

## Forslag til Kommuneplan 2005 - resultatet af den offentlige høring

### Systematik:

**Afsnit 1** indledes med en oversigt over samtlige indkomne henvendelser, med henvisning til de steder i kommuneplanforslaget, de vedrører. Derefter følger en summarisk opstilling af *samtlige foreslåede ændringer* i forslaget, som de indkomne henvendelser har givet anledning til. Denne opstilling følger inddelingen i forslaget. Det bemærkes dog, at rene redaktionelle ændringer *ikke* er medtaget, men forudsættes medtaget af forvaltningen i forbindelse med trykning af den endelige Kommuneplan 2005.

**Afsnit 2** indeholder en nærmere gennemgang af henvendelserne fra offentlige myndigheder i form af et resume af henvendelsen, efterfulgt af forvaltningens bemærkning og en konklusion. Hvis der er anledning til at foreslå ændringer, indeholder konklusionen et indstillingspunkt

**Afsnit 3** indeholder en gennemgang af samtlige øvrige indkomne henvendelser. Som i afsnit 2 efterfølges resumeet af forvaltningens bemærkning og en konklusion. Hvis der er anledning til at foreslå ændringer, indeholder konklusionen et indstillingspunkt

**Afsnit 4** indeholder de ændringsforslag, som *ikke* er affødt af henvendelser i offentlighedsperioden, men som forvaltningerne - efter at forslaget er udarbejdet og offentliggjort - har vurderet som hensigtsmæssige enten på grund af ændringer i forudsætningerne, som ligger til grund for forslaget, eller som følge af de beslutninger, der i mellemtiden er truffet i fagudvalg/Borgerrepræsentationen.

## Indholdsfortegnelse

<b>Afsnit 1:</b>	Side 2
• Oversigter over samtlige indkomne henvendelser	
• Summarisk opstilling af ændringsforslag	Side 8
<b>Afsnit 2:</b>	Side 10
• Statslige og (amts)kommunale myndigheders bemærkninger	
<b>Afsnit 3:</b>	Side 25
• Øvrige indkomne bemærkninger til forslaget, behandlet i nummerfølge	
<b>Afsnit 4</b>	Side 84
• Forvaltningernes forslag til ændringer	
• Redaktionelle ændringer	

## AFSNIT 1: OVERSIGT OVER INDKOMNE INDSIGELSER OG FORSLAG TIL ÆNDRINGER AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2005

Indkomne hørings svar om Forslag til Kommuneplan 2005		Hovedstruktur - generelt	Generelt	Byudviklingsstrategi	Byidentitet og arkitektur	Viden, kreativitet og vækst	Detailhandel	Byens liv og boliger	Fritid og mødesteder	Børn og unge i byen	Trafik og byens rum	Byens miljø og ressourcer	Rammer - generelt	Rammer - grundstørrelser	Rammer - Rosenvænget	Rammer - Nørrebro Godsbanegård	Rammer - "Tippen"	Rammer i de enkelte bydele
1	Hovedstadens Udviklingsråd																	
2	Region Skåne																	
3	Roskilde Amt																	
4	Gentofte Kommune																	
5	Hvidovre Kommune																	
6	Tårnby Kommune																	
7	Malmø stad																	
8	Valby Lokaludvalg																	
9	Trafikstyrelsen																	
10	DSB																	
11	Forsvarets Bygningstjeneste																	
12	Statens Forsknings- og Uddannelsesbygninger																	
13	Helsingborg Stad																	
14	Energinet.dk																	
15	Energinet.dk																	
15A	Kulturmiljørådet																	
16	Ørestadsselskabet																	
17	Københavns Havn A/S																	
18	SF																	
19	Christianshavns Lokalråd																	
20	Østerbro Lokalråd																	
21	Nørrebro Lokalråd																	
22	Ryvang Lokalråd																	
23	Vanløse lokalråd																	
24	Grøndal Lokalråd																	
25	Bispebjerg Lokalråd																	
26	Islands Brygge Lokalråd																	
27	Ældrerådenes Fællesudvalg																	
28	Akademirådet																	
29	Danmarks Naturfredningsforening - København																	
30	Friluftsrådet																	
31	Byggesocietetets By- og Planudvalg																	
32	KraftWerket og Urban Task Force																	
33	Østerbro Havnekomite																	
34	Områdefornyelsen Øresundsvej kvarteret																	
35	AAB																	
36	Michael Warming																	
37	Jette og Palle Thjellesen, Østerbro																	

Indkomne høringsvar om Forslag til Kommuneplan 2005		Hovedstruktur - generelt	Generelt	Byudviklingsstrategi	Byidentitet og arkitektur	Viden, kreativitet og vækst	Detailhandel	Byens liv og boliger	Fritid og mødesteder	Børn og unge i byen	Trafik og byens rum	Byens miljø og ressourcer	Rammer - generelt	Rammer - grundstørrelser	Rammer - Rosenvænget	Rammer - Nørrebro Godsbanegård	Rammer - "Tippen"	Rammer i de enkelte bydele
		38	LIDL															
39	Aarhus Arkitekterne A/S																	
40	MTHøjgaard																	
41	De Forenede Ejendomsselskaber A/S																	
42	Poppelstykket 12 ApS																	
43	Dansk Cyklist Forbund - Kbh. afd.																	
44	Cykel Logisk Institut																	
45	Ulrik Djupdræt, Østerbro																	
46	Stig Eidorff, Amager Erhvervsråd																	
47	Camilla Neuenschwander																	
48	Andelshaveselskabet Strandbo																	
49	Tine Aage, medl. Vejlaug for Ramundsvej																	
50	Agenda 21 Center Indre Nørrebro																	
51	Sydhavnrådet																	
52	Københavns delebiler																	
53	Tanja Eiberg																	
54	Bjarne Dehs																	
55	Fællesforeningen af Grundejerforeninger i Kbh.																	
56	Grundejerforeningen Vigerslev Haveforstad																	
57	Bent Andersen, Vanløse																	
58	Utterslevhøj Grundejerforening																	
59	Svend Aage Laustsen, Utterslevhøj													*				
	Bente Christensen, Utterslevhøj													*				
	L. Frederiksen, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	A og E Cederholm Bunde Kristensen, Utterslevhøj													*				
	H. Jørgensen, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Elo Magnus, Utterslevhøj													*				
	Hans Lund, Utterslevhøj													*				
	Georg Gilken, Utterslevhøj													*				
	A. R. Sørensen og M. Frederiksen, Utterslevhøj													*				
	Inge Holm og Niels Toft, Utterslevhøj													*				
	Ole Kristiansen, Utterslevhøj													*				
	Christian Sørensen, Utterslevhøj													*				
	Sus Vilmann, Utterslevhøj													*				
	Finn Berg og Lise E Rasmussen, Utterslevhøj													*				
	Helge Gravesen, Utterslevhøj													*				
	B V Nielsen og A Christensen, Utterslevhøj													*				
	Lene Brøndum og Michael Storm, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender													*				

Indkomne høringsvar om Forslag til Kommuneplan 2005		Hovedstruktur - generelt	Generelt	Byudviklingsstrategi	Byidentitet og arkitektur	Viden, kreativitet og vækst	Detailhandel	Byens liv og boliger	Fritid og mødesteder	Børn og unge i byen	Trafik og byens rum	Byens miljø og ressourcer	Rammer - generelt	Rammer - grundstørrelser	Rammer - Rosenvænget	Rammer - Nørrebro Godsbanegård	Rammer - "Tippen"	Rammer i de enkelte bydele
		59	Ellen Andersen, Utterslevhøj												*			
	Tom & Ulla Meyer, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Sv. Th. Sørensen, Utterslevhøj													*				
	Lone & Torben Melms, Utterslevhøj													*				
	Schou, Utterslevhøj													*				
	Keld Knudsen, Utterslevhøj													*				
	Randi Jacobsen, Utterslevhøj													*				
	Charlotte & Michael Fibiger, Utterslevhøj													*				
	Prahl & Carlander, Henrik & Isabella; Utterslevhøj													*				
	Jørgen Valentiner, Utterslevhøj													*				
	John Møller, Utterslevhøj													*				
	Birthe M Buusmann													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Marie Øbro, Utterslevhøj													*				
	B & C West, Utterslevhøj													*				
	Charlotte W. Müller, Utterslevhøj													*				
	Jensen og Larsen, Utterslevhøj													*				
	Anne Wulff Borup, Utterslevhøj													*				
	Inge Heller, Utterslevhøj													*				
	Susanne Gottlieb og John Martinsen, Utterslevhøj													*				
	John Pedersen & Ellen Grønning, Utterslevhøj													*				
	Henrik Skovgaard Nielsen, Utterslevhøj													*				
	Sørensen, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Inge Beck Gundersen, Utterslevhøj													*				
	Jeanet Oehlers, Utterslevhøj													*				
	Lone Schmidt, Utterslevhøj													*				
	Mette og Jens Kristensen, Utterslevhøj													*				
	Søren Bogø Jørgensen, Utterslevhøj													*				
	Kristoffer Lund Madsen, Utterslevhøj													*				
	Anne Levinsen og H Wedergaard, Utterslevhøj													*				
	John Wang, Utterslevhøj													*				
	Helle V. Larsen, Utterslevhøj													*				
	Erik Søndergaard, Utterslevhøj													*				
	Pernille Kjeldgaard, Utterslevhøj													*				
	Kirsten Ebdrup, Utterslevhøj													*				
	Jette og Ole Vilstrup, Utterslevhøj													*				
	Henrik Jørgensen, Utterslevhøj													*				
	Jimmy Dyhrberg Fritzen, Utterslevhøj													*				
	Hans Bo Larsen, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				

Indkomne høringsvar om Forslag til Kommuneplan 2005		Hovedstruktur - generelt	Generelt	Byudviklingsstrategi	Byidentitet og arkitektur	Viden, kreativitet og vækst	Detailhandel	Byens liv og boliger	Fritid og mødesteder	Børn og unge i byen	Trafik og byens rum	Byens miljø og ressourcer	Rammer - generelt	Rammer - grundstørrelser	Rammer - Rosenvænget	Rammer - Nørrebro Godsbanegård	Rammer - "Tippen"	Rammer i de enkelte bydele
		59	Dorte Schilling, Utterslevhøj													*		
	Trine og Lau Rochet, Utterslevhøj													*				
	Nikolaj Blom, Utterslevhøj													*				
	Søren Beck Sørensen, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Ann-Birgit Petersen og SS Jensen, Utterslevhøj													*				
	Emil Larsen, Utterslevhøj													*				
	Erik Linnet, Utterslevhøj													*				
	Lis Keiding og Karsten Engsager													*				
	Inge Lerche, Utterslevhøj													*				
	Jørgen Grevsen, Utterslevhøj													*				
	Lene Rimestad og David Smith, Utterslevhøj													*				
	Benedicte Dall, Utterslevhøj													*				
	Lene Gudiksen, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Hanne Sessingø, Utterslevhøj													*				
	Jerrick Andersen, Utterslevhøj													*				
	Klaus K Nielsen og Lise Hasle, Utterslevhøj													*				
	Michael Listoft Hausgaard, Utterslevhøj													*				
	Uidentificerbar afsender, Utterslevhøj													*				
	Hedvig Reuss, Utterslevhøj													*				
	Carla Nielsen, Utterslevhøj													*				
	Peter Dahl; Utterslevhøj													*				
60	Rosenvængets Grundejerkomite m.fl.																	
61	Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse																	
62	Landskabsforen.for Bygnings- og Landskabskultur																	
63	Beboerrepræsentation for Holsteinsgade 13-17 m.fl.																	
64	Dorte Fischer-Møller, Østerbro																	
65	Helle Selsøe, Østerbro																	
66	Janette Mailund, Østerbro																	
67	Simon Bang, Østerbro																	
68	Anna W. Petersen														*			
	Anna Bang, Østerbro														*			
	Anne Mette Boisen, Østerbro														*			
	Anne-Grete Rasmussen, Birkerød														*			
	Annette Grummet Caster, Østerbro														*			
	Beate Kulland, Østerbro														*			
	Camilla Nette Gough, København S														*			
	Ejerforeningen Rosenvængets Allé 29														*			
	Ellen Lauersen, Østerbro														*			
	Georg Metz & Benedicte Wern, Østerbro														*			
	Henrik Jørgensen, Østerbro														*			

Indkomne høringsvar om Forslag til Kommuneplan 2005		Hovedstruktur - generelt	Generelt	Byudviklingsstrategi	Byidentitet og arkitektur	Viden, kreativitet og vækst	Detailhandel	Byens liv og boliger	Fritid og mødesteder	Børn og unge i byen	Trafik og byens rum	Byens miljø og ressourcer	Rammer - generelt	Rammer - grundstørrelser	Rammer - Rosenvænget	Rammer - Nørrebro Godsbanegård	Rammer - "Tippen"	Rammer i de enkelte bydele
68	Jacob Vimpel, Østerbro														*			
	Jean Butler, Slangerup														*			
	Jens Frederiksen, Christianshavn														*			
	Joachim Lahav, Østerbro														*			
	Kirsten Bille, Østerbro														*			
	Kirsten Thisted, Østerbro														*			
	Lars Juhl, Østerbro														*			
	Lea Mette Rasmussen, Østerbro														*			
	Lilly Thisted, Virum														*			
	Lise Herts, Østerbro														*			
	Lone Henriksen, Østerbro														*			
	Marianne Eltong og Michael Gade, Østerbro														*			
	Marlene From, Østerbro														*			
	Mary Lundell, Østerbro														*			
	Merete Splidhø og Martin Rasmussen, Østerbro														*			
	Mette Petersen, Kgs. Lyngby														*			
	Morten Søndergaard, Østerbro														*			
	Nadia Shelbaya Rasmussen, Østerbro														*			
	Natasja Thisted, Brønshøj														*			
	Nicole Guillilos, Østerbro														*			
	Ole Gerner Jacobsen, Østerbro														*			
	Per Hansen m.fl. , Østerbro (10 underskrifter)														*			
	Pernille Foss, Østerbro														*			
	Pernille Hegelund og Birgitte Hansen, Østerbro														*			
	Pernille Jeppesen og Peter Jeppesen, Østerbro														*			
	Pernille Taarup, Østerbro														*			
	Peter Arenfeldt & Ulla Østergaard, Østerbro														*			
	Peter Larsen, Østerbro														*			
	Rasmus R. Enonork m.fl., Østerbro (10 underskrift.)														*			
	Sidsel Andersen, Østerbro														*			
	Sofie Guillois Larsen, Østerbro														*			
	Steen Ejlers, Østerbro														*			
	Steen Thisted, Virum														*			
	Sune Albertsen, Østerbro														*			
	Therese Lylløf, Østerbro														*			
	Thilde Nordmann Winther, Nørrebro														*			
	Tina Louise Petersen, Østerbro														*			
	Aase Zenner, Østerbro														*			
	Gitte Ferbing														*			
	Andelsforeningen Rosenliv A/S, Østerbro														*			
	Uidentificerbar afsender														*			

Indkomne høringsvar om Forslag til Kommuneplan 2005		Hovedstruktur - generelt	Generelt	Byudviklingsstrategi	Byidentitet og arkitektur	Viden, kreativitet og vækst	Detailhandel	Byens liv og boliger	Fritid og mødesteder	Børn og unge i byen	Trafik og byens rum	Byens miljø og ressourcer	Rammer - generelt	Rammer - grundstørrelser	Rammer - Rosenvænget	Rammer - Nørrebro Godsbanegård	Rammer - "Tippen"	Rammer i de enkelte bydele
		69	Områdefornyelsen Mimersgadekvarteret samt Nørrebro Park kvarterløft og Kvarterløft NV															
70	Ydre Nørrebro Kultur Bureau																	
71	Ynitivgruppen - Fin Christiansen, Nørrebro																	
72	"Foreningen Det Grønne Knæ"																	
73	Louise Grot-Michelsen - GRØN SYDHAVN																	
74	KARENS Minde gruppen, Kongens Enghave																	
75	Agenda 21 Naturgruppen, Kongens Enghave																	
76	Michael Hansen, Kongens Enghave																	
77	Lene Okholm - Grøn Valby																	
78	Kræftens Bekæmpelse																	3
79	ATP Ejendomme A/S																	3
80	Anne-Lise Christensen, Strandøre (7 unders.)																	3
81	HMT Arkitekter																	4
82	Nordea Ejendomme																	8
83	Arkitema																	8
84	Michael Hansen, Kongens Enghave																	8
85	HMT Arkitekter																	9
86	DATEA																	9
87	KEOPS																	9
88	Per Jørgensen - Henriksgården - Valby																	9
89	Landinspektørerne Skelstedet																	10
90	GEALAN ApS																	11
91	Amager Kulturpunkt																	13
92	ACCURA Advokater																	13
93	Advokaterne Østergade 55																	13
94	Advokatfirmaet Kurt Heeno																	13
95	KEOPS																	13
96	C.W. Obel Ejendomme																	13
97	De Forenede Ejendomsselskaber A/S																	13
98	Sergelin A/S																	13
99	De Forenede Ejendomsselskaber A/S																	13
100	Amager Strandpark I/S																	13
101	Udviklingsselskabet Prøvestenen																	13
102	Refshaleøens Ejendomsselskab																	2
103	Haveforeningen Nokken																	15
104	Lillian Nordenhof Holgersen, Nokken																	15
105	David Neil Kristensen																	
106	Skolehaveforeningen																	
107	KANT, Klaus Lange, Halmtorvet 29 A/S																	7

## • Oplisting af samtlige ændringsforslag fra afsnit 2 og 3

### Hovedstruktur

#### **Kapitel 1 - Byudviklingsstrategi**

Det indstilles at Hovedstrukturens afsnit side 12 og 13 om ”København Malmö – én by” revideres i overensstemmelse med den seneste revision - på embedsmandsniveau - om de kommende års indsatsområder for udviklingen af den kommunale planlægning. Det indebærer konkret, at boksen side 13 med de 4 indsatsområder revideres, således at det fremgår, at de kommende års indsatsområder bliver dels udviklingen af Øresundsperspektivet i bred forstand, dels udviklingen af de fremtidige rammebetingelser for erhverv.

