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Michel Jørgensen

BY

København K

POSTNR.

1157

ADRESSE

Klosterstræde 14

HØRINGSSVAR

Skærpede regler for ikke nødvendig kørsel i indre by.

Ikke nødvendig kørsel på Skindergade er forbudt mellem 00-05 alle dage. Det er dog på ingen måde overholdt eller kontrolleret.

Det medfører at fodgængere, gangbesværede og cyklister mv. Skræmte springer til siden, for de mange biler der passerer.

Særdeles i nattelivet. Det er særdeles utrygt som borger og som besøgende i de små gader.

Værst står det til på Skindergade, Klosterstræde og Hyskenstræde.

Mit ønske er at de nuværende regler bliver overholdt og muligvis endda skærpet.

# Svar til: Høring 64914 af: Københavns Ældreråd

APPLICATION DATE

26. september 2024

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Københavns Ældreråd

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Ældreråd

BY

København V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Københavns Ældreråd udtrykker skuffelse over at Kommuneplan 2024, i lighed med de tidligere, alene har fokus på børn, unge og studerende.

Det står i skarp kontrast til den demografiske udvikling, hvor kommunens egne tal (Status København 2023) viser at fra 2023 til 2033 forventes en kraftig stigning på 53 pct. i antallet af borgere over 80 år. Antallet af 65 til 79-årige forventes også at stige, særligt i slutningen af perioden.

Ældrerådet ønsker en analyse af egnetheden af de boliger i den eksisterende boligmasse hvor de ældre bor og skal bo mange år frem. Hvordan er adgangsforholdene, er badeværelserne store nok til kørestol og rollator og er indretningen funktionel for hjemmeplejen?

Ældre skal ikke alle på plejehjem eller i de almene ældreboliger. Desværre er Forvaltningens gentagne svar, at boliger til ældre hører til i kategorien

"familieboliger".

I Hvidbogen for den interne høring af Kommuneplan 2024 svares der på Ældrerådets ønske:

"Familieboliger skal således forstås som boliger, der ikke er forbeholdt særlige aldersgrupper eller grupper med særlige behov."

Ældrerådet ønsker at understrege at en del af de ældre vil have særlige behov og derfor er det rettidig omhu at interessere sig for hvorledes ældre faktisk kan blive boende i den eksisterende boligmasse. Det er ikke muligt at bygge os ud af de ældres boligbehov.

I Kommuneplan 2024 må de ældre borgere medtænkes i langt højere grad sammen med den hyppige opremsning af børne-, unge - og studerende.

Vi savner repræsentationen af alle byens borgere 60+ år, herunder at Kommuneplanens byudvikling

tager konkret form efter, at her bor mange ældre københavnere, ligesom byen tager form efter øvrige københavnere.



## **Svar til: Høring 64914 af: Jakob Sørensen**

APPLICATION DATE

26. september 2024

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Jakob Sørensen

BY

København

POSTNR.

2200

ADRESSE

Ægirsgade 12

HØRINGSSVAR

Det er på tide at man laver en plan for udfasning af al privat billisme i centrum af København. I første omgang middelalderbyen og senere videre ud til søerne. Kun hovedvej 02 og H.C. Andersens Boulevard skal være åben for gennemkørsel. De eksisterende veje skal kun være åben for gulpladebiler og folk med handicap skilt. Alle parkeringspladser ligeså. Som kompensation bør man se på at etablere store parkeringshuse ved alle centrale indfaldsveje i udkanten af byen, særligt hvor motorveje krydser S-tog linjer. Etablering af nye pendlerstationer kan være nødvendige. Fx hvor E20 krydser A-linien eller hvor 21/04 krydser B-linien. Andre muligheder er ved Skovbrynet station eller tæt på Jægersborg station.

## **Svar til: Høring 64914 af: Marcus**

APPLICATION DATE

25. september 2024

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Marcus

BY

Søborg

POSTNR.

2860

ADRESSE

Søborg Hovedgade 205

HØRINGSSVAR

Man kan ikke tage KK seriøst i deres snak om at blive grønnere når Lynetteholm får lov til at forsætte.

## **Svar til: Høring 64914 af: Lis Petersen**

APPLICATION DATE

25. september 2024

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Lis Petersen

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Romsøgade 3

HØRINGSSVAR

Det vil forbedre luften efterår og vinter, hvis kommunen kan begrænse eller regulere brugen af brændeovne. Når fyringssæsonen begynder, er der tider på døgnet, hvor min opgang ikke kan lufte ud uden at få røgluft ind. I naboejendommen har opgangen tættest på min to brændeovne. Ud over røgen efterlader brændeovnene sod på ovenlysvinduer og vasketøj, hvis man tørrer det på altanen. Kommunen har for nogle år siden efter klage besigtiget brændeovnene og meldt tilbage, at de opfylder krav til brændeovne. Men ejendommen har jo fjernvarme, så efter min mening kan brændeovne undværes i byen.

## **Svar til: Høring 64914 af: Tom Petersen**

APPLICATION DATE

24. september 2024

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Tom Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Tom Petersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bækkeskovvej 56, 2700, Brønshøj

HØRINGSSVAR

Udendørs terrassevarmere ved cafeer og restauranter bør ikke være tilladt i en klimavenlig by som København. Det er unfair konkurrence i forhold til de cafeer og restauranter, som forsøger at være klimavenlige. Uanset om de er drevet af gas eller el, er det energifrås og unødigt leflen for borgere, som ikke gider tage en jakke på ved kølige dage. Andre storbyer, som Paris, har forbud mod disse varmelamper. Så vidt jeg ved, er man i Køge Kommune gået et skridt af vejen, idet varmelamper på udeserveringsarealer kun er tilladt i begrænset omfang og kun efter særlig tilladelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen.

## **Svar til: Høring 64914 af: Charlotte Ville**

APPLICATION DATE

24. september 2024

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Charlotte Ville

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amager Strandvej 122a/3

HØRINGSSVAR

Københavns kommune ønsker flere grønne tiltag, samtidig med at de er ved at nedlægge dem, det giver ikke helt mening, bevar arealer som fællen, Kløvermarken og vores eksisterende "rå" kyst linje ved vores hovedstad. Byg i mellem på de interaktive kreative perler, så som på Reffen, og DSB området i Sydhavnen men bevare muligheden for at bevare noget af originaliteten, for at bibeholde den kreativitet det afleder, Det er jo med til at lave København til en af verdens bedste storbyer, Københavns kommune ønsker mindre trafik og mindre støj, og alligevel sendes 1000 vis af lastbiler gennem arealer på Amager m.f og laver massiv luft og støj forurening, for at udbygge Linetteholmen, et areal der ligger på kyst strækningen hvor materiale kan sejles ud, gør brug af elektrisk skibe for at bevare ikke kun København K men hele Københavns kommune fri for unødigt støj og luftforurening, Sikre luft og grønt mellem bygninger, interaktive områder der appellere til familier sætter sig der ude, udnyt tage til grønne fri arealer der kan danne ramme for biodiversitet, luft kvalitet samt et smukt visuelt udtryk.

## **Svar til: Høring 64914 af: Finn Ankerstjerne**

APPLICATION DATE

23. september 2024

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Finn Ankerstjerne

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Willemoesgade 51, 2. th

HØRINGSSVAR

Stop Lynetteholmprojektet før det er for sent, og inden projektet kommer til at gøre for stor skade på miljøet og byen.

Bevar de små åndehuller og særprægede steder i vores hovedstad.

Bevar grønne områder som f.eks. Amager Fælled.

## **Svar til: Høring 64914 af: John Grøndahl**

APPLICATION DATE

21. september 2024

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

John Grøndahl

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

milanovej 39 2300 København s

HØRINGSSVAR

Hvis der skal være hold i kommunens tiltag om biodiversitet, så stop dompningen af forurenet jord i Øresund. Stop Lynetteholmen. Byg boliger på landjorden så sosuer, politibetjente mm har råd til at bo der Afskaf reglen om ingen bopælspligt ved førstegangskøb af nyopførte boliger. Udbyg kollektiv trafik ad de eksisterende fingre og byg billige boliger. Ikke flere "sommerrecidenser" i København.

## **Svar til: Høring 64914 af: John Grøndahl**

APPLICATION DATE

20. september 2024

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

John Grøndahl

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

milanovej 39 2300 København s

HØRINGSSVAR

Skiltefabrikkerne må være glade for alle de forskellige hastighedsskilte der skal opsættes. Mit forslag, pga af frafikanternes opmærksomhed på trafikken og ikke på hastighedsskilte, bliver 40 km i hele Københavns kommune.



# Svar til: Høring 64914 af: René

APPLICATION DATE

16. september 2024

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

René

BY

Kbh n

POSTNR.

2200

ADRESSE

J. B. Gade 6

HØRINGSSVAR

For at få en klimavenlig by er det vigtigt at gi cyklister og gående gode og sikre fremfærdselsveje. Særligt vigtigt er det at gi de blødeste trafikanter denne tryghed. Det gøres for gående, ved at de fortove -alle borgere betaler skat for, at vi har til formålet - holdes fri til fremfærdsel. Og cyklister mulighed for at komme frem gennem byen - og kunne parkere deres cykel - uden at genere andre feks gående. I de seneste 10 år er fremfærdsel for cykler gjort aldeles utryg - efter tmf's arkitekter for år tilbage var særdeles flittige med linealerne og fandt enhver lille plet på bykortene og fik streget dem op til parkering - som derefter blev realiseret af brolægere som en tornado gennem byen. Mange steder i byen har cyklister siden tornadoen måttet køre slalom ud og ind mellem parkerede biler - med stor fare og risiko til følge - for at blive knaldet ned af bildøre der åbnes eller biler der passerer i høj fart bagfra. I samme periode er det kommercielle blevet forfordelt særligt restaurations- og cafékapitalen som har fået frit lejde til at invadere fortovsarealer med caféborde, udekøkkener, serveringsstationer, blomsterkummeindhegninger, rygezoner og store stander reklameskilte på en sådan måde at gående må bruge kørebane og cykelstier for at passere og komme gennem byen. Derudover bliver fortovsarealer brugt til henstilling af affaldsbeholdere der afventer tømning af renovationsarbejdere og affaldsdeponi med store junkbags fyldt af byggeaffald og brædder med søm - fra personer der renoverer boliger eller forretninger. Alt sammen forhold der gør det særdeles utrygt og vanskeligt for cyklister og gående at færdes i byen. Særligt for de helt bløde trafikanter som børn, ældre, handicappede og barnevognstrillere. Og forhold der gør at byens borgere vælger cyklen og fødderne fra hvis det er muligt. Og vælger mindre klimavenlige befordringsmuligheder. Man kan som skattebetaler undre sig over hvor meget det kommercielle har fået lov til at invadere det fælles byrum som alle byens borgere betaler for ifht hvor mange af byens borgere der bruger det kommercielle som fylder ekstraordinært meget i byrummet. Ligesom at jeg som skatteborger undres over at gående er blevet andenrangsborgere og gangarealer er blevet en losseplads for affald i transit - parkeringsarealer er åbenbart topprioritet fremfor sikkerhed og klimavenlighed.