Kapitel 2 - Byidentitet og arkitektur

Kapitel 3 - Viden, Kreativitet og Vækst

Kapitel 4 - Detailhandel

Kapitel 5 - Byens liv og boliger

#### **Kapitel 6 - Fritid og mødesteder**

Det indstilles, at bestemmelsen om støjende friluftsanlæg på Vestamager – som konsekvens af ændringer i regionplanforslaget – udgår.

Kapitel 7 - Børn og Unge i byen

Kapitel 8 - Trafik og byens rum

#### **Kapitel 9 - Byens Miljø og ressourcer**

Et planlagt 400 KV kabel fra H. C. Ørsted Værket til Gentofte Kommune medtages som en rettelse i den endelige udgave af Kommuneplan 2005 (opslaget side 111 i hovedstrukturen)

### Rammer for lokalplanlægningen

#### **Generelt**

Det indstilles, at bestemmelsen om en mindstegrundstørrelse i B1-områder *udgår*

Det indstilles at rammerne for OK1 og OK2-områder ændres, således at der indføres en maksimal bebyggelsesprocent på 15 for begge områder, og at det maksimale kvadratmeter etageareal i OK1-områder sættes til 60 og i OK2-områder til 25.

#### **Indre By**

Det indstilles, at ejendommen, der har huset Musikkonservatoriet, ændrer status fra et O5-område (offentlige formål) til et C2-område (blandede boliger og serviceerhverv)

#### **Indre Østerbro**

Det indstilles, at B3-rammen for området ved Rosenvængets Allé/Saabesvej ændres til en B2\*-ramme med særlig bemærkning om en bebyggelsesprocent på maksimalt 70.

#### **Ydre Nørrebro**

Det indstilles, at S2-området ved Tikøbgade ændres til et S2\*-område med særlig bestemmelse om, at der ved Højbanen skal sikres areal til en planlagt cykelrute mellem Nørrebro Station og Bispeengbuen.



### ***Ydre Østerbro***

Det indstilles, at ejendommene Strandøre 7-19 overføres fra et C1-område til et B1-område, svarende til den øvrige del af villabebyggelsen langs Strandøre.

### ***Vesterbro***

Det indstilles, at afgrænsningen af S2\*-området (Rigsarkivet m.m.) korrigeres i forbindelse med den endelige trykning af kommuneplanen, og at S2\*-områdets bestemmelser ændres, således at muligheden for boliger i op til 25 pct. af etagearealet udgår.

Det indstilles, at ejendommen matr. nr. 1566 Udenbys Vester Kvarter, Halmtorvet 29, ændrer status til et C-område.

### ***Valby***

Det indstilles, at del af et T1-område ved Torveporten/Grønttorvet ændrer status til et E1-område.

### ***Sundbyøster***

Det indstilles, at biografbygningen (tidligere Amager Bio) overføres fra et B3-område til det i forvejen eksisterende O3-område omkring Amager Kulturpunkt.

Det indstilles, at der udpeges et mindre rammeområde i den sydlige kanal i Amager Strandpark med mulighed for placering af op til 2 husbåde, der højst må være 26 meter lange og 5,4 meter høje. Anvendelsen kan være kulturelle formål, institutioner, publikumsorienterede serviceerhverv, men ikke boligformål. Muligheden for placering af husbåde kan først udnyttes, når fredningsforholdene er afklarede.

### ***Vestamager***

Det indstilles, at O1-området på Vestamager tilføjes en \* med bemærkning om, at et Ok1-område for Nokken vil kunne udskilles af O1-området, når der foreligger en afgrænsning af det område, der udpeges til kolonihaveformål.

## **Byudviklingsstrategi**

Ændringer er nævnt ovenfor under afsnittet ”Kapitel 1 – Byudviklingsstrategi”

## **Valby Bydelsplan**

Ændringer er nævnt ovenfor under Valby i rammerne

## **Miljøvurdering**

De fremsendte bemærkninger vil indgå i det videre arbejde med at udvikle en endelig model for den fremtidige miljøvurdering af kommuneplanlægningen i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplanrevisionen i 2009.

Det fremlagte forslag til Miljøvurdering vil blive optrykt som bilag til Kommuneplan 2005 efter at der er sket en rettelser af faktuelle fejl i teksten.

## **AFSNIT 2: HENVENDELSER FRA STATSLIGE OG (AMTS)KOMMUNALE MYNDIGHEDER**

### **1. Breve af 30. august og 21. september 2005 fra Hovedstadens Udviklingsråd**

HUR har bemærkninger vedrørende følgende:

1. *Kørselsafgifter.* Såfremt kørselsafgifter muliggøres i lovgivningen, henleder HUR opmærksomheden på, at der i andre storbyer med kørselsafgifter har vist sig nødvendigt at give den kollektive trafik et væsentligt løft og nævner specielt bustrafikken som eksempel.
2. *Nørreport Station.* Stationen spiller med den skete udbygning af kollektiv trafik en central rolle og trænger til et kvalitetsløft, hvilket HUR opfordrer til.
3. *Årlig trængselsstatus.* HUR opfordrer til, at ”Projekt Trængsel” - arbejdet fortsættes med det mål, at der udarbejdes fælles, årlige statusopgørelser for trængsel på tværs af hele trafiksystemet, hvilket rådet finder vil være et velegnet grundlag for kommunens ønske om trafikregulering med kørselsafgifter.
4. *Tietgensbroen.* HUR beder kommunen overveje, om Tietgensbroen – efter at trafikforholdene er forbedret via Kalvebod Brygge og Dybbølsbroen – kan omlægges med fokus specielt rettet mod cyklister og tog/bus trafikkanter.
5. *Nordhavn og Sydhavn.* HUR kommenterer, at det i forbindelse med kollektiv trafikbetjening af Nordhavn og Sydhavn, ikke kun bør fokuseres på en busløsning som alternativ til de i planforslaget omtalte højklassede løsninger. Endvidere foreslås det at HURs oplæg til kollektiv trafik i Nordhavn: ”Tænk Metro, Kør Bus” samt en rapport om ”Mobility Management” omtales i redegørelsen.
6. *Støjende friluftsanlæg.* I brev af 21. september 2005 gør HUR opmærksom på, at lokaliseringsområdet for støjende friluftsanlæg på Vestamager er omfattet af Miljøministeriets indsigelse mod regionplanforslag 2005. Området er udgået af regionplanforslaget i forbindelse med den endelige vedtagelse i Rådet den 25. oktober 2005. Endvidere savnes et kort over EF-fuglebeskyttelses- og Habitatområder i kommuneplanforslaget.

### **Bemærkning**

*Ad 1:* Københavns Kommune har for nyligt gennemført en indledende undersøgelse af mulighederne for kørselsafgifter i København. I den forbindelse er de forskellige modeller defineret i forhold til hvilke områder, der er dækket af højklasset kollektiv trafik. I det videre arbejde skal det nærmere undersøges, hvad provenuet fra en kørselsafgiftsordning kan bruges til, herunder den nødvendige udbygning af den kollektive trafik.

*Ad 2:* Københavns Kommune deler synspunktet om Nørreport. Et kvalitetsløft af terminalerne som byrum og omdrejningspunkt for den kollektive trafik er fælles anliggende for kommunen, DSB og HUR.

*Ad 3:* Københavns Kommune har deltaget aktivt i trængselsprojektet, og arbejder p.t. på at udvikle en model, der kan give et årligt trængselsoverblik.

*Ad 4:* Københavns Kommune er enig i, at forholdene for cyklister og fodgængere i byrummet omkring Tietgensbro, herunder de til tider kaotiske cykelparkeringsforhold, bør forbedres. I forbindelse med Trafik- og Byrumsplan for Vesterbro er der imidlertid prioriteret en trafikløsning, der i videst muligt omfang søger at fredeliggøre Vesterbro for gennemkørende trafik. Trafikken henvises til de omkransende veje, herunder Ingerslevsgade.

*Ad 5:* Københavns Kommune bruger generelt ”højklasset kollektiv trafik” som fællesnævner for løsninger, der kan dække Metro, letbane, sporbus og busser med særlig fremkommelighed. Det er derfor ikke et udtryk for at fravælge mulige løsninger i de nye byområder, men udtryk for, at der endnu ikke er grundlag for et bindende systemvalg.

”Tænk Metro, Kør Bus” indeholder den sympatiske ide at reservere et areal, der i første omgang trafikeres med busser, men som senere kan opgraderes til letbane eller Metro i niveau. Oplægget indgår i den videre planlægning af Nordhavnen, og Københavns Kommune er helt enig i, at det er vigtigt at reservere areal til kollektiv trafik (såvel som cykeltrafik) inden byudviklingsområderne udbygges helt. Dog fokuserer ”Tænk Metro, Kør Bus” udelukkende på de eksisterende vejsystemer i Nordhavnen. Dette er en begrænsning, som muligvis lægger ikke hensigtsmæssige bindinger på at skabe en god bebyggelsesplan, attraktive rekreative arealer, gode byrum og et velfungerende trafiksystem på langt sigt.

Københavns Kommune har medvirket ved udarbejdelsen af rapporten ”Tænk metro – kør bus”, og ser frem til et samarbejde med HUR om Nordhavn Station og vil også tage overvejelserne om ”Mobility Management” med i det videre arbejde.

*Ad 6:* Den af Miljøministeriet affødte ændring af retningslinie 4.3.18. i Regionplan 2005 indebærer, det i kommuneplanforslaget udpegede område til støjende fritidsanlæg på Vestamager må opgives, da det nu er i strid med Regionplan 2005.

Det er korrekt, at de internationale Fuglebeskyttelses- og Habitatområder skal optages i kommuneplanen, og dette kort med disse områder vil blive indarbejdet.

## **Konklusion**

Henvendelserne giver ikke anledning til ændring i kommuneplanforslaget bortset fra at udlæg af et område til støjende fritidsanlæg på Vestamager – som konsekvens af ændringer i regionplanforslaget – tillige udgår af kommuneplanforslaget.

Det indstilles, at bestemmelsen om støjende friluftsanlæg på Vestamager – som konsekvens af ændringer i regionplanforslaget – udgår.

## **2. Brev af 18. august 2005 fra Region Skåne, Regionala Utvecklingsnämnden**

Region Skåne finder, at forslaget til Kommuneplan 2005 for København giver et godt grundlag for den videre udvikling af byen. Region Skåne påpeger, at Københavns Kommune fortsat bør inddrage det brede perspektiv for Hovedstadsregionen i sit Øresundssamarbejde og udvikling – også efter at den kommunale strukturreform i Danmark er gennemført.

Region Skåne efterlyser erfaringsudveksling på tværs af Øresund om mulighederne for at fremme byggeri af billige boliger, og ser gerne at der gennemføres en konsekvensanalyse af, hvilken effekt det planlagte boligbyggeri i København vil betyde for den samlede efterspørgsel og udviklingsmuligheder i den øvrige del af Øresundsregionen.

Region Skåne hilser målsætningen om at fremme en bæredygtig detailhandelsstruktur i København velkommen. Endelig slutter Region Skåne af med at understrege vigtigheden af en

velfungerende infrastruktur og en effektiv kollektiv trafik, der kan knytte Øresundsregionen sammen på bedste vis.

### **Bemærkning**

Der vil ligge en stor udfordring for Københavns Kommune i at udvikle det regionale og transnationale samarbejde om bl.a. udviklingen af Øresundsregionen i de kommende år, når den kommunale strukturreform er gennemført på landsplan i Danmark. Københavns Kommune har i sin dialog med Regeringen om strukturreformens tilrettelæggelse i Hovedstadsregionen, påpeget at den rummer en potentiel mulighed for at svække grundlaget for den fortsatte integration på tværs af Øresund. Det vil indgå i kommunens overvejelser om tilrettelæggelsen af de indsatsområder på det regionale plan i Hovedstadsregionen og Øresundsregionen.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **3. Brev af 9. september 2005 fra Roskilde Amt**

Amtet har ikke bemærkninger til kommuneplanforslaget

### **4. Brev af 15. september 2005 fra Gentofte Kommune**

Brevet vedrører byudviklingen i Nordhavnen, der som beskrevet i hovedstrukturen forudsætter, at der foreligger en beslutning om en ny overordnet vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej. Af hensyn til trafikbelastningen i Hellerup, ser Gentofte Kommune gerne vejprojektet fremmet og henviser i den sammenhæng til Gentoftes tidligere høringsvar vedr. byudvikling i Nordhavnen.

### **Bemærkning**

Ønsket fra Gentofte Kommune om etablering af vejforbindelsen er i overensstemmelse med hovedstrukturens retningslinjer for byudvikling i Nordhavnen, og viser, at en ny vejforbindelse ikke blot er et lokalt projekt, men et vejanlæg med regional betydning ud over Københavns Kommunes grænser.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **5. Brev af 12. september 2005 fra Hvidovre Kommune**

Hvidovre Kommune anmoder om at blive taget med på råd, hvis der gennemføres større tilpasninger af vejkapaciteten i kommunegrænsen eller påtænkes indført kørselsafgifter i Københavns Kommune.

Hvidovre Kommune ser med tilfredshed på, at Københavns Kommune vil udarbejde en plan for Harrestrup Å/Damhuså og Kalveboderne, som skal sikre et bedre miljø og mere natur i vandløbet samt badevandskvalitet i Kalveboderne. Hvidovre Kommune anmoder om at blive inddraget i forbindelse med udarbejdelsen af denne plan.

### **Bemærkning**

Københavns Kommune er klar over, at den trafikale planlægning ofte får konsekvenser over kommunegrænsen, og vi vil tage vore naboer med på råd i det omfang der planlægges større trafikale ændringer.

Hvad angår planen for Harrestrup Å/Damhuså og Kalveboderne har Københavns Kommune allerede taget initiativ til at etablere et fælleskommunalt samarbejde. Grundlaget for dette drøftes i øjeblikket mellem de kommunale forvaltninger.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **6. Brev af 20. september 2005 fra Tårnby Kommune**

Tårnby Kommune kommenterer, at tilgængeligheden til Metroen ikke er tilfredsstillende, og at der bør etableres parkeringspladser ved de sydlige Metrostationer. Endvidere forudsættes enhver ændring af trafikmønstret, herunder ændrede hastighedsgrænser op til kommunegrænsen, baseret på aftale herom med Tårnby Kommune.

### **Bemærkning**

Københavns Kommune er opmærksom på lokale parkeringsproblemer i forbindelse med Metrostationer og søger at finde tilfredsstillende løsninger i hvert enkelt tilfælde. På den anden side ønsker kommunen ikke at tiltrække biltrafik til parkeringspladser i kommunen, men tværtimod at tilskynde til brug af kollektiv trafik på så stor en del af rejsen som muligt. Der er ved Ørestad Station indrettet en Parker&Rejs - parkeringsplads, der kan anvendes af bilister, der vælger at køre til Metroen.

I øvrigt ser Københavns Kommune trafikafviklingen som en fælles opgave på tværs af kommunegrænser. Københavns Kommune ønsker i videst muligt omfang at koordinere planlægningen på tværs af kommunegrænserne og har naturligvis de samme forventninger til vores naboer.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **7. Brev af 19. september 2005 fra Malmö Stad**

Malmö Stad finder at det fremlagte planforslag er i overensstemmelse med de tanker, der ligger til grund for Malmös Översigtsplan for så vidt angår visionerne for udviklingen af Øresundsregionen.

Et centralt mål for etableringen af Øresundsbron har været, at København og Malmö skal udvikle sig som en mere integreret byregion. Tilgængelige indikatorer viser, at denne integrationsproces er påbegyndt, men at der fortsat er et stykke vej at gå. I dette perspektiv er det værdifuldt, at forslaget til Kommuneplan 2005 for København lægger stor vægt på at fremme et miljømæssigt bæredygtigt transportsystem og fastholdelse af stationsnærhed som lokaliseringskriterium for erhverv og boliger.

### **Bemærkning**

De sidste år har intensiveret samarbejdet mellem Malmö Stad og Københavns Kommune om at skabe et fælles grundlag i oversigtsplaneringen for udviklingen af den transnationale by. Der ligger fortsat en stor arbejdsindsats forude for at udvikle det fælles grundlag. Byernes

indbyrdes roller, samspillet og arbejdsredskaberne skal yderligere raffineres for at nå et tilfredsstillende resultat på sigt. Men de første spadestik er taget og vil blive fulgt op af bl.a. et samarbejde om udviklingen af de fremtidige rammebetingelser for erhverv og vækst i de to byer.