## **Svar til: Høring 64914 af: Carsten Sartori**

APPLICATION DATE

14. september 2024

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Carsten Sartori

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandboulevarden 114 1.tv.

HØRINGSSVAR

Opret flere parkeringspladser og stop afspærring af byens store indfaldsveje. Trængslen i byen bliver mindre hvis folk kan komme ud og ind af byen ad nærmeste store vej, og ikke skal cruise rundt i halve timer for at finde en P-plads. Folk kører ikke i bil for at være onde, men fordi bilen for mange er en nødvendighed for at passe deres job og få hverdagen til at hænge sammen. Vi skal være her allesammen - også dem som ikke har det privilegium at være ansat et sted tæt på offentlig transport eller i cykelafstand fra bopælen.

# **Svar til: Høring 64914 af: Morten Munkholm**

APPLICATION DATE

10. september 2024

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Morten Munkholm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

EF Rentemestergården

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rentemestervej 19-21, Thoravej 4-14

HØRINGSSVAR

## **Hvorfor spænde ben for, at vores børnefamilier kan blive boende?**

I skriver det selv i jeres kommuneplan. København skal være en by, hvor pladsen udnyttes fornuftigt, og hvor det er muligt at blive boende som familie med flere børn.

Derfor har vi i ejerforeningen Rentemestergården i Nordvest svært ved at forstå, hvordan I fra kommunens side alligevel har fået udviklet nogle lovmæssige rammer, som gør, at vi nu ikke kan udnytte et større ubenyttet loftareal med fuld loftshøjde til netop at udvide en række børnefamilieboliger.

Som følge af kommuneplan 2019 er vores delområde nemlig kategoriseret som bolig og serviceerhverv, hvilket har givet en ramme i lokalplanen, som siger, at kun 40-75 pct. af etagearealet må være bolig. Samtidig står der, at der som hovedregel ikke må indrettes erhvervsareal på etager over stuen.

Vi er opført som boligejendom, i øvrigt en af delområdet største, og vi må altså nu konstatere, at I fra kommunens side har fået skabt lovmæssige rammer, som gør, at vores store loftareal skal stå tomt og ubenyttet hen i al fremtid.

Vi har ellers et stort ønske som ejerforening om at inddrage en del af arealet til bolig, så bl.a. flere af foreningens børnefamilier, der har fået barn nummer to, kan købe arealet, få et værelse mere og dermed blive boende. Konkret har vi et projekt med udvidelse af ni lejligheder, som efter flere års proces er godkendt på generalforsamlinger, men som nu er gået i stå pga. den nye arealregel, der blev indskrevet i lokalplanen i 2022.

Vi har fået meddelt, at der kun kan dispenseres fra arealreglen, hvis vores matrikel kan regnes

sammen med en erhvervsejendom i vores delområde, som så skal "frasige" sit boligareal. Vi har derfor afsøgt dette. Kun én erhvervsejendom i vores delområde ser ud til reelt at kunne levere kvadratmeter nok til at "dele" med vores projekt. Og selvom ejeren af ejendommen i første omgang viste medvilje, har han alligevel valgt at takke nej, da det ikke er økonomisk attraktivt for dem at frasige sig et evt. boligareal.

Alt dette har vi også forklaret i en dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen, som fremgår af vedhæftede notat. Men det virker altså til, at kommuneplan og arealregel står i vejen for vores gode projekt.

Vi håber derfor meget, at I med den nye kommuneplan vil åbne en mulighed for, at vores ejendom ikke skal være underlagt arealkravet, eller at der måske kan skabes en dispensationsmulighed, så vi kan få lov til at fortsætte projektet med at udnytte det ubenyttede loftrum til tagbolig. Alternativet er, at vores store loftareal blot står tomt, og det vil altså være i direkte modstrid med kommuneplanens ellers flotte visioner om at udnytte pladsen fornuftigt og skabe rum til familier med flere børn.

Vi viser jer meget gerne rundt og kan fortælle mere om vores projekt og udfordringen med lokal- og kommuneplan, hvis I ønsker dette.

Bedste hilsner

Bestyrelsen i ejerforeningen Rentemestergården

ved bestyrelsesmedlem Morten Munkholm

Mail: [morten@efrentemester.dk](mailto:morten@efrentemester.dk)

Tlf.: 51206662

**MATERIALE:**

notatf258469682558468509 1.pdf

Klima og Byudvikling  
Teknik- og Miljøforvaltningen



## Notat

### Henvendelse fra ejerforening vedrørende udnyttelse af tagetage i ejendom beliggende på Rentemestervej, Bispebjerg

#### Resumé

En ejerforening beliggende på Rentemestervej, Bispebjerg, har den 27. maj 2024 henvendt sig til teknik- og miljøborgmesteren vedrørende et projekt om udnyttelse af eksisterende tagetage, som de ikke kan få byggetilladelse til. Notatet redegør for, at det i henhold til det gældende plangrundlag (lokalplan og kommuneplanramme) ikke er muligt at meddele tilladelse til et tagboligprojekt i ejendommen. Forvaltningen har været i dialog med Økonomiforvaltningen om en ændring i kommuneplanrammen. Økonomiforvaltningen er ikke indstillet på at ændre i rammen med udgangspunkt i at fastholde kravet om blandet bolig- og erhvervsområde.

#### Baggrund

Ejerforeningen Rentemestergården har henvendt sig til borgmesteren, da de er utilfredse med, at det gældende plangrundlag for deres ejendom er til hinder for et tagboligprojekt. Ejerforeningen henviser til, at de gerne vil etablere et ekstra værelse samt en tagaltan i de øverst beliggende lejligheder.

Ejendommen er beliggende i et område, der i Kommuneplan 2019 er fastlagt til boliger og serviceerhverv og kommuneplanrammen fastlægger derudover, at boligandelen i området skal udgøre mellem 45 og 75 % af etagearealet.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 619 Provstevej kvarteret, der fastlægger, at ejendommen skal anvendes til henholdsvis boliger og serviceerhverv, og at boligandelen skal udgøre mellem 40 og 75 % af etagearealet. Teknik- og Miljøudvalget kan dispensere til, at boligandelen kan beregnes for flere matrikler under ét under forudsætning af, at boligandelen fortsat overholdes.

Ejerforeningen har ansøgt om byggetilladelse til tagprojektet hos Bygge-, Parkerings- og Miljømyndigheden i Teknik og Miljøforvaltningen, der har givet afslag med henvisning til, at boligandelen i dag udgør 76 % på den pågældende ejendom.

Visitationenheden i Klima og Byudvikling, Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget ansøgning fra ejerforeningen om udarbejdelse af ny lokalplan for ejendommen, der vil muliggøre udnyttelse af tagetagen. Ejerforeningen har oplyst, at de har kontakttet naboejendomme i området, der anvendes til erhverv med henblik på at kunne beregne en

20-06-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 11190

Dokumentnummer i F2  
142961

Sagsnummer i eDoc  
2024-0196842

Klima og Byudvikling  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

samlet boligandel for området under ét på højst 75 %, da dette eventuelt ville kunne muliggøre etablering af yderligere boligetagemeter i ejerforeningen Rentemestergården i overensstemmelse med plangrundlaget. Der er imidlertid ingen af naboejendommene, der har ønsket at medvirke til en sådan beregning.

Teknik- og Miljøforvaltningen har spurgt Økonomiforvaltningen, om de vil være indstillede på at ændre kommuneplanrammen og øge boligandelen med henblik på at muliggøre udnyttelse af tagetagen. Økonomiforvaltningen har meddelt, at de ikke er indstillet på at udarbejde tillæg til kommuneplan 2019, der vil muliggøre projektet med udnyttelse af tagetagen, da der er ønske om at fastholde et blandet bolig- og erhvervsområde svarende til den eksisterende kommuneplanramme. Økonomiforvaltningen gør dog opmærksom på, at ejerforeningen i forbindelse med den offentlige høring af Kommuneplan 2024 har mulighed for at indgive et høringssvar om, at de ønsker kommuneplanrammen ændret.

På baggrund af Økonomiforvaltningens udmelding om, at de ikke vil udarbejde tillæg til Kommuneplan 2019 vil Teknik- og Miljøforvaltningen meddele afslag på anmodningen om udarbejdelse af ny lokalplan med henvisning til, at det i en lokalplan ikke er muligt at fastlægge en boligandel, der ikke er i overensstemmelse med kommuneplanrammen. Derudover vil ejerforeningen blive gjort opmærksom på, at de har mulighed for at indgive høringssvar, når forslag til Kommuneplan 2024 sendes i offentlig høring.

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør

## **Svar til: Høring 64914 af: John Grøndahl**

APPLICATION DATE

9. september 2024

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

John Grøndahl

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

milanovej 39 2300 København s

HØRINGSSVAR

Jeg mener, at reglen om man ikke behøver bopælspligt ved førstegangskøb af nyopførte boliger bør afskaffes. Derved behøver København ikke så mange nye boliger. Københavnske boliger skal ikke være sommerhuse og ligge tomme hen meget af året. Bare der ligger en lille klat friareal, står der hurtigt et nyt hus.

## Svar til: Høring 64914 af: Anam Ashourzadeh

APPLICATION DATE

9. september 2024

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Anam Ashourzadeh

BY

ukendt

POSTNR.

0

ADRESSE

ukendt

HØRINGSSVAR

Hej,

Hermed fremsender jeg min forslag til Byen.

MATERIALE:

byen.pdf



## Til Københavns Kummen

På <https://kp24.kk.dk/om-kommuneplan-2024> står der, "Hvis du har bemærkninger eller spørgsmål til miljøvurderingsprocessen, kan de rettes til Københavns Kommune, Center for Byudvikling på [cbu@okf.kk.dk](mailto:cbu@okf.kk.dk)."