### **Konklusion**

Det indstilles, at Hovedstrukturens afsnit side 12 og 13 om ”København Malmö – en by” revideres i overensstemmelse med den seneste revision - på embedsmandsniveau - om de kommende års indsatsområder for udviklingen af den kommunale planlægning. Det indebærer konkret, at boksen side 13 med de 4 indsatsområder revideres, således at det fremgår, at de kommende års indsatsområder bliver dels udviklingen af Øresundsperspektivet i bred forstand, dels udviklingen af de fremtidige rammebetingelser for erhverv.

### **Nr. 8. Breve af den 19. og 20. september 2005 fra Valby Lokaludvalg.**

Lokaludvalget kommer med bemærkninger vedrørende følgende forhold, som kommenteres hver for sig:

#### **Omdannelse af de stationsnære erhvervsarealer langs Gl. Køge Landevej.**

Valby Lokaludvalg ønsker at styrke den bymæssige sammenhæng langs Gammel Køge Landevej og ønsker mere samlede planer for den bymæssige udvikling i relation til bl.a. Ny Ellebjerg Station, Valby Idrætspark og FL. Smidt området. Ligeledes ønsker de at bevare nogle af de billige industrilejemål til fremtidens kreative erhverv.

#### **Bemærkning**

Københavns Kommune er i færd med at forberede en samlet planlægning for området mellem Ringbanen og Folehaven/ Ellebjergvej. Den har bl.a. afventet den nu afsluttede arkitektkonkurrence om udarbejdelse af en helhedsplan for Valby Idrætspark, for at knytte planlægningen sammen med udviklingen af idrætsarealerne, det kommende Vandkulturhus samt områderne omkring Ny Ellebjerg Station. Udviklingen af arealerne nord for Ringbanen vurderer Københavns Kommune umiddelbart må afvente en yderligere afklaring af Ny Ellebjerg stations fremtidige status.

Vedrørende bevarelse af nogle af de billige industrilejemål er Københavns Kommunen opmærksom på områdernes mange muligheder.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget. Valby Lokaludvalgs ønsker om, at de stationsnære arealer omkring Gammel Køge Landevej udvikles bymæssigt og efter samlede planer søges efterkommet i den kommende udvikling af områderne.

#### **Butikker med særlig pladskrævende varer omkring Gammel Køge Landevej.**

Valby Lokaludvalg finder, at kommuneplanens samlede mulighed for 45.000 m<sup>2</sup> butiksareal i butikker med ”særlig pladskrævende varer” i erhvervsområderne (E1-områderne) ved Torveporten, Poppelstykket og Blushøjvej, herunder muligheden for 5 nye store butikker med op til 5.000 m<sup>2</sup>, er voldsom og vil give anledning til en forøgelse af i biltrafikken, hvilket er uacceptabelt særlig i det Centrale Valby og Toftegårds Allé.

### **Bemærkning**

Forslaget til Kommuneplan 2005 giver som nævnt mulighed for, at erhvervsområderne ved Torveporten, Poppelstykket og Blushøjvej må rumme 45.000 m<sup>2</sup> butiksareal i butikker med særlig pladskrævende varer - svarende til omkring 25 % af den samlede mulige erhvervsbebyggelse. Områderne rummer i dag ca. 20.000 m<sup>2</sup> butiksareal i denne type butikker.

I kommuneplanlægningen er områderne bl.a. på grund af den gode tilknytning til Ringbanen og til de overordnede veje Gammel Køge Landevej og Ellebjergvej vurderet velegnet til en koncentration af butikker med særligt pladskrævende varer. Den muliggjorte udvidelse af butiksarealerne med ca. 25.000 m<sup>2</sup> forventes ikke at medføre en uacceptabel forøgelse af biltrafikken i bydelen.

Udvidelsesmulighederne, herunder mulighederne for nye store butikker, er helt overvejende knyttet til områderne omkring Torveporten og Poppelstykket. Kommunen har gennem flere år modtaget flere henvendelser om etablering af sådanne butikker i disse områder, og der er bl.a. på denne baggrund igangsat forberedende arbejde for planlægningen af disse områders udvikling.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget. Valby Lokaludvalg inddrages i det videre planarbejde for områderne ved Torveporten og Poppelstykket, bl.a. med henblik på at tilgodese intentioner i bydelsplanen for Valby.

### **Området omkring Kulbanevej.**

Det er lokaludvalgets ønske, at der udarbejdes en samlet plan for forbedring af området. En plan som omfatter forbedringer af friarealer til idræt og rekreation langs Kulbanevej, en bymæssig bebyggelse af området til serviceerhverv ved Vigerslev Station og langs Retortvej samt en cykel- og gangstiforbindelse fra Vigerslev station til Vigerslevparken. Ifølge kommuneplanens rækkefølgeplan er byudviklingen skudt til anden planperiode, men udvalget ønsker bindingerne i området afklaret hurtigst muligt, eller præciseret så man ikke hindrer en planlægning og realisering af dele af området.

### **Bemærkning**

Kommunen fastholder den foreslåede rækkefølgeplan, hvor området først kan omdannes i anden del af planperioden. Lokaludvalgets ønske om, at området skal udvikles efter en samlet plan vil indgå i den videre udvikling af området. Ligesom arealreservering af en fremtidig Ringstedsbane langs Kulbanevej må indgå i vurderingen. Valby Lokaludvalg er bekendt med, at Staten i forbindelse med kommuneplanens høringsperiode har tilkendegivet et behov for en fortsat reservering af arealerne.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget.

### **Torveporten**

Et flertal af Valby Lokaludvalg ønsker en bymæssig bebyggelse på arealerne ved Torveporten langs Gammel Køge Landevej, i overensstemmelse med planerne om etablering af bedre sammenhæng mellem nord og syd i Valby. Udviklingen skal omfatte arealerne fra Ringbanen til Folehaven i forlængelse af udviklingen af F. L. Smidth-området. Byggemuligheder på Torveporten bør udnyttes til en funktionelt sammensat bebyggelse med byrumskvaliteter.

Kommuneplanens oplæg om store butikker passer efter lokaludvalgets opfattelse ikke til disse intentioner. Et mindretal i Valby Lokaludvalg ønsker at bevare det grønne areal og mener, at det kan indgå i en fremtidig bymæssig helhed.

### **Bemærkning**

Kommunen har igangsat forberedelser en fornyelsesplan for erhvervsområdet, som forventes at ville indeholde erhvervsarealerne omkring Torveporten samt omkring Poppelstykket og Følager. Der arbejdes for at efterkomme ønsket om at etablere en bymæssig bebyggelse langs Gammel Køge Landevej i overensstemmelse med intentionerne i forslag til Valby Bydelsplan. For arealerne omkring Torveporten vil der i planlægningen blive lagt vægt på, at tilvejebringe rammer for en omdannelse, som sigter mod en bred anvendelse, herunder eventuel indpasning af boligbebyggelse. Der vil endvidere blive lagt vægt på at sikre en god tilknytning til Gammel Køge Landevej, Ny Ellebjerg Station samt til den tilgrænsende bebyggelse på Grønttorvet mm.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget. Valby Lokaludvalgs ønske om, at området udvikles efter en samlet plan søges efterkommet og Valby Lokaludvalg vil blive inddraget i det videre planarbejde.

### **Grønne cykelruter og pladser og torve m.v.**

Her peges der på Herman Bangs Plads og Ålholm Plads, samt på, at der i Valby er stor opmærksomhed på behovet for en bedre adgang til og sammenhæng mellem stisystemerne omkring Ny Ellebjerg station. Lokaludvalget peger endvidere på, at forholdene omkring Carl Jacobsens Vej må afklares hurtigst muligt og foreslår, at vejen lukkes for gennemkørende trafik undtagen kollektiv trafik og cykler.

Sti- og byrumsplaner er et af hovedelementerne i Valby Bydelsplan. Derfor understreger udvalget behovet for klare tilkendegivelser om tids- og realiseringsplaner for stianlæg og byrumsforbedringer i Valby. Planer for Toftegårds Plads er vigtig for at etablere en sammenhæng med udviklingen af F.L. Smidth-området.

### **Bemærkning**

Københavns Kommune lægger meget vægt på forbedringen for såvel cykeltrafikken som kollektiv trafik og arbejder eksempelvis løbende med forbedringer af trafikforhold og byrum omkring stationer. Etablering af de grønne cykelruter er en langsigtet plan. Stierne planlægges og gennemføres etapevis i forbindelse med konkrete projekter. Dette gælder ligeledes for projekter, der sigter på at forbedre byrum.

Vedrørende Toftegårds Plads henvises der til, at Bygge- og Teknikforvaltningen er ved at udarbejde indstilling om afholdelse af en arkitektkonkurrence for pladsen.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget.

### **Valbyparken**

Valby Lokaludvalg efterlyser nærmere uddybning af kommuneplanens beskrivelse, af en omdannelse af renselanlæg i Valbyparkens sydlige del. Udvalget understreger, at arealet skal medvirke til at forstærke Valby Parkens rekreative værdi evt. i samspil med idrætslivet.



## **Bemærkning**

I det omfang der kan afgives arealer fra tekniske anlæg i tilknytning til Valby Parken, vil disse komme til at indgå i en udviklingsplan for parkområdet. I den forbindelse nedsættes der brugerråd, hvor Valby Lokaludvalg vil være en naturlig samarbejdspartner.

## **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget.

## **Trafik.**

Lokaludvalget understreger, at en trafikplan for området omkring Eksempelprojektet var en klar forudsætning for tilslutningen til planen – en plan der ikke er udarbejdet. Udvalget ønsker en klarlæggelse af de trafikale konsekvenser af bydelens udvikling særligt omkring Eksempelprojektet og F. L. Smidth-grunden. Udvalget fremsætter nogle konkrete behov for hurtige indsatsområder.

## **Bemærkninger**

Bygge- og Teknikforvaltningen har drøftet de konkrete spørgsmål med repræsentanter for Valby Lokaludvalg og det er aftalt, at der snarligt indkaldes til et møde mellem Vej & Park og Valby Lokaludvalg.

## **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændring af kommuneplanforslaget, men Københavns Kommune tager bemærkningerne til efterretning.

## **Mindste grundstørrelser for udstykninger**

Valby Lokaludvalg har den 20. september fremsendt supplerende bemærkninger om mindste grundstørrelser for udstykninger. Lokaludvalget undrer sig over, at man i kommuneplanforslaget lægger op til ændringer uden argumentation og uden drøftelse med kommunens grundejere.

## **Bemærkning**

De seneste 60 år har Byggeri & Bolig fulgt en praksis, hvor de krævede mindste grundstørrelser i villakvarterer har ligget på ca. 450 m<sup>2</sup> (eksklusive vejareal) og med en facadebredde på 14 m. Ved dobbelthuse og hjørneparceller har kravene været henholdsvis 350 m<sup>2</sup> og 11 m. Ved koteletgrunde har praksis været mindst 450 m<sup>2</sup>, uden medregning af adgangsstrimlen. Strimlens bredde minimum 3,50 m. Denne administrative praksis er retningsgivende og forudsætter en konkret vurdering i hver enkelt sag ud fra ejendommens og områdets karakter sammenholdt med de øvrige bebyggelsesregulerende bestemmelser. På grund af servituternes bebyggelsesregulerende bestemmelser med relation til grundarealets størrelse muliggøres der ved en sådan dispensation ikke, at der kan bygges med et større etageareal. I øvrigt betinges det altid ved en sådan dispensation, at der på grunden opføres bebyggelse i kun 1½ etage med kun én bolig.

Hensigten med den nu foreslåede 500 m<sup>2</sup>-grænse i B1-områder har været at erstatte forannævnte dispensationspraksis med en klar, enkel og synlig bestemmelse.

På baggrund af indsigelsen foreslås, at den anførte grænse på 500 m<sup>2</sup> for mindste grundstørrelse i B1-områder udtages af kommuneplanforslagets rammebestemmelser.

En regulering til hindring af uønsket fortætning af B1-områderne ved f.eks. dobbelthusbebyggelse kan i dag gennemføres uanset en indførelse af minimums-grundstørrelse i kommuneplanen. Dette forudsætter blot en justering af administrationspraksis i forhold til servitutterne og de bebyggelsesregulerende bestemmelser i byggelovgivningen.

### **Konklusion**

Det indstilles, at bestemmelsen i de generelle rammer om en mindste grundstørrelse i B1-områder udgår af kommuneplanforslaget.

### **9. Brev af 20. september 2005 fra Trafikstyrelsen**

Trafikstyrelsen har bemærkninger på følgende områder:

- 1 Det anbefales at overveje, om principperne for stationsnær udvikling indebærer, at der kan skabes bedre adgang til Sydhavn Station.
- 2 Udpegningen af banearealet mellem Vasbygade og Ingerslevsgade som perspektivområde for byudvikling er styrelsen positiv overfor, men afventer mere konkrete planer
- 3 Styrelsen har fokus på lokalplanforslaget for godsbanearalerne langs Kalvebod Brygge ("Rigsarkivet"), der muliggør boligbyggeri og meddeler, at der vil blive fremsat indsigelse (veto) herimod.
- 4 Styrelsen understreger, at det er en statslig beslutning, hvorvidt der skal anlægges en station ved Sydhavnsgade.
- 5 Styrelsen har på det foreliggende grundlag ikke bemærkninger til udpegningen af nye knudepunkter (Nørrebro Station, Vanløse Station, Ny Ellebjerg Station) og forventer at blive inddraget, såfremt der indgår ledigt baneareal i fremtidige planer
- 6 Styrelsen bemærker, at den planlagte cykelrute ad Lyshøjgårdsvej i Valby koordineres pt. med deres arbejde vedrørende forplads til Valby Station.
- 7 Ligeledes noterer Trafikstyrelsen, at kommunen er bekendt med at arealet omkring Kulbanevej, der er ønsket omdannet til bypark/idrætspark er omfattet af arealreservation til en mulig fremtidig bane til Ringsted og at dette er nævnt i planmaterialet.

### **Bemærkning**

*Ad 1:* I forbindelse med bebyggelsesplanlægningen i Sydhavnen fokuseres der på, at skabe gode forbindelser for særligt gående og cyklende til Sydhavn Station.

*Ad 2:* Kommuneplanforslaget medtager en mulig station i Sydhavnsgade for at forbedre den kollektive trafikbetjening af området, idet ikke hele Sydhavnen ligger stationsnært i forhold til Sydhavn Station.

Anlæg af en station ved Sydhavnsgade kræver naturligvis nærmere undersøgelser, herunder af økonomi og konsekvenser for den øvrige banetrafik. I forbindelse med byudviklingen vurderes den kollektiv trafik i Sydhavnen generelt, herunder muligheden for videreførelse af Metro, busbaner mm.

*Ad 3:* Godsbanearalerne langs Kalvebod Brygge er omfattet af lokalplanforslaget for Rigsarkivet, der ventes endeligt vedtaget inden årets udgang. Det senere fremsendte veto mod planen er efter forhandlinger mellem Trafikstyrelsen og kommunen blevet ophævet på baggrund af nærmere aftalte ændringer omkring den mulige boliganvendelse i planforslaget. Der vil blive redegjort nærmere om disse ændringer i indstilling om endelig vedtagelse af lokalplanforslag og det tilhørende kommuneplantillæg.

*Ad 4:* Ingen bemærkninger og styrelsens synspunkt er taget til efterretning.

*Ad 5-7:* Ingen bemærkninger.

## Konklusion

Bemærkningerne om trafik giver ikke anledning til ændring af kommuneplanforslaget udover, at rammerne for indholdet af lokalplaner ved Kalvebod Brygge må ændres således, at bestemmelsen om en boligandel på op til 25 pct. udtages af de særlige bestemmelser for S2\*-området - *Kalvebod Brygge*.