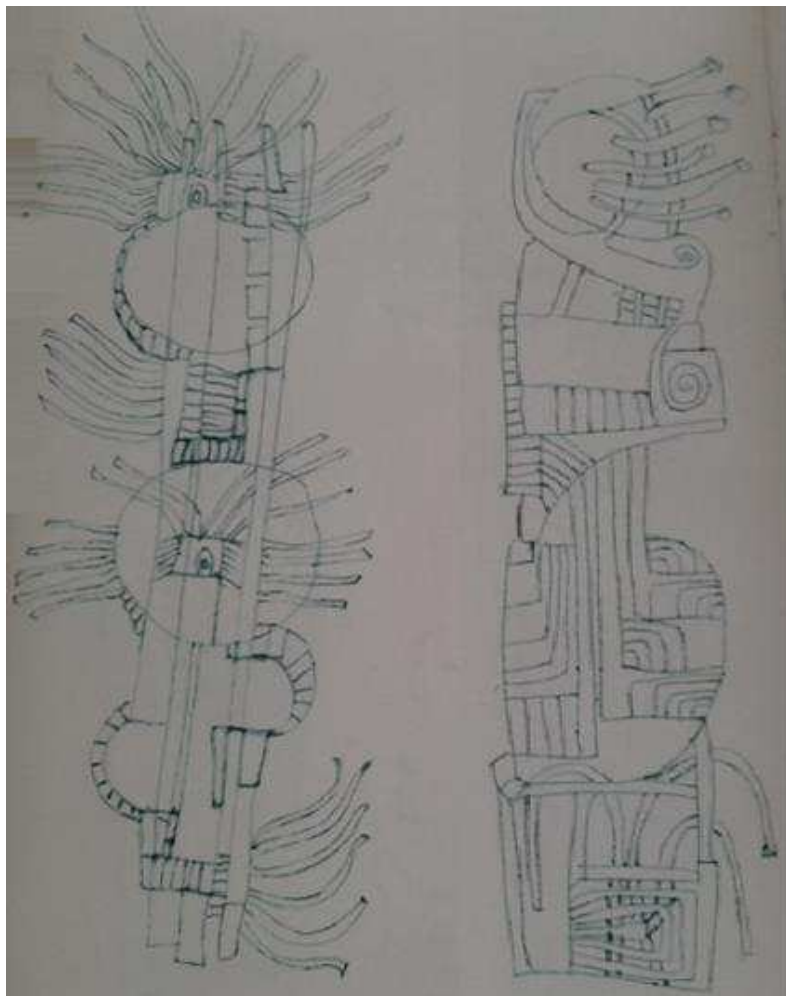
Jeg fremsender hermed mine forslag, som generelt kan være i forbindelse med Byens fysiske udvikling. De er æstetiske og bæredygtige ved at bidrage til de sociale og kulturelle aspekter uden at være udfordrende økonomisk, ressourcemæssigt, blandt andet materialemæssigt mv.

### - Forslag 1

Jeg vil gerne de to figurer bliver svejset og står under området som billedet 1. (det er ved Havnegade). Jeg har haft ideen, da jeg ofte sad der og tænkt på hvorfor ikke skulle være noget æstetisk figuren eller liggende. Her vil jeg forslag min to figurer, og forventer intet fra Kommunen hverken økonomisk eller mit navn. De kan stå på menneskes højde eller større. Se billede 2 for figurerne.



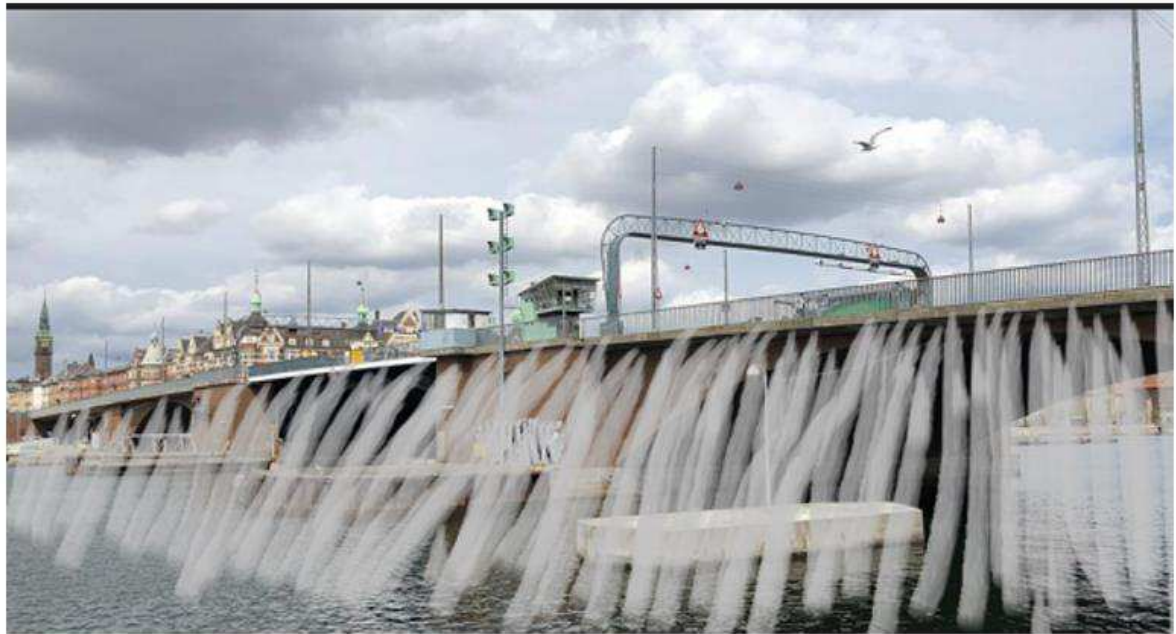
Billede 1.



Billede 2.

- **Forslag 2**

Det forslag sendte jeg til Københavns Kommune for mange år siden og blev afvist. Det handler om at skabe et lille vandfald ved den lange bro eller Knippelsbro. Den kan aktiveres efter middagen eller om aftenen, og den er meget hyggelig især for børn og familier med børn. Den kan udvikles til at have forskellige former mv. Se nedenstående billede 3.



Billede 3.

Med venlig hilsen

Anam Ashourzadeh

## **Svar til: Høring 64914 af: Liselotte Cheves**

APPLICATION DATE

9. september 2024

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Liselotte Cheves

BY

Kbh. K

POSTNR.

1354

ADRESSE

Ole Suhrs Gade 7 st.th.