## 10. Breve af 13. og 19. september 2005 fra DSB - Salg og Ejendomme

DSB har bemærkninger på følgende områder:

1. DSB påpeger behovet for bedre mulighed for at kombinere tog og cykel. Særligt anføres behovet for forbedring af cykelparkeringen ved Hovedbanegården, Nørreport og Svanemøllen stationer. Skiftemulighederne mellem bus og tog bør forbedres ved Svanemøllen og Sydhavn stationer. DSB påpeger også behovet for god adgang fra Sydhavnen til Sydhavn Station, og for en bro over havneløbet ved Fisketorvet, hvilket betyder at dele af Havnestaden vil være inden for 1.000 m fra Dybbølsbro Station.
2. DSB finder at Ny Ellebjergs stations område er interessant bl.a. i forhold til tilgængelighed for rejsende i det samlede hovedstadsområde og Øresundsregionen. De aktuelle rammebestemmelser for området opfattes ikke at være tilstrækkelige intensive med hensyn til arbejdspladskoncentration til denne placering ved en knudepunktstation. Vedrørende Ellebjerg Station har DSB og Trafikstyrelsen indstillet at stationen nedlægges når Ny Ellebjerg tages i brug
3. DSB undersøger muligheder for byggeprojekter til overdækning af banegrave i tilknytning til Hovedbanegården/Vesterbrogade, Vandviadukten, Gyldenløvesgade, samt Østerport og Valby stationer
4. Det findes oplagt at begrænse parkeringskrav ved stationsnært byggeri, idet det er dokumenteret, at stationsnær beliggenhed begrænser de ansattes brug af bil til arbejde.
5. DSB har endelig 5 konkrete forslag til rammeændringer:
  - A: Ydre Østerbro: Ved Rovsingsgade/Lersø Parkallé ønskes en del af T1-området (tekniske anlæg) fastlagt til et S2-område (serviceerhverv) i lighed med den kommunalt ejede "Beauvaisgrund". Samtidigt ønskes en foreslået 10 m bred arealreservation til beplantnings- og afskærmningsbælte langs Rovsingsgade fjernet.
  - B: Valby: En del af et OK1-område (kolonihaver -tidligere baneareal mellem Danshøj Station og Valby Langgade) ønskes fastlagt til et område for boliger (B1), svarende til de tilstødende områder
  - C: Valby: Del af et T1-område (tekniske anlæg) ved Frugtmarkedet/Grønttorvet ønskes overført til E1-formål (blandet erhverv), svarende til naboområdet
  - D: Brønshøj/Husum: Del af et T1-område (tekniske anlæg) ved Vindingevej i Husum ønskes overført til et B1-område (boliger)
  - E: Sundbyøster: Del af et T1-område (tekniske anlæg) ved Vermlandsgade (den tidligere Amagerbro Station) ønskes overført til et B2-område (boliger)

## Bemærkning

*Ad 1:* Københavns Kommune lægger meget vægt på forbedringen for såvel cykeltrafikken som den kollektive trafik. Der arbejdes løbende med forbedring af cykelparkeringen ved stationer, og Københavns Kommune er meget interesseret i at indgå i samarbejde med de øvrige interessenter, som det f.eks. sker p.t. i forhold til forbedring af Nørreport Station. Udover cykelparkering er der også busstop, den øvrige trafikafvikling og byrum byrummet at tage hensyn til.

I forbindelse med planlægningen i Sydhavnen fokuseres der på at skabe gode forbindelser for særligt gående og cyklende til Sydhavn Station. Den 4. oktober blev det første spadestik taget til en bro for gående og cykler over havneløbet mellem Havnestaden og Fisketorvet. Broen forventes at åbne i 2006.

*Ad 2:* Vedrørende udviklingen af området omkring Ny Ellebjerg station vil der blive lagt vægt på at tilvejebringe rammer for en omdannelse af området, der tager højde for områdets stationsnære beliggenhed. Samtidigt henledes opmærksomheden dog på, at dele af området - omkring Trekronergade - er fastlagt til E0-område med henblik på i de næste 4 år at drage erfaringer heraf i forhold til udvikling og styrkelse af etablering af kreative erhverv. Ændringer af rammerne afventer den videre planlægning af området, som forventes udviklet efter en samlet plan og i dialog med områdets interessenter. Ny Ellebjerg stations fremtidige status og udviklingspotentialer bør klarlægges yderligere; her henvises bl.a. til Trafikstyrelsens "Strategianalyse København – Ringsted" om forbedring af jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted på længere sigt.

*Ad 3:* I det omfang en overdækning af banegrave kan medføre en styrkelse af stationsnærhedsprincippet, understøtte byrummet og forbedre terminalområderne, vil ønsket herom være i overensstemmelse med kommuneplanforslagets hovedintentioner. Overdækninger er erfaringsmæssigt meget omkostningstunge og vanskeliggør i anlægsfasen banedriften, hvorfor fordelene ved overdækninger må afvejes med investeringerne og ulemperne.

Banegraven nord for Vesterport Station (Vandviadukten) er fastlagt som S2-område og rummer således mulighed for overdækning og byggeri.

Banegraven syd og nord for Østerport Station er fastlagt som T1-område. En eventuel overdækning til ikke-banemæssige formål o.lign. kræver en nærmere vurdering og planlægning ud fra et konkret forslag.

Forvaltningen er ikke bekendt med aktuelle ønsker om overdækning ved Valby Station, og en overdækning må i givet fald ses i sammenhæng med den besluttede udbygning af sporkapacitet mm. på stationen.

*Ad 4:* Københavns Kommune kræver som hovedregel, at der etableres parkeringspladser svarende til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal ved nybyggeri. Dette skal sikre, at der etableres tilstrækkelig parkering, således at nybyggeriet ikke bidrager til en eventuel mangel på parkeringspladser i nærområdet. Frem mod næste kommuneplan vil dette parkeringskrav blive revurderet med henblik på at undersøge om det af miljømæssige årsager kan være hensigtsmæssigt at kræve mindre parkering i stationsnære områder.

*Ad 5 A:* Arealet grænser op til Beauvaisgrunden, og en eventuel ændring af anvendelsen må vurderes nærmere i forbindelse med den kommende planlægning for Beauvaisgrunden. Beplantningsbæltet på 10 m er fastlagt i en særlig bestemmelse for det aktuelle T\*-område samt for det tilgrænsende J1\*-område langs Rovsingsgade. Beplantningsbæltet skal både afskærme, bidrage til et grønt helhedspræg langs Rovsingsgade og give mulighed for indplacering af et samlet stiforløb.

*Ad 5 B:* Det nedlagte baneareal ved Danshøj Station foreslås fastholdt som OK1 til kolonihaver mv., idet arealet findes velegnet hertil.

*Ad 5 C:* Forvaltningerne har intet at indvende mod at det pågældende areal langs Grønttorvet ændrer status fra et T1-område til et E1-område – i lighed med de tilstødende arealer ved Torveporten/Grønttorvet.

*Ad 5 D:* Arealet er beliggende op til banen. Det bør ved nærmere undersøgelse afgøres, om en anvendelse til boliger er miljømæssig forsvarlig, forinden der tages stilling til evt. rammeændring til B1.

*Ad 5 E:* Kan ikke anbefales på grund af områdets sammenhæng med de store grønne områder på Kløvermarken, og endvidere forløber den planlagte cykelrute Amagerruten i den tidligere Amagerbanes tracé.

### **Konklusion**

Henvendelserne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget bortset fra omkring det nævnte baneareal ved Torveporten/Grønttorvet.

Det indstilles, at del af et T1-område ved Torveporten/Grønttorvet ændrer status til et E1-område.

### **11. Brev af 20. september 2005 fra Forsvarets Bygningstjeneste**

Størstedelen af henvendelsen vedrører den i hovedstrukturen, afsnittet om trafik og byens rum, beskrevne nye vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen, der vil påvirke Svanemøllens Kaserne.

Bygningstjenesten kommenterer særligt på en afrapportering om vejforbindelsen fra 2005, der imidlertid ikke er refereret nærmere i kommuneplanforslaget. I afrapporteringen er beskrevet tre linjeføringsforslag, hvoraf kun vejforslag nr. 2 vurderes at vil være foreneligt med forsvarets nuværende og fremtidige planer for anvendelse af Svanemøllen Kaserne.

Bygningstjenesten anmoder om at blive inddraget i den videre planlægning af vejforbindelsen. Den sidste del af henvendelsen vedrører de konkrete rammer for kaserneområdet (bydelen Ydre Østerbro). Bygningstjenesten mener, at området fejlagtigt er udlagt til et O1-område (parker og andre grønne anlæg m.m.) Området ønskes i stedet udlagt som et O2-område (institutioner m.v.), ligesom det bemærkes, at Marinestation Holmen er udlagt hertil.

### **Bemærkning**

Københavns Kommune, Københavns Havn, Trafikministeriet og Finansministeriet har nedsat et udvalg for at undersøge mulighederne for at etablere en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen. Vejforbindelse er en forudsætning for fortsat byudvikling i Nordhavnen. Udvalget har netop udgivet et arbejdsnotat, der sammenfatter forundersøgelse af tre forskellige linieføringer: En tunnel under Strandvejen/Svanemøllebroen nord for banen, en tunnel syd for banen og en overfladeløsning ad Strandvænget og Ryvangs Allé. Der er endnu ikke taget stilling til den konkrete udformning af en ny vejforbindelse, og kommunen er bekendt med Forsvarets holdning til sagen. I en videre planlægningsproces (herunder udarbejdelse af VVM-redegørelse) kan Bygningstjenesten inddrages.

Svanemøllens Kaserne er fastlagt som O1\*-ramme med særlige bestemmelser om, at området fortsat kan anvendes til en samling og udbygning af forsvarets aktiviteter, samt at området overgår til offentlige rekreative formål, hvis forsvaret på længere sigt måtte vælge at forlade området. Denne langsigtede anvendelse af arealet har været uændret i kommuneplanlægningen siden den første Kommuneplan i 1989. I forbindelse med

forhandlingerne med Miljø- og Energiministeriet omkring Kommuneplan 1997 blev der fra ministeriel side udtrykt ønske om, at Staten i samarbejde med Københavns Kommune udarbejdede en helhedsplan for området, men der er ikke siden taget statsligt initiativ hertil. Det vurderes, at der ikke foreligger oplysninger, som giver grundlag for at ændre den langsigtede anvendelse af arealet, samt at de gældende rammebestemmelser ikke hindrer en samling og udbygning af forsvarrets aktiviteter i området; heller ikke, såfremt et vejanlæg vil forløbe på en del af arealet, jf. ovenfor.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

## **12. Brev af 11. august 2005 fra Statens Forsknings - og Uddannelsesbygninger (S-FoU)**

S-FoU har følgende bemærkninger til kommuneplanforslaget:

1. Den generelle ramme for O-områder bør også muliggøre udleje/etablering af nærtbeslægtede private aktiviteter i op til 25 pct. af det samlede etageareal, således at der er mulighed for at etablere private forskerparker og forsknings- og udviklingsaktiviteter. Der nævnes konkret 4 områder, hvor dette er ønskeligt: Universitetsparken, Panum Institutet, Geo-centret i Øster Voldgade samt Botanisk Have.
2. S-FoU ønsker også p-pladsnormen nedsat til 1 parkeringsplads pr. 250 m<sup>2</sup> etageareal i 4 konkrete områder: Universitetsparken, Panum Institutet, Københavns Universitet Amager (KUA) og IT-Universitetet i Ørestad.
3. S-FoU ønsker en nedsættelse af bebyggelsesprocenten i Universitetsparken, hvor de formelle og reelle bebyggelsesmuligheder efter indsigerens mening ikke er identiske, idet der sker en beskatning efter planbestemmelsernes formelle byggeret.
4. Endelig har S-FoU konkrete ønsker om ændring af/kommentarer til rammerne for følgende ejendomme i *Indre By*, idet ejendommene forventes afhændet til andre formål:
  - A. Musikkonservatoriet, H. C. Andersens Boulevard/Niels Brocks Gade ønskes ændret fra et O5-område (offentlige formål) til et C2-område (boliger og serviceerhverv)
  - B. Frederiksholms Kanal 4, Vandkunsten 5, ønskes indrettet til boligformål efter aftale med Københavns Kommune, og det forudsættes at ejendommens nuværende C-ramme (boliger og serviceerhverv) ikke er til hinder herfor.
  - C. Musikvidenskabeligt Institut, Klerkegade 2 ønskes overført fra en O-ramme (offentlige formål) til en C-ramme (boliger og serviceerhverv), således at der muliggøres både boliger og kontorformål.

## **Bemærkning:**

*Ad 1:* O-rammen muliggør, at også private institutioner kan indpasses i områderne, når de er af almen karakter. Som udgangspunkt findes det ikke hensigtsmæssigt generelt at åbne op for forskellige typer virksomheder i disse områder med f.eks. en særlig \*-bestemmelse herom, men der kan i hvert enkelt tilfælde foretages en vurdering af, om kriterierne er opfyldt.

Private forskerparker, der har gavn af den nære beliggenhed til offentlige institutioner og et formaliseret samarbejde hermed, vil med stor sandsynlighed kunne falde ind under kriterierne for beliggenheden i O-områderne, specielt i de tilfælde, hvor offentlige forskerinstitutioner er beliggende i det samme område.

På den baggrund findes det ikke umiddelbart nødvendigt at genoverveje indholdet af rammerne for O-områder. Økonomiforvaltningen deltager dog gerne i videre drøftelser af mulighederne med S-FoU.

*Ad 2:* Parkeringskravene i kommuneplanforslaget - 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etagebyggeri, dog 1 plads pr 200 m<sup>2</sup> i C-områder i Ørestad - er en opretholdelse af de hidtidige gældende krav.

Generelt er der stor mangel på parkeringspladser i de tætbebyggede dele af Københavns Kommune, og parkeringskravet skal sikre, at nybyggerier ikke forværrer situationen i de omgivende byområder. I forbindelse med lokalplanlægningen kan de generelle krav i særlige tilfælde fraviges, ligesom det i forbindelse med byggesagsbehandlingen evt. kan tillades, at der i første omgang anlægges et mindre antal parkeringspladser mod at tinglyse et krav om, at det resterende antal parkeringspladser skal anlægges, hvis behovet opstår.

Spørgsmålet om en ændring/differentiering af parkeringskravene ved nybyggeri vil blive vurderet nærmere i den kommende planperiode.

*Ad 3:* Lokalplan nr. 351 for området er vedtaget i 2002. Ønskerne om nedsættelse af bebyggelsesprocenten vil kræve udarbejdelse af ny lokalplan/lokalplantillæg, hvilket ikke kan anbefales, idet byggemulighederne i områderne ved lokalplanlægningen er konkret vurderet inden for kommuneplanens maksimumsrammer.

*Ad 4A:* Økonomiforvaltningen kan anbefale, at ejendommen ændrer status til blandet boliger og serviceerhverv (C2). Beliggenheden vil formentlig vanskeliggøre en ”ren” boliganvendelse af miljømæssige årsager.

*Ad 4B:* Ejendommen er beliggende i et C-område, og denne ramme muliggør indretning af boliger i op til 75 pct. af etagearealet. Der findes således ikke baggrund for at ændre de nuværende planforhold, idet et vist islæt af publikumsorienterede serviceerhverv m.m. er ønskelige det pågældende sted.

*Ad 4C:* Økonomiforvaltningen har sympati for en ændring af den pågældende O-ramme, da ejendommen er omgivet af B-områder (boliger). Forinden der tages endelig stilling til ønskerne, bør der ske en nærmere bygningsmæssig gennemgang i relation til bygningens relativt store husdybde, hvilket måske gør ejendommen mindre egnet til indretning af boliger i sin helhed. Evt. fastlæggelse af en ændret ramme kan således mest hensigtsmæssigt ske på baggrund af et senere tillæg til kommuneplanen, når forholdene er afklarede. .

### **Konklusion:**

Det indstilles, at ejendommen, der p.t. huser Musikkonservatoriet, ændrer anvendelse fra et O5-område (offentlige formål) til et C2-område (boliger og serviceerhverv).

### **13. Brev af 14. september 2005 fra Helsingborgs Stad**

Helsingborg Stad savner en tilkendegivelse i forslaget om Københavns Kommunes holdning til etablering af en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør. En sådan forbindelse vil slutte ”Øresundsringen” og bidrage til en god integration i hele regionen.

### **Bemærkning**

Etablering af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg blev senest vurderet i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse mellem København og Malmø. Der er siden foretaget forskellige potentialeanalyser, og de viser at den reelle flaskehals er forbindelsen mellem Københavns Hovedbanegård og Helsingør – Kystbanen.

Det er derfor en prioritet for Københavns Kommune at Hovedbanegårdens kapacitet øges, før en evt. fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg fremmes.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **14. Brev af 20. september 2005 fra Energinet.dk**

Selskabet gør opmærksom på den naturgasledning, der er placeret i området ved H. C. Ørsted Værket og nævner, at boligbyggeri på Enghave Brygge kræver en omlægning af en naturgasledning. Energinet.dk oplyser, at man har været i dialog med Miljøkontrollen og Økonomiforvaltningen om en omlægning. Da der ikke er fundet en endelig afklaring, kan selskabet ikke tiltræde denne del af kommuneplanforslaget.

## **Bemærkninger**

Spørgsmålet om transmissionsledningen er som nævnt under drøftelse mellem Energinet.dk og kommunen i forbindelse med den forberedende planlægning af den kommende byomdannelse i området. I rammerne for Enghave Brygge er det i øvrigt forudsat, at så længe H.C. Ørsted Værket forhindrer forureningsfølsom anvendelse, opretholdes det eksisterende plangrundlag i Kommuneplan 1997 – J1 og T2-område.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men synspunkterne vil indgå i den kommende planlægning.

### **15. Brev af 6. september 2005 fra Energinet.dk**

Selskabet nævner, at der ved sammenligning mellem Kommuneplan 2001 og forslaget til Kommuneplan 2005 er udeladt en reservation til en 400 KV kabelforbindelse i hovedstrukturens opslag om energiforsyning og foreslår, at kablet vises på opslaget side 111.

## **Bemærkning**

Der vides intet at bemærke hertil.

## **Konklusion**

Kablet medtages som en rettelse i den endelige udgave af Kommuneplan 2005.

### **15A. Brev af 21. juli 2005 fra Kulturmiljørådet**

Rådet finder, at forslaget indeholder flere positive formuleringer om byens kulturmiljøer og bygningskulturarv, som rådet håber vil blive forankret i det konkrete planlægningsarbejde. Det glæder rådet, at kommunen – som formuleret i hovedstrukturen side 36 – agter at drage nytte af rådets tværfaglige kompetencer i forbindelse med fremtidig planlægning.

## **Bemærkning**

Der vides intet at bemærke hertil.