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg ønsker partybusserne ud af byen. Der er fundet ud af hvor meget de forurener. De larmer og det er slet ikke sundt for de unge med alt det drikkeri. Vi har ikke brug for ekstra trafik i byen, så det er helt unødvendigt. Især det med hvor meget de forurener er vigtigt. De skal da følge lovkravene som de andre busser. Håber virkelig dette vil blive hørt.

# Svar til: Høring 64914 af: Claus

APPLICATION DATE

3. september 2024

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Claus

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Lejernes LO Hovedstaden

BY

København V

POSTNR.

1552

ADRESSE

Vester Voldgade 9

HØRINGSSVAR

LLO Hovedstadens ønsker til den kommende kommuneplan

LLO Hovedstaden kan overordnet fuldstændigt tilslutte sig den daværende overborgmesters ord om København som by, som hun udtrykte den i forordet til Boligredegørelsen fra 2023:

*"Vi kan ikke have en by, hvor rå profit styrer boligmarkedet. Det er ganske enkelt uretfærdigt. København må aldrig blive ligesom London eller New York, hvor sygeplejersken og politibetjenten ikke har råd til at bo," påpeger overborgmester Sophie Hæstorp Andersen"*

Skal overborgmesterens ønske om, at København skal være for alle, blive til virkelighed, så skal der ske et markant kursskifte i byen. I mange år har skiftende overborgmestre – især ved festlige lejligheder – talt om København som en by for alle.

Virkeligheden er imidlertid en helt anden og byen har bevæget sig i den stik modsatte retning. I dag er det i høj grad den rå profit, der styrer byens boligmarked. København har i de sidste tyve år forandret sig fra at være byen for alle til at være byen for den højere middelklasse (se fx "rige børn lejer bedst" 2021). Boligforbruget falder for de dårligst lønnede og byggeriet af almene boliger er på et fortvivlende lavt niveau.

Af Boligredegørelsen 2023 fremgår, at de dårligst lønnede borgere i stigende grad bor i ufrivillige bofællesskaber og at fraflytning fra kommunen primært sker, fordi byens borgere ikke kan finde en betalelig bolig. For enhver, der ønsker en by for alle, er det en meget bekymrende udvikling. Men det er det sådan set også for den stadigt stigende andel af aldrende, højere middelklasse, der inden for få år får brug for hjælp fra social- og sundhedspersonale. Der er simpelthen ikke boliger til sosu-assistenter i København. Københavns Kommune kan ikke forlade sig på at kunne ansætte social- og sundhedsassistenter, der skal pendle fra fx Næstved. Det er særdeles vanskeligt at konkurrere om arbejdskraften med kommuner, der rent faktisk kan tilbyde sine ansatte at bo – godt - i kommunen.

I disse år, med byggeri af meget få, almene boliger og hvor kommunens boligmarked lider under ikke at have opført almene boliger i et helt årti fra starten af 1990'erne, overlades næsten alt boligbyggeri til store ejendomsudviklere og pengetanke, hvis krav om så højt afkast som muligt på ingen måde harmonerer med at gøre København til en by for alle. I de tusindvis af nyopførte, private udlejningsboliger og i de ældre, private udlejningsboliger, hvor køkkener og badeværelser udskiftes i højt tempo og lejen typisk stiger til det dobbelte, betaler lejerne i gennemsnit 50% af deres disponible indkomst i husleje (Boligministeriet 2022). Al sandsynlighed taler for, at mange af byens fraflyttere skal findes blandt lejerne af disse boliger.

På rådhuset har flere politikere udtrykt ønske om at reparere på dette ved at kunne betinge sig opførelsen af flere ejerboliger i lokalplanerne. Men det er symptombehandling, hvor den egentlige sygdom er de alt for høje huslejer. En behandling af selve sygdommen kræver en lovændring (se afsnittet om konkrete forslag).

I de senere år er der opført en lang række såkaldte ungdomsboliger, hvor de private udviklere har set stort på det usanktionerede krav om, at boligerne skulle være studieboliger. Dette har resulteret i en række boligbyggerier, hvor etværelses "ungdomsboliger" koster over 10.000 kr. om måneden i husleje - fx i det berygtede byggeri "Kaktustårnene".

På grund af den pressede boligsituation trives en række virksomheder, som lejer familieboliger, opdeler dem i værelser og genudlejer dem til huslejer mellem 8 og 12.000 kr. om måneden. En af disse virksomheder, Life X, har kommunen helt paradoksalt tildelt en erhvervspris i 2019. Denne prisuddeling er et ganske godt symptom på en boligpolitik, der ikke hænger sammen.

København er en smuk og attraktiv by at bo i. Der er god offentlig transport, der er gode byrum og der er en rimelig offentlig service, men byen har meget store demografiske udfordringer, der kun kan løses af bevidst og målrettet boligpolitik - ikke af festtaler. Vil Borgerrepræsentationen gøre København til en by for alle, kræver det, at der vedtages en kommuneplan, som rummer konkrete tiltag på en række områder og som forpligter kommunen til at søge indflydelse på den lovgivning, som hæmmer opnåelsen af målene i kommuneplanen. Nogle af udfordringerne kan kun løses med hjælp fra Folketinget, men kommunen har gode muligheder for selv at sætte rammer for sin boligpolitik.

Øverst på listen bør stå opførelse af så mange almene boliger som muligt og kravet om forhøjelse af maksimumbeløbet ved opførelse af almene boliger bør følges hos den nye boligminister (!) . Derudover må Borgerrepræsentationen erkende, at kravet om, at grundsalg på et ophedet ejendomsmarked via By og Havn skal finansiere byens infrastruktur, ødelægger byens mulighed for at bygge betalelige, almene boliger.