## **AFSNIT 3**

### **HENVENDELSER FRA ENKELTPERSONER, LOKALRÅD, VIRKSOMHEDER, FORENINGER OG ANDRE**

#### **16. Brev af 20. september 2005 fra Ørestadsselskabet**

Selskabet forventer, at igangsætte udbygningen af Amager Fælled Kvarter i 2015 og ønsker derfor, at bykvarteret medtages som et af de områder der kan udvikles i 2. del af planperioden. Kvarteret forventes endvidere udbygget som et blandet bolig- og erhvervsområde – dvs. som et C-område og ikke som et B-område.

Ørestadsselskabet har endvidere medsendt ønsker og forslag om mindre redaktionelle ændringer og rettelser i Hovedstrukturen og i Rammerne for lokalplanlægning, samt i Byudviklingsstrategien og i Miljøvurderingen.

#### **Bemærkning:**

Amager Fælled Kvarter er udpeget som et perspektivområde i forslag til Kommuneplan 2005, hvor udbygningen tidligst kan starte efter 2017. Perspektivområderne, der indgår i rækkefølgeplanlægningen, er udpeget på grundlag af en samlet vurdering af udbygningsmulighederne i Kommunen.

I den endelig vedtagne Regionplan 2005 er der efter ønske fra Miljøministeriet medtaget rækkefølge bestemmelser omkring byudviklingen udbygningen i Hovedstadsområdet.

Udbygningen af Amager Fælled Kvarter er heri også udskudt til efter 2017.

I forslaget til Kommuneplan 2005 er den vestlige del af Amager Fælled Kvarter er fastlagt til boliger - B4\*-område. Dette er en videreførelse af de gældende rammebestemmelser i Kommuneplan 2001.

Behovet for en korrektion af rækkefølgebestemmelserne og rammerne for den vestlige del af Amager Fælled Kvarter vil blive vurderet i den videre kommuneplanlægning omkring udviklingen af Ørestad.

De fremsendte ønsker og forslag om mindre redaktionelle ændringer og rettelser i planmaterialet er drøftet med Ørestadsselskabet og vil i fornødent omfang blive indarbejdet planmaterialet.

#### **Konklusion:**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men fremsendte ønsker og forslag om mindre redaktionelle ændringer og rettelser vil blive indarbejdet planmaterialet.

#### **17. Brev af 16. september 2005 fra Københavns Havn A/S**

Københavns Havn har bemærkninger vedrørende følgende:

##### **1. Byudviklingsstrategien og hovedstrukturen for Nordhavnen**

I forhold til det i kommuneplanforslaget udlagte perspektivområde i Nordhavnen, ønsker Havnen at drøfte en fortsat udvikling af erhvervshavnen og den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Havnen ser det som afgørende, at der muliggøres erhvervsbyggeri i den nordlige del af Århusgadeområdet, da det vil kunne danne "støjskærm" mod havnedriften (containerterminal m.m.) langs Levantkaj.

Havnen har i sit høringssvar til HUR's forslag til Regionplan 2005 foreslået et nyt modtageområde for deponering af forurenede jord i et område nordligst i Nordhavnen betegnet "Stubben", som efterfølgende kan indrettes til rekreative formål. Havnen anmoder derfor om, at depotområdet indgår i perspektivplanerne for Nordhavnen, ikke mindst da et tilsvarende depot på Prøvestenen forventes opfyldt i 2008.

## **2. Byudviklingsstrategien for et område ved Enghave Brygge**

Havnen ønsker, at der muliggøres boligudbygning på den sydlige del af Enghave Brygge i første del af planperioden, dvs. fra 2006-11 for at skabe en sammenhæng mellem udviklingen på Teglholmen og på Enghave Brygges nordlige del.

## **3. Rammer for lokalplanlægningen i Nordhavnen**

- A. Havnen ønsker et område vest for Levantkaj udtaget af byudviklingsområdet (C2\*-området) og videreført som H1-område a.h.t. opretholdelse af base for stevedoremaskiner til flytning af containere.
- B. C2\*-rammen for Århusgade-området ønskes udvidet, så der muliggøres større tætheder og bebyggelseshøjder med henblik på højhusbyggeri.
- C. Havnen noterer sig, at Marmormolen ikke indgår i det nye byomdannelsesområde i Nordhavnen og forslår derfor, at arealet ændres fra et E1-område til et E2-område (blandet erhverv) for at muliggøre yderligere bygningsvolumen, der kan fungere som en effektiv bufferzone mellem Færgeterminalen i Mellembassinet og boligbyggeriet i den sydlige del af byomdannelsesområdet i Århusgade-området.
- D. O2\*-rammen for Nordre Toldbod ønskes ændret til S1 (serviceerhverv) med henblik på indretning af mindre butikker og cafeer i den lave pakhusbebyggelse samt indretning af serviceerhverv i den øvrige bygningsmasse på Nordre Toldbod.

## **4. Detailhandel**

Havnen foreslår, at der åbnes mulighed for at placere daglig- og udvalgsvarerbutikker i et centerområde i den sydlige del af byudviklingsområdet ved Århusgade på de samme vilkår, som de gældende for området langs Østbanegade.

## **5. Byens profil**

Havnen har et ønske om fremskyndelse debatoplægget om byens profil

## **6. Refshaleøen, Prøvestenen, Nordøstamager**

Det oplyses, at Havnesedimentdepotet Lynetten har en begrænset kapacitet og Havnen ønsker, at der gives mulighed for en delvis inddæmning af vandareal over mod Amagerværket. Havnen har også tidligere peget på muligheden for opfyldning af vandarealet mellem Prøvestensøen og Oliepirens forkant ud mod Kongedybet med forurenede jord. Denne mulighed ønskes medtaget i kommuneplanen, ikke mindst set i lyset af, at det nuværende Prøvestensdepot forventes opfyldt i 2008.

Havnen noterer sig, at Margretheholm er vist som et E1-område med omdannelse i første del af planperioden og at områdets anvendelse efter et projekt fra Freja ikke gennemføres ved den snarlig erhvervsmæssige omdannelse af området.

## **7. Broer**

Havnen henviser til, at man tidligere har beskrevet sit syn på broer i havnen i et brev til forvaltningen. Der gøres til lige opmærksom på, at en række nærmere angivne søsportsklubber mangler på kortet over fritidsfaciliteter.

### **Bemærkning**

*Ad 1:* I byudviklingsstrategien i kommuneplanforslaget er redegjort for, at der i de kommende år gennemføres en nærmere vurdering af de trafikale og miljømæssige forudsætninger for at inddrage større dele af Nordhavnen – udover Århusgadeområdet – til boliger, serviceerhverv og rekreative formål, og samtidig opretholde andre dele til havneformål og havnerelaterede erhverv.

Forvaltningen er opmærksom på, at det i den nordlige del af Århusgadeområdet forventes at blive nødvendigt at operere med et erhvervsbyggeri, der vil kunne danne støjskærm i forhold til havnedriften.

Det er videre beskrevet, at der i den kommende planperiode overvejes muligheden for at etablere en ny krydstogsterrminal samt muligheden for gennem opfyldning at etablere et depot for lettere forurenede jord, som efterfølgende kan anvendes til et større rekreativt område.

Disse vurderinger vedr. kommuneplanens perspektivområde i Nordhavnen vil naturligt blive foretaget i samarbejde med bl.a. Københavns Havn A/S.

*Ad 2:* Kommuneplanforslagets rækkefølge for byudviklingen i Sydhavnen er i overensstemmelse med de overvejelser om etapedeling, der har indgået i strukturplanlægningen af byomdannelsen.

Der pågår i forbindelse med planlægningen af byomdannelsen på Enghave Brygge undersøgelser og drøftelser af miljø- og risikoforholdene omkring H. C. Ørsted Værket. Disse undersøgelser og vurderinger vil indgå i den videre planlægning, herunder også i overvejelser om eventuelt behov for at ændre rækkefølgen for byomdannelsen.

*Ad 3 A:* Som udgangspunkt er kommunen positivt stemt overfor havnens ønske, idet der alene efter planlovens regler kan udpeges byudviklingsområder, hvor erhvervsaktiviteten forventes at ophøre eller er ophørt. En ændring kan mest hensigtsmæssigt ske i forbindelse med kommende helhedsplanlægning for Århusgadeområdet, i hvilken forbindelse den nærmere afgrænsning af C2\*-området mod nord skal fastlægges.

*Ad 3 B:* C2\*-rammen for Århusgade-området anbefales fastholdt. I den kommende helhedsplanlægning vil der blive taget nærmere stilling til tætheder og bygningshøjder i de enkelte dele af området, herunder placeringsmuligheder for evt. højhuse - bl.a. på baggrund af kommende plan for byens profil, jf. nedenfor under ad. 5.

*Ad 3 C:* E1-rammen for Marmormolen anbefales fastholdt. UNICEF må forventes opretholdt indtil videre, og eventuel rammeændring må bero på nærmere planlægning bl.a. i sammenhæng med den kommende helhedsplanlægning for Århusgade-området.

*Ad 3 D:* O2\*-rammen anbefales fastholdt, bl. a. idet der ikke foreligger konkrete forslag til omdannelse, og idet den særlige bestemmelse muliggør indretning af publikumsorienterede serviceerhverv i lagerrummene.

*Ad 4:* Placeringen og omfanget af den kommende butiksforsyning i og ved det kommende byudviklingsområde ved Århusgade m.m. - herunder forholdet til de allerede udpegede lokalcentre ved Nordhavn Station og ved Kalkbrænderihavnen - vil blive vurderet i en kommende mere detaljeret planlægning for byudviklingsområdet og blive fastlagt i et kommende kommuneplantillæg og en samtidig lokalplan.

*Ad 5:* Den konkrete tidsplan for oplægget om byens profil er endnu ikke fastlagt, men de indledende drøftelser af grundlag, kriterier og metode for placering af høje huse, herunder håndtering af konkrete projekter, er sat i gang. Når resultatet af overvejelserne foreligger, og debatten er afsluttet med en politisk vedtagelse, vil retningslinier blive indarbejdet i næste kommuneplan, eller evt. før i form af et særskilt tillæg til kommuneplanen. Indtil da vil en stillingtagen til projekter, der overskrider rammerne, som i dag bero på en konkret vurdering og analyse af de planmæssige og byarkitektoniske sammenhænge samt projektets kvalitet som grundlag for et eventuelt kommuneplantillæg i tilknytning til lokalplanen.

*Ad 6:* Havnesedimentdepotet Lynetten er udlagt i overensstemmelse med den udarbejdede VVM-redegørelse. En eventuel udvidelse af kapaciteten ved havnesedimentdepotet Lynetten vil kræve fornyet planlægning under inddragelse af andre myndigheder samt en vurdering af, hvor kapaciteten mest hensigtsmæssigt kan tilvejebringes. Den kan derfor ikke indarbejdes i kommuneplanen på nuværende tidspunkt.

Københavns Kommune er opmærksom på, at behovet for depotkapacitet til forurenede jord med forslaget til Kommuneplan 2005 ikke er sikret i planperioden. Hovedstadens Udviklingsråd har udpeget kapacitet på regionalt niveau, men heller ikke her er det lykkedes at finde tilstrækkelige deponeringsmuligheder på længere sigt. Dette problem skal løses i løbet af planperioden, men det vurderes ikke muligt på nuværende tidspunkt at udlægge nye områder til formålet, også fordi dette ikke er optaget i Regionplan 2005.

Vedrørende Margretheholm bemærkes, at Bygge- og Teknikudvalget samt Økonomiudvalget i foråret 2005 drøftede en redegørelse om udarbejdelse af tillæg nr. 2 til lokalplan 331 (Holmen) med tilhørende kommuneplantillæg med henblik på at muliggøre blandet bolig- og erhvervsbyggeri på Margretheholm.

Denne ændrede anvendelse af Margretheholm nødvendiggør også rammeændringer på tilgrænsende arealer ved Amager Forbrænding mm. Det er derfor planlagt, at indkalde ideer og forslag til planlægningen i området ved forudgående høring umiddelbart efter årsskifte.

*Ad 7:* Københavns Kommune er opmærksom på Havnens vurderinger af de fremtidige muligheder for broer i havnen (som også er af relevans for afsnittet Byidentitet og Arkitektur), og de vil indgå i det løbende arbejde for tilgængeligheden i havneområderne.

Det er korrekt, at kommuneplanforslagets visning af søsportsklubber ikke er fuldstændig, og at en række klubber (navnlige i områder tilhørende Københavns Havn) ikke er med.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til ændringer i kommuneplanforslaget; dog vil de konkrete anførte justeringer om søsportsklubber blive indarbejdet i den endelige udgave af Kommuneplan 2005. Havnens ønsker i øvrigt indgår i den videre planlægning.

## **18. Udateret og ikke underskrevet henvendelse fra SF**

I henvendelsen ønskes alle tidligere jernbanearealer samt banegrave i det centrale byområde inddraget i prioriteringen af nye byområder, herunder ved overdækning af banegrave.

Godsbaneområdet nævnes som en mulighed for såvel nye boliger som grønne byrum og idrætsfaciliteter.

Tippen bør være et rekreativt, fredet areal med en plejeplan.

### **Bemærkning**

Vedrørende anvendelsen af arealerne omkring Godsbanegården og overdækning af banegrave henvises til bemærkningerne til henvendelse nr. 10.

Hvad angår Tippen henvises til bemærkningen nedenfor til henvendelse nr. 29 fra Danmarks Naturfredningsforening.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

## **19. Brev af 20. september 2005 fra Christianshavns Lokalråd**

Lokalrådet har følgende kommentarer:

### **1. Havnen**

Det ønskes som generelt princip, at kanalpromenaderne friholdes, så gående kan færdes, og at parkering på kanalsiderne af Overgaderne reduceres.

Der protesteres mod flere forgænger- og cykelbroer over havnen – særligt en bro mellem Operaen og skuespilhuset – idet disse broer er en hindring for det maritime liv. Der foreslås en linefærge

### **2. Husbåde**

Lokalrådet er enige i de overordnede intentioner i det vedtagne kommuneplantillæg om husbåde, men mener, at de angivne maksimumsantal for husbåde er sat for højt og at der under alle omstændigheder skal en lokalplanlægning til, før antallet fastlægges.

### **3. Multihal**

Lokalrådet redegør for de manglende kultur- og idrætsfaciliteter i bydelen og kommuneplanforslaget bør gengive den skæve fordeling af idrætsmulighederne i bydelene i modsætning til nu i hovedstrukturen side 74-79, hvor der ikke skelnes mellem idrætsbaner og egentlige idrætshaller.

Der henvises til at der foreligger et projekt til en multihal på Holmen og det henstilles, at der tages højde for den nødvendige rummelighed til hallen i kommuneplanens rammedel.

### **4. Christiania**

Christiania bør bevares som en særlig - og åben - del af Christianshavn, og lokalrådet kan ikke gå ind for et voldsomt nybyggeri på området, og man er kritisk overfor en høj bebyggelse i randområdet.

Man kan ikke støtte en evt. ”skamfering og sterilisering” af voldanlægget og mener at der bør ske en afbalancering mellem den særprægede og ofte prisbelønnede christianiaarkitektur og evt. planer for voldanlægget.

## 5. Cykel- og biltrafik

Lokalrådet finder, at kommuneplanforslagets behandling af emnerne er alt for løst og uforpligtende uden tidsangivelser eller radikale planer som tager fat om følgende problemstillinger:

- at fremkommeligheden og sikkerheden for cyklister bør forbedres, særligt på Torvegade.
- at der er behov for en samlet handlingsplan til forbedring af cyklisternes fremkommelighed, sikkerhed og tryghed.
- at der er behov for en særlig indsats for at forbedre cykelparkeringen
- at der bør indføres en særlig 30 km/t zone på Christianshavn, bortset fra Torvegade
- at Christianshavn bør indlemmes i grøn p-zone
- at Torvegade er en kraftig barriere, som er svær at krydse

## 6. Byens profil

Lokalrådet noterer med glæde, at målsætninger i tidligere kommuneplan om byens profil og højde fastholdes i forslaget, men finder at undtagelserne fra reglerne savner klarhed. Rådet ser i øvrigt frem til det lovede debatoplæg om byens profil, men slår fast, at den historiske by under alle omstændigheder skal friholdes for høj bebyggelse.

## 7. Wilders Plads

Lovligheden af bestemmelsen om beregning en gennemsnitlig bebyggelsesprocent i C2\*-området Wilders Plads betvivles.

## 8. Kløvermarken/Forlandet

Lokalrådet peger på den store sociale, kulturelle og rekreative betydning af eksisterende kolonihaver mellem Christianshavns Vold og Kløvermarken og understreger betydningen af medinddragelse af brugerne i planlægningen.

Generelle kommentarer

Kommuneplanen virker ustruktureret og vanskelig at finde rundt i med overlapninger og floskelagtigt sprog med udefinerede termer. Det kritiseres også, at der ikke er udarbejdet bydelsplaner for de enkelte bydele og der opfordres til at dette sker i tæt samarbejde med lokalråd og andre lokale foreninger og initiativgrupper.

## Bemærkning

*Ad 1:* Københavns Kommune er enig i synspunktet om friholdelse af kajarealer og søger i videst muligt omfang at prioritere adgangen til vandet for fodgængere med et sammenhængende net af promenader langs havnen.

I forhold til at have et velfungerende cykeltransportsystem prioriteres cyklisterne komfort og fremkommelighed højt. Dette medfører, at der lægges vægt på effektive forbindelser over havnen. I forbindelse med etablering af broer prioriteres cyklister og fodgængeres fremkommelighed over fremkommelighed for sejlskibe. Det er ikke forvaltningens opfattelse, at dette er til hinder for anvendelsen af de indre kanaler som anlægsplads for sejlskibe, men alene at broerne vil øge adgangen og bylivet i og omkring kanalerne for de borgere, som ikke tager part i de maritime aktiviteter. Hvis disse etableres som broer, vil de være oplukkelige.

*Ad 2:* Antallet af husbåde i bydelen er tilpasset de konkrete forhold og Christianshavns karakter som en af de bydele, hvor husbåde længe har været et indslag i bybilledet. Behovet for lokalplanlægning tager udgangspunkt i den konkrete situation og kan derfor ikke fastlægges på forhånd i en kommuneplan.

*Ad 3:* I redegørelsen er der ikke givet en beskrivelse af idrætsmulighederne i de enkelte bydele, men der er medtaget et kort med de forskellige fritidsfaciliteters placering i kommunen. Det vil blive overvejet, om det i forbindelse med optrykning af den endelige kommuneplan vil være hensigtsmæssigt at opdele de viste idrætsanlæg i idrætsbaner og idrætshaller.

I lokalplan nr. 331 med senere tillæg og kommuneplanforslaget er der udpeget et O2-område på Arsenaløen, som kan rumme en multihal. Det skønnes umiddelbart, at dette O2-område har en tilstrækkelig rummelighed til den skitserede multihal.

*Ad 4:* Kommunen deler synspunktet omkring vigtigheden af en vis bevaring af det særlige udtryk, som er opstået på Christiania. Staten ønsker en mulighed for nybyggeri i dele af området og omfanget heraf vurderes p.t. Det forventes, at planforslag vil kunne fremlægges for Borgerrepræsentationen enten i slutningen af 2005 eller starten af 2006.

I det hidtidige arbejde omkring Christiania og Christianias relation til voldanlægget som fortidsminde er der lagt op til en zoneinddeling, som både tilgodeser hensynet til voldanlægget og det kulturhistoriske lag som Christiania har tilført området. Der er derfor ingen intention om, at der i det kommende forløb sker en restaurering af voldanlægget tilbage til sit oprindelige udseende, men alene en renovering, som tilgodeser alle stedets kulturhistoriske, naturmæssige og rekreative lag.

*Ad 5:* Torvegade er en central fordelingsgade for både cyklister og bilister. En væsentlig ændring af Torvegades funktion må derfor vurderes i sammenhæng med etablering af en eventuel havnetunnel og en generel fredeliggørelse af Indre By.

Københavns Kommune har vedtaget Cykelpolitik 2002 – 2012 som kommunens samlede plan for området. Cykelpolitikken fokuserer på at forbedre cyklisternes sikkerhed, fremkommelighed, tryghed og komfort. Cykelpolitikken evalueres hvert andet år gennem udgivelsen af et cykelregnskab - senest Cykelregnskab 2004. - som følger op på udviklingen og vurderer fremskridtet i forhold til opfyldelse af målene

Cykelpolitikken indeholder også mål og handlinger for cykelparkeringen. Særligt omkring stationer kan cykelparkeringen være et problem, og Københavns Kommune arbejder for løbende opsætte flere cykelstativer i byens rum.

I forbindelse med indførelsen af Københavns Kommunes hastighedsplan vil inden for de nærmeste år blive indført 40 km/t hastighedszone i alle boligområder i København, inkl. Christianshavn.

I forbindelse med den indgåede aftale om ny parkeringsstrategi udvides grøn zone til også at omfatte blå zone. Dvs. at Christianshavn fra 2006 vil blive en del af grøn zone med en timebetaling på 15 kr./time.

*Ad 6:* Udgangspunktet for det tidligere nævnte debatoplæg om byens profil er - som anført af lokalrådet - er, at placeringsmuligheder for høje huse søges uden for de historiske byområder. Beskrivelsen af de historiske byområders byprofil som 5 etager afbrudt af tårne og spir i stedet for 4-5 etager har ingen praktisk betydning for planlægningen. Indre By inden for voldgaderne og store dele af Christianshavn er - som følge af områdernes mange kulturhistoriske værdier og særlige bevaringshensyn - friholdt for standardiserede rammebestemmelser om bl.a.

maksimalt etageantal. Ved nybyggerier, ombygninger m.v. skal disse værdier sikres i lokalplaner, der bl.a. skal indeholde en bebyggelsesplan, hvori fredede og bevaringsværdige bygninger og anlæg indgår, og hvor etageantal skal svare til det sædvanlige i området/karreen. Afvigelser herfra skal være særligt arkitektonisk motiverede.

De 6 etager i brokvartererne svarer til det maksimale etageantal eksklusive tagetage i et B5-område, som flere områder i brokvartererne er fastlagt til, og som også i vidt omfang svarer til den eksisterende bebyggelses etageantal. I øvrigt henvises til bemærkningerne herom i nr. 17.

*Ad 7:* Om beregning af gennemsnitlig bebyggelsesprocent for Wilders Plads bemærkes, at der ikke er tale om overbebyggelse, men om en fordeling, der giver mulighed for f.eks. at reservere areal til en plads. Beregning af bebyggelsesprocent for et større antal ejendomme under ét er brugt flere steder, fx på Holmen, Islands Brygge, Ørestad mv. og er ikke ulovlig efter kommunens opfattelse.

*Ad 8:* De eksisterende kolonihaver mellem Christianshavns Vold og Kløvermarken er fastlagt til permanente kolonihaver i kommuneplanforslaget, og der er ikke aktuelle overvejelser yderligere planlægning i området.

*Ad 9:* I forbindelse med forslaget til Kommuneplan 2005 er der som bekendt alene gennemført et forsøg med en udvidet bydelsplanlægning i Valby. Der er imidlertid i budget 2005 afsat midler til, at der i de kommende år kan udarbejde bydelsplaner for de distrikter, som der vil blive nedsat lokaludvalg for.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

**20. Brev af 20. september 2005 fra Østerbro Lokalråd ved formand Axel Thrige Laursen**  
Lokalrådet kommer med bemærkninger vedrørende følgende forhold, som kommenteres hver for sig:

### **Byudviklingsstrategien/hovedstrukturen**

Lokalrådet finder, at kommuneplanforslaget følger godt op på Kommuneplanstrategi 2004 "Fremtidens København og københavnere". Det indeholder en bred og oplysende baggrund for beslutningsmuligheder og spor for planlægningen. Kommuneplanen giver borgerne en fornemmelse af, at de er værd at tale med end de tidligere forslag. Rådet finder det i øvrigt konstruktivt, at kommuneplanen denne gang gør mere ud af sammenhængen mellem budget og byudvikling.

Lokalrådet går ind for den tætte, funktionsblandede by, men advarer mod en tæthed, der ligger sig op ad Manhattan. Lokalrådet kan bekræfte, at byens centrum udvider sig i disse år og vil tage denne udfordring op i en kommende bydelsplanlægning. Trafikproblemerne er store i brokvartererne. Mindre gennemfartstrafik, bedre kollektiv trafik, bedre omstigning mellem ruter og håndteringen af sammenhængen til havneområdet er derfor centrale emner for Lokalrådet for Østerbro. Det samme gælder opretholdelsen af en livskraftig detailhandel i de udpegede butiksgader og de miljøprioriterede handeleggader bør fortsat være et princip for Østerbro.

Lokalrådet savner en bydelsplan som grundlag for at gå dybere ned i, hvad der mangler og skal være plads til på Østerbro, bl.a. i forbindelse med udviklingen af Nordhavnen og



udarbejdelsen af en helhedsplan for Beauvaisgrunden, og ønsker at blive part i den annoncerede helhedsplan for Østre Gasværk.

København bør blive bedre til at se København i et Øresundsregionalt perspektiv, og se byen som en del af et større hele, eksempelvis når det gælder etablering af arbejdspladser eller i en diskussion om hvor tæt København skal blive.

Rådet går ind for den tætte, funktionsblandede by, og ønsker at deltage i diskussionen om, hvor tæt København bør blive. Konkret er lokalrådet i gang med forberedelserne til at kunne indgå i et kommende samarbejde om omdannelsen af Nordhavnen. Et forslag fra Østerbro Lokalråd om at flytte van Egeraats højhusprojekt fra Krøyers Plads til Nordhavnen kan ses i sammenhæng med, at rådet gerne går ind i diskussionen om bygningshøjder.

Lokalrådet er enig i de udfordringer, der i byudviklingsstrategien omtales for de indre og ydre brokvarterer. Lokalrådet finder videre, at bydelsplanen for Østerbro mangler, nu hvor Nordhavnsplanlægningen går i gang, hvorfor man, når tid er, vil henvende sig til Økonomiforvaltningen med ønske om at tage forskud på bydelsplanlægningen for Østerbro. Østerbro Lokalråd er enig i målsætningerne om det tætte, livlige, mangfoldige og anvendelsesintegrerede brokvarter, og er tilfreds med, at byudviklingsstrategien peger på de store trafikproblemer her. Rådet ønsker mindre gennemfartstrafik og bedre kollektiv trafik.

Særligt ønskes en bedre sammenhæng mellem Østerbro og havnesiden, eksempelvis at Kalkbrænderihavnsvej skal kunne passeres af fodgængere og cyklister i gadeniveau.

Samtidig foreslås bandedæmningen sammesteds fjernet og banen gravet ned.

Rådet finder behov for en skinnebåren betjening af de dele af et kommende byudviklingsområde i Nordhavnen, der ligger mere end 700 m fra station.

Lokalrådet finder kommunens erfaringer med Byggemodningsselskabet Sluseholmen P/S interessante og ønsker noget tilsvarende i Nordhavnen. Lokalrådet har særlig fokus på at skabe boliger til lav- og mellemindkomstgrupper.

Rådet forudsætter, at Nordhavnsomdannelsen vil sikre offentlighedens adgang til kajer og kanaler, og konstaterer, at hele den østlige del af Østerbro er uden fritidsanlæg og foreslår at der ændres på dette som led i planlægningen af Nordhavnen.

For Østerbro Lokalråd er etableringen af en ny overordnet vejforbindelse fra Lyngbyvej til Nordhavnen afgørende. Rådet finder det afgørende, at vejforbindelsen kommer til at løbe i tunnel hele vejen for at ødelægge grønne områder og sportsarealer mindst muligt. Desuden findes det afgørende, at vejforbindelsen bliver uden tilslutning til Østerbrogade, da det ellers ville ødelægge mulighederne for Østerbrogade som miljøprioriteret handelsegade.

Vejforbindelsen ønskes fremmet mest muligt, så byomdannelsen i Nordhavnen ikke går i gang uden det forudsatte trafik anlæg.

### **Bemærkning**

Kommentarerne fra Lokalrådet på Østerbro bekræfter, at udviklingen af et hæfte med en byudviklingsstrategi som supplement til Hovedstrukturen, kan vise sig at blive et værdifuldt redskab i dialogen med byens aktører om byudviklingen. Som tidligere består kommuneplanforslaget af en hovedstruktur, der sætter mål og retningslinier for byudviklingen, samt et rammehæfte, der fastlægger anvendelsesbestemmelser, udnyttelsesgrader m.v. for de enkelte områder i byen. Byudviklingsstrategien er ikke af bindende karakter med samler og visualiserer de tanker, der ligger bag de overordnede mål for byudviklingen i Hovedstrukturens kapitel 1 om "Byudviklingspolitik".

Østerbro Lokalråds synspunkter om en åben proces ved tilvejebringelsen af et plangrundlag for Århusgadeområdet er i god overensstemmelse med forvaltningens foreløbige overvejelser herom.

Lokalrådets synspunkter om vigtigheden af at arbejde med forbindelserne mellem Nordhavnen, Nordhavn Station og Østerbro er i tråd med forvaltningens synspunkter, idet forbedring af forbindelserne, ikke mindst for bløde trafikanter, forventes at blive højt prioriterede indsatser i den forestående planlægning. Forslaget om at fjerne banedæmningen langs Kalkbrænderihavnsvej og i stedet nedgrave banen, forekommer dog urealistisk henset til at omkostningerne forbundet hermed, herunder opførelse af en ny Nordhavn station, synes at ville blive urealistisk store.

Hvor Østerbro Lokalråds synspunkt er, at der vil være behov for en skinnebåren betjening af de dele af det kommende byudviklingsområde i Nordhavnen, der ligger mere end 700 m fra en station, indebærer stationsnærhedsprincippet i kommuneplanforslaget, at trafikskabende erhverv søges lokaliseret inden for en afstand af 500 m og højst 1.000 m fra en station som Nordhavn station. Når det gælder boliger, indgår i kommuneplanforslaget en række andre hensyn, der i hvert tilfælde må afvejes.

Med hensyn til de af lokalrådet beskrevne erfaringer med kommunens deltagelse i et byggemodningselskab på Sluseholmen i Sydhavnen, vil forvaltningen i det videre arbejde søge at fremme politisk ønskede mål, herunder om at sikre en variation af ejerformer i boligbyggeriet. Da der ikke i medfør af planloven kan stilles egentlige krav om ejerformer, og kommunen heller ikke er grundejer i Nordhavnen, kan målene i stedet søges nået i et samarbejde med grundejeren Københavns Havn A/S og potentielle investorer.

I forhold til synspunktet om at sikre offentlighedens adgang til vandet, vil forvaltningen i den videre planlægning af Århusgadeområdet i Nordhavnen sikre dette bl.a. ved anvendelse af en generel bestemmelse om 8 m brede promenader langs eksisterende kajer. Ønsket om fritidsanlæg og andre funktioner til betjening af borgerne vil ligeledes blive et væsentligt element i den helhedsplanlægning der skal gennemføres.

Spørgsmålet om etablering af en ny overordnet vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej indgår i forhandlingerne mellem staten, Frederiksberg og Københavns Kommuner om en metro cityring. Valg af linjeføringen og den nærmere udformning af en eventuel kommende vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej er ikke en del af kommuneplanforslaget. Der foreligger en særskilt afrapportering om vejforbindelsen, hvori er skitseret tre forskellige forslag til linjeføring. To af de tre forslag til linjeføring er delvist i tunnel, og er samtidig uden tilslutning til Østerbrogade, sådan som Østerbro Lokalråd ønsker. Det tredje forslag til linjeføring er en overfladeløsning, der også indebærer tilslutning til Østerbrogade. De tre forslag til linjeføring for vejforbindelsen adskiller sig imidlertid ikke fra hinanden når det gælder tilslutningen til Lyngbyvej, i det tilslutningsanlægget ifølge de foreløbige undersøgelser vil lægge beslag på et begrænset areal i det sydvestlige hjørne af sportsarealet. Arealet, der i givet fald må inddrages, synes ikke at indgå som en del af en opstregt boldbane. Forholdet vil blive belyst i en nærmere planlægning af vejanlægget, herunder i en VVM-redegørelse.

## **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

## **Trafikforhold i øvrigt**

Rådet ønsker, at Kalkbrænderihavnsvej skal kunne passeres på gadeniveau.

Rådet opfordrer til, at der oprettes skinnebåren kollektiv trafikbetjening af Nordhavnen og også til, at en kommende Metrostation på Trianglen ikke placeres på grusarealet ved indgangen til Fælledparken.

Rådet ønsker en prioritering af cyklers fremkommelighed, bl.a. ved at udvide cykelstierne på dele af Østerbrogade. Desuden ønskes politikken for sikre skoleveje fremmet. Lokalrådet

tilbyder at indgå i en planlægning af et sammenhængende net af cykelveje. Der opfordres til at forbedre cyklisternes forhold på Strandboulevarden, men at der ikke etableres cykelstier på vanlig vis.

Hvad angår parkering rejser rådet spørgsmål ved, om de 1.000 nye parkeringspladser i Indre By medfører at der nedlægges 1000 p-pladser på gadeplan.

### **Bemærkning**

Kalkbrænderihavngade er en del af Ring 2 i København og indgår i det regionale vejnet. Derfor er den gennemkørende trafik højt prioriteret. Hvis der lægges for store hindringer for biltrafikken kan konsekvenserne være, at smutvejstrafik belaster den øvrige del af Østerbro. I forbindelse med planlægningen af hele Nordhavnsområdet er trafikafviklingen for cykler, fodgængere, kollektiv trafik og biler et meget væsentligt emne. Der vil blive lagt stor vægt på sammenhængen med Østerbro, adgangen for cykler og fodgængere samt på adgangen til Nordhavns Station. Som en af de første aktiviteter i forbindelse med udviklingen af Nordhavnsområdet nedsættes der en arbejdsgruppe med særligt fokus på adgangen til Nordhavn Station og på sammenhængen mellem Østerbro og Nordhavnen.