Lejernes LO Hovedstaden stiller sig, begyndende med dette indlæg, til rådighed som partner i processen med udarbejdelse af en ny kommuneplan. I det følgende skitserer vi indledningsvis en række enkelttiltag, der efter vores opfattelse kan bidrage til at gøre kommunen til en by for alle

Bestyrelsen for Lejernes LO Hovedstaden, 3. september 2024

v. Claus Højte, direktør

**Konkrete forslag til kommuneplanen - Inden for kommunens umiddelbare handlemuligheder**

**Tilbagekøbsklausuler**

Københavns Kommune har tidligere i perioder med stor vækst anvendt de såkaldte tilbagekøbsklausuler. Fordelen ved disse klausuler er, at kommunen bevarer grebet om sin udvikling. En anden fordel er, at grundpriserne bør falde, hvilket giver de almene boligorganisationer mulighed for at byde på byggegrunde.

Københavns Kommune bør anvende sin bestemmende indflydelse i By og Havn til at fremme tilbagekøbsklausuler.

### **Flere almene boliger.**

- Kommunen bør bruge sin mulighed for grundsalg med rabat, så snart det er muligt
- Kommunen bør bruge muligheden for at stille krav om 25 % i alle bydele, også hvor der i forvejen er mange almene boliger. Modstanden mod en større andel af almene boliger bunder i fordomme, ikke i realiteten. I Ballerup kommune udgør de almene boliger 50% af boligbestanden. Ballerup kommune har - i modsætning til Københavns Kommune - aldrig haft bebyggelser på listen over udsatte boligområder (den såkaldte "ghettoliste").

### **Stil krav om studieaktivitet ved ungdomsboliger**

Der er nu via ny lovgivning mulighed for at stille krav om, at der i de udlagte ungdomsboliger stilles krav om studieaktivitet. Dette krav bør stilles i alle tilfælde.

### **Stop opdeling af familieboliger i enkeltværelser**

Kommunen bør straks bruge sine administrative muligheder for at standse den ulovlige opdeling af familieboliger i dyre enkeltværelser.

### **Fælles ventelister for almene og private udlejningsboliger**

Kommunen bør stille krav om, at de almene boligorganisationer etablerer fælles ventelister og kommunen bør afsøge mulighederne for, at der etableres fælles ventelister for både almene og private udlejningsboliger. Fælles almene ventelister findes i allerede Århus og i Sverige findes der aktører, som håndterer ventelister fælles for almen og privat udlejning. Det er med andre ord muligt, hvis der er politisk vilje. Fælles ventelister giver borgerne mulighed for hurtigere at afsøge markedet og de giver udlejningsmarkedet en hårdt tiltrængt gennemsigtighed.

### **Etablere målinger af socialt afkast i nybyggeri af lejeboliger (også ungdomsboliger) og stille målkrav i lokalplanerne om socialt afkast.**

Kommunen bør i sine lokalplaner opstille krav til socialt afkast. Det vil sige af byggeriet afledte afkast på beskæftigelse, sundhed, trivsel, uddannelse og dermed også afledte minimering af kommunens udgifter. Der bør også stilles krav, som gør, at kommunen overholder FNs menneskerettighedskrav på boligområdet, fx, at man ikke som borger tvinges til at forlade sit opvækstområde. Kravene om socialt afkast bør indgå i kravene til aktørerne ved etablering af boligområder, ligesom det skal påses, at kravene indfries.

## **Forhold som kræver lovændringer og som ikke med den nuværende lovgivning kan rummes i en kommuneplan**

### **Begræns moderniseringerne.**

Lejeloven (§19, stk. 2) tillader i dag, at ældre boliger moderniseres og lejen fordobles. Der er typisk tale om overflødig udskiftning af velholdte køkkener og badeværelser, mens klimaskærme og energiforhold forsømmes. Muligheden for denne type modernisering betyder lavere boligforbrug og dårlige energiforhold, hvilket igen leder til større CO2-udslip. Kommunen bør forfølge emnet over for Folketinget

### **Stil krav om lejeregulering i nyopført byggeri**

Der er i dag fri leje i alt nyopført byggeri (efter 1991). Den frie leje er kommunens største problem i forhold til at få etableret boligområder med betalelige boliger. Beboerne i ejendomme med fri leje betaler i gennemsnit 50% af deres disponible indkomst i husleje. Dette betyder nedgang i boligforbruget, fraflytning fra kommunen og endelig har den høje husleje den konsekvens, at den hæmmer byens økonomiske vækst i kraft af borgernes manglende mulighed for øvrigt forbrug.

### **Muligheden for at stille krav om 40% alment byggeri**

Kommunen bør stille krav til Folketinget om, at det bliver muligt for kommunen at betinge sig 40% alment byggeri.

### **Genetablere bytteretten**

At kunne bytte bolig fremmer borgernes muligheder for at blive i kommunen. Kommunen bør derfor kræve, at Folketinget genetablerer bytteretten i lejeboliger. Denne er i dag i realiteten sat ud af kraft på grund af bestemmelserne om modernisering (Lejelovens §19, stk. 2)

### **Giv lejerne mulighed for at udskifte benzinbiler med elbiler**

Det er i dag ikke muligt, at en lejer mod sin udlejers vilje får opsat ladestander. Københavns Kommune sigter mod CO2-neutralitet, men den nuværende lejelovgivning arbejder mod målet. Københavns Kommune bør derfor arbejde for, at *alle* kommunens borgere via en lovændring får mulighed for at etablere ladestander til el-biler.



## **Svar til: Høring 64914 af: Anders Zitawi**

APPLICATION DATE

31. august 2024

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Anders Zitawi

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DOGM

BY

Kbh. K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 69

HØRINGSSVAR

### **Høringssvar til Københavns Kommuneplan - Fremtidens Klimavenlige Hovedstad**

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM) har med stor interesse læst Københavns Kommuneplan - Fremtidens Klimavenlige Hovedstad.

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm repræsenterer ca. 2000 beboere i lejerboliger, ejerlejligheder, rækkehuse og kollegium. Margretheholm er det tættest beboede område og nærmeste nabo til de store nye byudviklingsområder på Refshaleøen og Lynetteholm, som Kommuneplanen behandler.

DOGM bakker positivt op om at bygge nye boliger og skabe en blandet by. DOGM deler ambitionen og målene om at sikre grønne og blå arealer i byen.

På den baggrund opfordrer Den Overordnede Grundejerforening til:

1. At metrolinjen M5 lægges under jorden i en tunnel gennem området ved Margretheholm og Margretheholm Havn, så store grønne arealer og Margretheholm Havn bliver bevaret.
2. At udvidelsen af Refshalevej sker med størst mulige fokus på at begrænse brug af grønne og blå rekreative naturarealer.
3. At der i forbindelse med udviklingen af Refshaleøen kommer et skærpet fokus på at bevare lokalmiljøet og de rekreative arealer ved Margretheholm

og minimere gener fra tung transport, øvrig trafik, støj m.v.

4. At lokale interessenter, herunder Margretheholm, inddrages i tidlig dialog om de beslutninger, der påvirker området.

Opfordringen kommer med appel til, at der skabes sammenhæng mellem de mål og ambitioner, der opsættes i Københavns Kommune, de beslutninger, Københavns Kommune træffer, og de planer, der realiseres.

Opfordringen kommer med afsæt i følgende udpluk fra målbeskrivelserne i Fremtidens Klimavenlige Hovedstad (udsnit fra Københavns Kommuneplan):  
*“Naturindhold i byen: Naturindholdet i byens grønne og blå struktur skal generelt beskyttes og fremmes, så grundlaget for en bevarelse og udvikling heraf er til stede.*

*Ved store byudviklingsprojektet skal en vurdering af potentiale for udvikling af naturindhold og grønne forbindelser indgå i planlægningen”*

*“Kvalitet af grønne områder: Byens grønne områder og byrum skal imødekomme borgernes behov og have en kvalitet, der gør dem både attraktive, afvekslende og robuste.*

*I kommunale bygge- og anlægsprojekter skal der generelt tilstræbes en grøn byudvikling, hvor forskellige former for bynatur integreres og udvikles ud fra de konkrete muligheder i projektet.”*

*“Byens grønne træk: Byens grønne træk, herunder også. deres samspil med vandet i byen, har såvel betydning for byens visuelle karakter og identitet som for dens potentiale for naturindhold. Kommunens Arkitekturpolitik 2017-2025 (Arkitektur for Mennesker) sætter de grønne træk ind i en overordnet struktur i samspil med andre prægende bymæssige træk, der også i ny byudvikling kan medvirke til, at grønne elementer understøtter byens karakter og sammenhænge. Kommunens Træpolitik 2018-2025 sætter særligt fokus på træer som både byrumsmæssigt og biologisk særlige værdifulde elementer, der må bevares, fornyes og suppleres i byens drift og planlægning.”*

*“Biodiversitet: i København - strategi 2022-2050:*

*Formålet er at fremme en grønnere by med højere biodiversitet og dermed en mangfoldighed af arter og levesteder for dyr og planter. Biodiversitetsstrategi fokuserer på fire temaer: 1) bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet m. m.*

*Udnyttelse af havnens potentiale:*

*Andre grundejere langs havnen skal ligeledes sikre gode muligheder for at stille deres arealer til rådighed for arrangementer og aktiviteter, der kun bør begrænses hvor væsentlige sikkerheds- eller miljøhensyn kræver det. Ved nybyggeri og ændret anvendelse bør der planlægges for aktiv brug af havnen som del af byrummet.*

*Kulturarv: At byen udvikles med blik for værdierne i de sjælfule steder med særlig lokal betydning, som afspejler byens forskellighed og historie”*

DOGM uddyber gerne og stiller sig til rådighed for yderligere dialog.

DOGM anser derfor en højbane som en væsentlig afvigelse fra Københavns Kommunes ambitioner, hvis et areal på 25.000 m<sup>2</sup> naturmiljø fjernes, adgangen til havnen begrænses, halvdelen af havnen fyldes op i en situation, hvor der er et muligt alternativ.

DOGM opfordrer også til meget skånsom og hensynsfuld udvidelse af vejen på Refshalevej, der rummer frededebygninger, mindesmærker, grønne arealer, rekreativt vandmiljø.

### **Med venlig hilsen**

Anders Zitawi, formand for Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM)

### **Om foreningen**

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM) dækker Lejerne i Udsigten, Ejerne i Udsigten, Konstabelbygningen (kollegium), De Sorte Byhuse, E/F Søflygade og E/F Konstabelhaven.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM) er en grundejerforening for ejere og ejerforeninger på Margretheholm, der er et af Christianshavns nyere byområder. Området tæller ca. 2000 beboere med en høj andel af børnefamilier og unge mennesker, der bor i rækkehuse, ejerlejligheder, lejeboliger og på kollegium.

Margretheholm er et område, der er bygget op med udgangspunkt i små private terrasser, men store fællesarealer som samlingssted for beboerne. Margretheholm er et område i fortsat udvikling, hvor Københavns Kommune bl.a. er i gang med at opføre nye kommunale institutioner.