Hvad angår skinnebåren kollektiv trafik til Nordhavnen bemærkes følgende: For at sikre en stor andel rejsende i den kollektive trafik er det vigtigt med et godt transportmiddel i Nordhavnen. Det er samtidig vigtigt, at den kollektive trafik sikres sammenhæng med regionaltoget på Østerport og ikke kun med S-togene på Nordhavn Station. Med Metroringen som kollektiv trafik i de tætte bydele vil, det ikke være hensigtsmæssigt at etablere en kort strækning med letbaner/sporvogne udelukkende til betjening af Nordhavnen. I planlægningen af Nordhavnen fokuseres derfor på kort sigt på at etablere en god busbetjening med prioritet i forhold til biltrafikken. På længere sigt skal eventuelle Metroforbindelser til Nordhavnen vurderes i forbindelse med byudviklingen på Nordøstamager.

Vedrørende stationsplacering for Metro Cityring ved Trianglen henvises til udredningen om Cityringen, hvor der er givet forslag til, hvor forskellige kommende Metrostationer kan placeres. I de videre arbejde med Metroringen skal disse placeringer detaljeres og vurderes i forhold til Fælledparkens fredning.

Østerbro Lokalråds forslag til bredere cykelstier på dele af Østerbrogade og fremme af sikre skolevej er tages til efterretning. Begge dele er højt prioriterede indsatsområder i Vej & Park. Lokalrådet har allerede bidraget til planlægningen af cykelstier og cykelruter gennem input til Trafik- og Bymiljøplanen for Østerbro. anbefalinger fra planen er indarbejdet i den igangværende revision af Cykelstiprioriteringsplan og planen for de Grønne Cykelruter. Forbedring af cyklisternes forhold på Strandboulevarden er også højt prioriteret i cykelstiplanlægningen.

Vedrørende parkering på gadeplan bemærkes, at Københavns Kommune har besluttet at tillade, at der kan opføres tre parkeringsanlæg i Indre By – Kvæsthusbroen ved Opera og skuespilhus, i Borgergade og under Vesterbro Passage. Disse tre parkeringsanlæg kan rumme maksimalt 2.000 nye parkeringspladser, men modsvares af tidligere og kommende nedlæggelser på gadeplan, således at de vil udgøre en maksimal tilvækst i antallet af offentlige parkeringspladser i Indre By på 1.000.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **Detailhandel**

Det anføres, at et svagt led på Østerbro er opretholdelsen af en livskraftig detailhandel i de udpegede butiksgader. Svaret er at give de nye bykvarterer i havneområderne en naturlig og god adgang på tværs af vej- og banebarrieren til det udpegede handelsmæssige bydelscenter.

### **Bemærkning**

Det er et overordnet mål i forslaget til Kommuneplan 2005, at opretholde strøggade karakteren og et alsidigt butiksudbud i bydelscentrene samt at understøtte bydelscentrene ved lokaliseringen af anden bydelsorienteret offentlig og privat service. Det er naturligt, at byudviklingsområderne i Nordhavnen betjenes af og understøtter bydelscentrene omkring Østerbrogade. I den videre planlægning af de nye bykvarterer i havneområderne vil der blive lagt vægt på en god sammenhæng med det øvrige Østerbro, men bykvarterernes beliggenhed afføder også behov for en god lokal butiksforsyning.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **Grønne/rekreative arealer**

Lokalrådet finder behov for grønne kiler til at adskille bydelene og fungere som spredningsveje og rekreative områder for en voksende bybefolkning. Ønsker bl.a. at Strandboulevarden og grønne kiler understøttes i forbindelse med udbygning af Nordhavnen og ønsker flere parkletter. Lokalrådet ønsker også en beskrivelse af økonomien og fremgangsmåden for en eventuel kommende strand i Svanemøllebugten.

### **Bemærkning**

Det overordnede princip om grønne kiler i udviklingen af fingerbyen findes ikke egnet til at fungere som princip for en allerede eksisterende, historisk formet bystruktur. Dele af de områder, der undergår omdannelse til nye byområder, vil blive udviklet til grønne arealer, der modsvarer den forholdsvis beskedne stigning i befolkningen, som byomdannelsen samlet set medfører.

Strandboulevarden, grønne kiler og parkletter, der understøtter den rekreative udvikling og mulighederne for leg og bevægelse i bydelen er i overensstemmelse med Parkpolitikens målsætninger, Handlingsplan for Københavns byrum og Østerbro Trafik- og Bymiljøplan, der også har medtaget vidtgående ønsker for trafiksikkerheden i forbindelse med skoleveje og mulighederne for at understøtte et by- og handelsliv omkring Østerbrogade. I den kommende planlægning vil Københavns Kommune overveje fordele og ulemper for om større pladسدannelser skal tillægges en O1 ramme, som understreger pladsernes rekreative betydning og byrumsmæssige potentiale.

Vedrørende det efterlyste om økonomi og fremgangsmåde for en strand i Svanemøllebugten bemærkes, at dette ikke er et kommuneplanspørgsmål.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **Konkrete rammeændringer**

Lokalrådet foreslår en række ændringer/tilføjelser til rammerne.

1. For O1-området ved Svanemøllebugten ønskes åbnet mulighed for en badestrand og i tilknytning til H1\*-området Nordsøvej ønskes mulighed for placering af husbåde, som lokalrådet tidligere har foreslået

2. Marmormolen med UNICEF (E1-område) ønskes ændret ved flytning af UNICEF og området anvendt til mere fælles formål.
3. H1\*-området ved Nordsøvej ønskes suppleret med bemærkning om placering af husbåde
4. S2\*-området i Kalkbrænderihavnen ønskes medtaget under C2\*-området ved Århusgade med henblik på indpasning af boliger
5. C2\*-området ved Århusgade ønskes udvidet mod nord, så kommende kanal mellem Skudehavnen og Kalkbrænderiløbet medtages
6. C2\*-rammen for Århusgade-området bør suppleres med bemærkning om, at vandarealerne i hovedsagen skal opretholdes
7. C2\*-rammen for Amerika Plads med højhusbyggeri og stor tæthed ønskes ikke at danne model for byomdannelsesområder i Nordhavnen
8. S2\*-området på Østmolen. Bygningshøjde på 35 m ønskes kun muliggjort på molespidsen
9. B3-området ved Rosenvængets Allé/Saabyevej ønskes ændret til B1-ramme for fastholdelse af villapræg

### **Bemærkning**

*Ad 1:* O1-området i Svanemøllebugten vil kunne anvendes til badning uden at dette fordrer ændringer i rammerne. Hvis der i den forbindelse skal ske en opfyldning i bugten til brug for rekreative formål, fordrer dette overordnet plangrundlag (regionplan) som tillader inddragelse af nyt areal til byformål.

*Ad 2:* Marmormolen må i en årrække forventes opretholdt til erhvervsformål. Der henvises i øvrigt til bemærkningen til henvendelse nr. 17.

*Ad 3:* I Tillæg nr. 32 til Kommuneplan 2001 om Husbåde, rammer for husbåde – Indre Østerbro er fastlagt placeringsmulighed for husbåde i Færgehavn Nord, når miljøforholdene giver mulighed for det. Miljøforholdene forventes imidlertid i lang tid fremover at være til hinder for husbåde. Konklusionen er således, at en omdannelse, der vil muliggøre anvendelse til boligformål, ikke vil ske i inden for en periode, der gør det egnet til udpegning til husbåde på nuværende tidspunkt.

*Ad 4:* Vedrørende Kalkbrænderihavnen bemærkes, at en særlig bestemmelse muliggør bolig-anvendelse med op til 25 pct. af etagearealet. Tilsvarende bestemmelse er endvidere fastlagt i lokalplan nr. 290. S2\*-rammen anbefales på den baggrund opretholdt.

*Ad 5:* Hvad angår kanalen mellem Skudehavnen og Kalkbrænderiløbet bemærkes, at kanalen oprindelig indgår i Københavns Havns Plan 2010 og er delvis fastlagt i lokalplan nr. 373, som fastlægger området til havneformål. Forslaget om kanalen bør endvidere indgå i en kommende strukturplan for Nordhavnsområdet, jf. bemærkning til henvendelse nr. 17.

*Ad 6:* Evt. opfyldningsmuligheder i Århusgade-området fastlægges i forbindelse med den konkrete planlægning på baggrund af helhedsplanen for området, hvorunder spørgsmålet om opretholdelse af vandarealer vil indgå.

*Ad 7:* Nærmere bestemmelser om evt. højhusbyggeri samt tætheder i byomdannelsesområdet i Nordhavnen fastlægges på baggrund af helhedsplanlægningen for området, jf. bemærkning under nr. 17.

Ad 8: Vedrørende højden på byggeriet på Østmolen bemærkes, at der i lokalplan nr. 197-1 er fastlagt mulighed for bygningshøjde op til 35 m alene i byggefelt E yderst på molen på baggrund af særlig arkitektonisk begrundelse.

Ad 9: Hvad angår B3-området ved Rosenvængets Allé/Saabyevej bemærkes, at kommunen som udgangspunkt finder det hensigtsmæssigt med en rammeændring, der i højere grad afspejler ønskerne om en villapræget bebyggelse som et overgangsled mellem den egentlige villabebyggelse og karrébebyggelsen. B3-rammen skal derfor foreslås ændret til B2\* med særlig bestemmelse om maksimal bebyggelsesprocent på 70.

### **Konklusion**

Det indstilles, at B3-rammen for området ved Rosenvængets Allé/Saabyevej ændres til en B2\*-ramme med særlig bemærkning om en bebyggelsesprocent på maksimalt 70.

### **21. Brev af 19. september 2005 fra Nørrebro Lokalråd**

Nørrebro Lokalråd foreslår, at udlægge hele DSB's godsbanearreal beliggende ved Borgmestervangen - herunder et C2-område og et C1-område beliggende bag Føtex - til et samlet grønt rekreativt område. Hvis dette ikke kan imødekommes, foreslås i stedet følgende rammeændringer: C2-området ændres til O3 gerne med en endnu mindre bebyggelsesgrad. C1- og O3-områderne ændres til O1 eller O2. Det understreges endvidere, at det for Lokalrådet er afgørende, at borgerne sikres afgørende indflydelse på den fremtidige udnyttelse af DSB-arealet.

Nørrebro Lokalråd foreslår at mulighederne for at konvertere stuelejligheder til butikker i Mimersgade og tværgaderne mellem Nørrebrogade og Tagensvej øges med henblik på at fremme handelslivet og kreative erhverv.

### **Bemærkning:**

Byggemulighederne i C2- og C1-områderne bag Føtex skal ses på baggrund af områdernes centrale placering nær Nørrebro Station, som er et trafikknudepunkt af voksende betydning. Det er en væsentlig overordnet målsætning i kommuneplanen at støtte den kollektive trafik ved at koncentrere aktiviteter i stationsnære områder (stationsnærhedsprincippet). Derfor anbefales det, at opretholde byggemulighederne i de omtalte C2- og C1-områder.

DSB-området langs Borgmestervangen er i kommuneforslaget udlagt til O3, offentlige formål, hvilket giver mulighed for at bebygge arealet med 110 %. Forvaltningen er enig med Nørrebro Lokalråd i, at området fremover skal have en grøn karakter. Det findes imidlertid mest hensigtsmæssigt, at ændrede rammebestemmelser for dette område fastlægges senere i et kommuneplantillæg på grundlag af den igangværende planlægning af fornyelsen i Mimersgadekvarteret.

Vedrørende forslaget om at konvertere stuelejligheder til butikker og serviceerhverv skal følgende bemærkes: Stuelejlighederne i Mimersgade og tværgaderne mellem Nørrebrogade og Tagensvej ligger hovedsageligt i B5-områder. Denne ramme giver mulighed for at indrette serviceerhverv såsom butikker, liberale erhverv og erhvervs- og fritidsundervisning samt håndværk i bebyggelsens stueetage. Der er således ikke behov for at ændre kommuneplanens rammer på dette punkt. Forvaltningen er i øjeblikket involveret i undersøgelser, der tager sigte på at afklare, om kommunen kan fremme etableringen af kreative erhverv i kvarteret.

Konklusionen på denne undersøgelse vil foreligge i begyndelsen af 2006.

## **Konklusion:**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men synspunkterne vedrørende O3-området på Nørrebro Godsstation vil indgå i den igangværende områdeplanlægning i Mimergadekvarteret.

## **22. Brev af 20. september 2005 fra Ryvang Lokalråd ved formand Torkil Groving**

Lokalrådet har synspunkter på følgende områder:

### **1. Begrænsning af biltrafikken**

Lokalrådet opfordrer Københavns Kommune til at tage roadpricing i brug som styringsinstrument og for at skaffe finansiering til bl.a. kollektiv trafik. Endvidere opfordres til at hæve prisen for parkering, f.eks. i form af en fast månedlig parkeringsafgift.

### **2. Ny vej mellem Kalkbrænderihavnsvej og Helsingørmotorvejen**

Lokalrådet forventer, at en vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej anlægges i tunnel på hele stækningen

### **3. Metro/kollektiv trafik**

Det konstateres med tilfredshed, at der på Østerbro entydigt peges på en linieføring fra Trianglen over Poul Henningsens Plads til Vibenshus Runddel og der gøres opmærksom på nødvendigheden af forbedringer af forholdene for såvel kollektiv trafik som cykeltrafik

### **4. Cyklister og fodgængere**

Opfordrer til at der kommer en stiforbindelse fra Strandpromenaden til Tuborg Havn. Peger på forslag til stiforbindelser, der indgår i Trafik- og Bymiljøplan for Østerbro – særligt de grønne stiforbindelser mellem de enkelte bydele ind over Svanemøllens Kaserne

### **5. Badestrand i Svanemøllebugten**

Lokalrådet ønsker at henlede kommunens opmærksomhed på muligheden for at anlægge en sandstrand i bunden af Svanemøllebugten, når der i de kommende år sker forbedringer af vandkvaliteten på grund af udbygning af spildevandsnettet, hvorved der vil ske færre overløb.

### **6. Beauvaisgrunden**

Lokalrådet udtrykker tilfredshed med kommende medborgerhus m.m. på Beauvaisgrunden og ønsker at blive inddraget i planlægningen.

### **7. Økonomi**

Kommunen opfordres til at finde flere penge til opfyldelse af planens mange gode forslag ved bl.a. roadpricing og parkeringsafgifter.

## **Bemærkning**

*Ad 1:* Københavns Kommune har udarbejdet en indledende undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at indføre bompeng eller kørselsafgifter i København. Undersøgelsen resultater behandler p.t. i de relevante politiske udvalg. Der er vedtaget en ny parkeringsstrategi, der indebærer, at der indføres parkometerbetaling for parkering i brokvartererne, samtidig med at prisen for parkeringslicens for beboerne hæves. Ordningen vil dog i første omgang kun komme til at gælde indenfor Jagtvej.

*Ad 2:* Etablering af en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen er en forudsætning for, at den planlagte byudvikling i Århusgade-området i Nordhavnen kan realiseres. Et udvalg bestående af Københavns Havn A/S, Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet og Københavns Kommune har lavet en indledende undersøgelse af forskellige muligheder for en sådan vejforbindelse. Københavns Kommune støtter en tunnelforbindelse, og den kommende planlægning må afgøre vejens mere detaljerede udformning. I den forbindelse kan det bemærkes, at vejforbindelsen vil blive omfattet af VVM, og at der i den forbindelse vil være offentlig høring.

*Ad 3:* Synspunkterne tages til efterretning, idet bemærkes, at forbedring af forholdene for både kollektiv trafik og cykeltrafik har kommunens bevågenhed.

*Ad 4:* Forslagene til stiforbindelser er gode. De indgår allerede som forslag i Trafik- og Bymiljøplan for Østerbro og de vil indgå som anbefalinger i den videre planlægning af cykelstier. De foreslåede grønne stiforbindelser gennem Svanemøllens Kaserneområde vil indgå i planlægningen af de grønne områder. Åbning af kaserneområdet for offentligheden må afvente, at hensynet til militærets aktiviteter tillader det.

*Ad 5:* Københavns Kommune er opmærksom på, at der er ønske om at etablere et badested i Svanemøllebugten. De tekniske og hydrauliske muligheder er dog ikke nærmere belyst, således at det ikke er muligt at sige, hvorvidt dette ønske kan realiseres. Kommuneplanen er ikke til hinder for, at der kan arbejdes på at realisere ideen, men den vil skulle ses i sammenhæng med andre bademuligheder og ønsker herom i København.

*Ad 6:* Lokalrådet er allerede sammen en række øvrige repræsentanter for borgerne på Østerbro blevet inddraget i planlægningsarbejdet for grunden. Lokalrådet er bl.a. inviteret til at deltage i bedømmelsen af de idéoplæg, som tre arkitektteams har udarbejdet for grunden. I løbet af efteråret vil Kultur- og Fritidsforvaltningen indbyde bl.a. lokalrådet til at være med til at udforme konceptet for kulturhuset.

*Ad 7:* Der henvises til Ad 1 ovenfor.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af kommuneplanforslaget

## **23. Brev (mail) af 20. september 2005 fra Vanløse Lokalråd ved formand Bent Christensen**

Lokalrådet anfører, at hovedspørgsmålet for bydelen er den videre udbygning af centret omkring Vanløse Station. Lokalrådet kan tilslutte sig den foreslåede ændring af rammerne for Ferrings grund og den foreslåede udvidelse af arealet til butikformål. For bydelens fremtid vil det være af stor betydning at sikre udbygning af udvalgswarebutikker, og at der også fortsat er mulighed for etablering af yderligere kommunal service.

Lokalrådet opfordrer til, at der etableres gode adgangsforhold for cykler og fodgængere i forbindelse med udviklingen omkring Vanløse station, herunder rammeændringerne for Ferring, som rådet i øvrigt er enig i.

Endvidere påpeger lokalrådet behovet for at løse cykelparkeringen på Vanløse station.



Lokalrådet opfordrer til, at Frederikssundsmotorvejens direkte indføring og sammenhæng med Motorring 3 tages op til fornyet overvejelse. Endelig finder rådet det overraskende, at mindstegrundstørrelsen er sat ned til 500 m<sup>2</sup> uden nærmere argumentation.

### **Bemærkning**

I forslaget til Kommuneplan 2005 er Ferrings grund mm. som nævnt inddraget i bydelscentret ved Vanløse Station og samtidig er områdets anvendelse ændret til boliger og serviceerhverv. Det forventes at området med de ændrede anvendelsesmuligheder vil kunne tilføre Vanløse Bymidte nye kvaliteter, herunder også nye muligheder for at styrke butikshandelen - især udvalgsvarerhandlen - i forlængelse af det centerbyggeri med kulturelle funktioner der nu snart ibrugtages. Herudover giver kommuneplanforslaget også mulighed for udvide centerfunktionerne ved Vanløse Station langs Vanløse Allé og Apollovej.

Der er igangsat forberedende planlægningsarbejde for Ferrings grund mm., og i forbindelse hermed vil parkering, stiforbindelser, adgang til eksisterende vejnet og andre trafikale spørgsmål blive behandlet.

Omkring stationer kan cykelparkeringen være et problem, og Københavns Kommune arbejder for løbende at opsætte flere cykelstativer i byens rum. Dette vil være en naturlig del af indsatsen i forbindelse med Vanløse Torv.

Københavns overordnede vejnet skal sikre at biltrafikken afvikles bedst muligt. Københavns Kommune har også en interesse i, at Motorring 3 fungerer bedst muligt, så den afvikler så meget af den gennemkørende trafik som overhovedet muligt. Trafikkens miljøkonsekvenser må søges mindsket med lokale tiltag såsom støjreducerende belægninger, støjisolering og evt. hastighedsdæmpning, men det er også vigtigt, at sikre at biltrafikken kan afvikles på det overordnede vejnet, så den ikke risikerer at sive ud på omkringliggende veje til gene for endnu flere.

Vedrørende mindstegrundstørrelsen henvises til bemærkninger til henvendelse 8, hvor bestemmelsen er foreslået ophævet.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer kommuneplanforslaget.

## **24. Brev (mail) fra Grøndal Lokalråd**

Lokalrådet konstaterer, at det samlede butiksareal i lokalcentret omkring Godthåbsvej kan øges med 3.000 m<sup>2</sup> mod før 2.000 m<sup>2</sup>, men de maksimale størrelser for de enkelte butikker ændres ikke i denne forbindelse. Lokalrådet har svært ved at se hvor denne forøgelse kan ske, uden at det sker ved nybyggeri.

Fredning af Grøndalsparken findes positivt, og lokalrådet støtter, at hvis børneinstitutionen i parken ophører, så overgår området til parkformål.

### **Bemærkning**

I forslaget til Kommuneplan 2005 er muligheder for at styrke den lokale butikshandel generelt udvidet, herunder også mulighederne for at udvide butiksarealet i Vanløses store lokalcentre omkring Ålekistevej og Godthåbsvej. Der er ikke i forbindelse hermed gennemført en vurdering af de fysiske muligheder for at etablere den muliggjorte udvidelse af butiksarealerne med 3.000 m<sup>2</sup>. På baggrund af konkrete ønsker om butiksbyggeri i lokalcentret kan det eventuelt komme på tale at korrigere centerafgrænsning med et tillæg til kommuneplanen.

De maksimale butiksstørrelse er derimod som nævnt fastholdt, da det vurderes, at disse kan tilgodese de butikker der normalt ønsker at lokalisere sig i lokalcentre af denne størrelse, og samtidig tilstræbes der en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem butikshandlen i bydelscentre og i lokalcentrene.

Der haves ikke yderligere bemærkninger, idet der ikke er planer om at afvikle den nævnte børneinstitution. (Damhuset, Ålekistevej 12).

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **25. Brev af 17. september 2005 fra Bispebjerg Lokalråd ved formanden Alex Heick**

Lokalrådet findes, at forslaget - set med bydelsbriller - er flimrende og et klart tilbageskridt. Planerne om Nørrebro Stationscenter synes desværre at være gledet ud.

Valby Bydelsplan er imponerende og tankevækkende, men burde kun have fyldt det halve. Der bør findes en model, der tager højde herfor ved de kommende bydelsplaner.

### **Bemærkning**

Stationsområdet er behandlet i debatoplægget "Byudviklingsmuligheder omkring Nørrebro Station" fra 2001 samt i projektforslaget "Byrummet omkring Nørrebro Station" udarbejdet af Juul & Frost for Københavns Kommune. Der pågår stadig en proces og området er medtaget i handlingsplan for Københavns byrum som et potentiale. Eventuelle rammeændringer må vurderes på baggrund af en nærmere helhedsplanlægning for stationsområdet.

Lokalrådets synspunkter på en kommende bydelsplanlægning vil blive taget med i overvejelserne herom.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **26. Brev af 19. september 2005 fra Islands Brygges Lokalråd ved formand Jeannette Stådsen**

Lokalrådet gør først og fremmest indsigelse mod forslaget før problemerne omkring Artillerivej og Islands Brygge er løst. Artillerivejs status som fordelingsgade ønskes overført til Ørestads Boulevard.

Rådet finder det glædeligt, at der i planlægningen af lokalområdet har vist sig at være et stort behov for boliger, men netop derfor mener rådet, at man bør gøre alt for at de nye store byområder – Havnestad og Islands Brygge Syd - ikke bliver en soveby, og spørger hvorfor planmyndigheden ikke forlanger, at et antal m<sup>2</sup> i stueetagen skal udlejes til butikker, caféer o.lign.

### **Bemærkning**

Kommunen er opmærksom på de trafikale problemer omkring Artillerivej, hvor en række institutioner og rekreative funktioner ligger på den modsatte side af selve bydelen. Det er derfor besluttet at fremrykke projekter, som sikrer en bedre fordeling af trafikken mellem Ørestads Boulevard og Artillerivej, samt et trafikikkerhedsprojekt, der forbedrer forholdene for de bløde trafikanter. Status som fordelingsgade anbefales imidlertid opretholdt, indtil der foreligger en afklaring af, hvilke muligheder kommunen har for at ændre på vejens status som

privat fællesvej, og hvilke muligheder, der er for at ændre Ørestads Boulevard, hvis udformning og status er omfattet af lov om Ørestad.

I kommuneplan 2001 og i forslaget til kommuneplan 2005 er der i Havnestad udlagt et lokalcenter omkring Axel Heides Gade, men i lokalplanen for området ikke optaget bestemmelser om at stueetagen skal indrettes og anvendes til publikumsorienterede erhverv som butikker, caféer o.lign., og i det seneste tillæg til lokalplanen fandt man det af bystrukturelle grunde ikke hensigtsmæssigt at tillade/kræve sådanne funktioner langs Artillerivej.

Lokalplaner er ikke handleplaner, men udstikker alene retningslinier for, hvordan andre handler. Krav om etablering af butik, café ol. - uden det fornødne marked - risikerer at give tomme stueetager med døde facader.

I den kommende lokalplan og tillæg til kommuneplanen for byomdannelsen af de sydligste erhvervsområder på Islands Brygge forventes der fastlagt pladser og strøg til butikker, caféer og andre publikumsorienterede erhverv, og optaget bestemmelser om at stueetagen ved disse skal indrettes og anvendes til publikumsorienterede erhverv.

### **Konklusion**

Lokalrådets synspunkter giver ikke anledning til at foreslå ændringer i forslaget til Kommuneplan 2005, men synspunkterne om butikker, caféer o.lign. i Havnestad og Islands Brygge Syd vil indgå i den videre planlægning for omdannelsen af den sydligste del af Islands Brygge.

### **27. Brev af 20. september 2005 fra Ældrerådenes Fællesudvalg**

Ældrerådenes Fællesudvalg finder behandlingen af ældres forhold meget summarisk og stiller spørgsmål ved nogle konklusioner i kommuneplanforslaget. Blandt andet peger Fællesudvalget på, at nedgangen i ældretallet især skyldes, at der er blevet færre ”yngre ældre”.

Fællesudvalget mener, at da der ikke er pladser nok på plejehjemmene til andre end de meget svage ældre, fyldes ældreboligerne op med ældre, der i virkeligheden hører hjemme i plejeboligerne.

Fællesudvalget peger også på, at der fortsat er behov for tidssvarende boliger til ældre i attraktive dele af byen.

### **Bemærkning:**

Sundhedsforvaltningen er enig med Fællesudvalget i, at det mest omfattende fald i ældrebefolkningen finder sted blandt de yngre ældre og i mindre grad blandt ældre, der har behov for plejebolig.

Det viser sig også ved en mindre efterspørgsel til ældreboliger og beskyttede boliger, hvortil forvaltningen har anvisningsret. Men efterspørgselspresset / tomgangsproblematikken er dog tillige bestemt af andre forhold, f.eks. en koncentration af ældreboligerne i nogle lokalområder, som det fremgår af forslaget.

Dækningsgraden mht. plejeboligpladser er uforandret i de kommende år, idet det er en udtrykkelig forudsætning for ældreplanens modernisering af den utidssvarende plejehjemsmasse som tiltrådt af Borgerrepræsentationen, at den såkaldte 4-ugers garanti for beboere, der er godkendt til plejehjem, fastholdes. Reduktioner sker således alene på baggrund af den demografiske udvikling. Der ligger derimod ikke nogen slækkelse af visitationskriterierne i ældreplanen, som ønsket af Fællesudvalget, hvilket også har økonomiske årsager, som det er ældrerådene bekendt.

Efterspørgslen efter de 3 boligtyper, hvortil forvaltningen har visitationsmulighed, er imidlertid også påvirket af, at hjemmeplejen m.v. er blevet udbygget væsentligt i de senere år, således at det nu i meget høj grad er muligt at fastholde de ældre, der ønsker det, i deres oprindelige bolig. Det afspejler nødvendigvis beboersammensætningen til de visiterede boliger, idet der herved ofte sker en forskydning af tidspunktet for et boligskifte. Sundhedsforvaltningen kan i øvrigt tilslutte sig Fællesudvalgets mere generelle boligpolitiske synspunkt om behovet for tidssvarende/tilgængelige boliger til ældre, også i attraktive områder. Forvaltningen finder dog, at dette må løses indenfor den almindelige boligmasses rammer, idet fokus netop må rettes på ældres forskellighed som (øvrige) borgere og ikke blot som en befolkningskategori med fastlåste behov.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

## **28. Brev af 19. september 2005 fra Akademiraadet ved formand Elisabeth Toubro**

Akademiraadet finder, at kommuneplanforslaget er udtryk for en høj faglig standard. Plandokumenterne er velstrukturerede, velargumenterede og velskrevne. Hæftet om byudviklingsstrategien samler de overordnede diskussioner på en overskuelig måde, der gør det muligt at føre en seriøs debat om Københavns videre udvikling knyttet til de store dagsordner som globalisering og vidensamfund.

Akademiraadet peger på emnet "Byidentitet og arkitektur" som egnet for en videre debat. Rådet opfordrer til en bredere debat om dette emne set i lyset af globaliseringen og sammenholdt med det, der kan ses som dansk særkende indenfor arkitektur. Arkitektur i disse år er i fokus som et medium for "branding".

Akademiraadet påpeger, at der i forbindelse med udviklingen af de nye områder i byen bør ske en evaluering af kvaliteten af de nye bebyggelser og kvarterer. Akademiraadet roser i den sammenhæng tilvejebringelsen af en rækkefølgeplan for omdannelsen, der kan bidrage til at sikre kvaliteten af bebyggelsen og de nye byområder. Afslutningsvis spørger Akademiet om princippet for rækkefølge også følges for Margrethelholmen.

## **Bemærkning**

Forvaltningen er generelt enig i Akademirådets synspunkter. Intentionerne med et debatoplæg om byens profil er netop at diskutere, hvor og hvordan moderne arkitektonisk markante bebyggelser kan optages i byen således, at de i forhold til byen som helhed, kvarteret og byrummet bliver et nutidigt arkitektonisk tilskud til byens identitet.

Der skal ikke herske tvivl om, at kommunen ønsker en bred debat om arkitektonisk kvalitet og byidentitet, som rækker ud over begreber som 'branding' og 'opsigtsvækkende arkitektur'. Planen er, at såvel fagfolk som lægmænd skal inddrages i arbejdsprocessen, så debatten bliver så alsidig som muligt.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 17 og nr. 19.

Evaluering af de nye byområder er en god idé, som har været drøftet i forvaltningen. Det er imidlertid kommunens opfattelse, at områderne skal være helt færdigudbyggede og have været i brug i nogen tid, før en sådan evaluering giver brugbare erfaringer. Her tænkes såvel på vurderingen af bebyggelsesplan, bygninger, byrum, byliv og landskab som de mere målbare størrelser som beboersammensætning, flyttefrekvens, erhvervstyper, bilejerskab, brug af kollektiv trafik og offentlige/ private servicefunktioner.

Vedr. Margretheholm bemærkes, at området Margretheholm indgår i 1. del af rækkefølgen for byudviklingen, da området er en del af Holmen, der allerede i 1993 blev omfattet af lokalplan 219, en rammelokalplan, der i 2000 blev afløst af lokalplan 331 med senere tillæg.

Lokalplan 331 fastlægger områdets anvendelse og overordnede træk, herunder bevaringsværdige bygninger, beplantninger og øvrige landskabstræk. Nybyggeri forudsætter supplerende lokalplan. Et sådant lokalplantillæg, der ændrer Margretheholms anvendelse til blandet boliger og serviceerhverv, er under udarbejdelse. Samtidig udarbejdes kommuneplantillæg.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

## **29. Danmarks Naturfredningsforenings Lokalkomite i København ved Michael Ansbak, Vanløse**

Lokalkomiteen har synspunkter vedrørende følgende:

### **1. Byen med livskvalitet og et sundt miljø**

Det ligger Lokalkomiteen på sinde, at den overordnede målsætning for kommuneplanen om at udvikle byen som en by med livskvalitet og et sundt bymiljø efterleves, så byens borgere ikke har ringere livsvilkår end resten af landet. Derfor virker det trist, at EU's grænseværdi for NO<sub>2</sub> ikke kan forventes overholdt i 2010.

### **2. Den bynære natur**

Foreningen ønsker alle arealer, der anvendes til legepladser, udpeget som O1-områder. Dette er allerede tilfældet for en del legepladser, men foreningen opregner en række, primært små, legepladser i boligområder mv., der indgår i den generelle ramme for området, typisk som B-områder.

Foreningen mener, at et O1-område i Valbyparken i Kongens Enghave bydel ikke er omfattet af fredning, og at det bør fredes for at opnå, at alle grønne områder, der afgrænser Kalvebod, er fredede.

Foreningen ønsker såvel de grønne som de blå områder i byen i videst muligt omfang reserveret til ro og naturoplevelser, mens der skal vises tilbageholdenhed med fritidsanvendelser og udfoldelsesmuligheder.

### **3. Trafik**

#### *Generelt*

Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomite i København ønsker at busfremkommeligheden øges i hele byen. Ligeledes synes foreningen, at biltrafikken skal koncentreres omkring det overordnede vejnet og derved fredeliggøre boligkvarterne. Det understreges, at det er vigtigt, at der tages initiativer til at løse støjproblemer.

#### *Vejforbindelsen mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen*

Foreningen er i mod en ny vejforbindelse – da det ikke skal kunne betale sig hverken tidsmæssigt eller økonomisk at køre gennem byen i bil.

#### *Kørselsafgifter*

Foreningen ønsker indførelse af kørselsafgifter/bompenger hurtigst muligt. En kombination af kørselsafgifter og miljøzoner for den tunge trafik vil have en gavnlig effekt på luftforureningen.

#### *Parkeringspladser*

Antallet af offentlige parkeringspladser bør ikke øges – antallet bør i nogen områder overvejs nedsat. Etablering af parkeringshuse må medføre fjernelse af gadeparkeringspladser. Ligeledes bør prisen for gadeparkering være høj. Samtidig mener foreningen at parkeringskrav bør ændres til ”må højest være”.

#### **4. Miljøvurdering**

DN roser kommunen for at have lavet en miljøvurdering, selvom den ikke var lovpligtig. Dog findes det problematisk, hvis det overvejende er kommunens egne folk, der har udarbejdet miljøvurderingen og ikke det tilknyttede konsulentfirma. Det anføres at målet med miljøvurderingen må være, at der præsenteres et uvildigt arbejde. Miljøvurderingens konklusioner om, at etablering af Metroringen og Ringbanen vil have positiv indflydelse på miljøet, sætter uvildigheden på en prøve. Det anføres, at det er svært at kigge kommunen efter i kortene, at rapporten ikke indeholder datamateriale.

#### **5. Rammerne for lokalplanlægning**

På Vesterbro findes det maksimale etageantal på 10-15 i områderne ved Dybbølsbro, Fisketorvet og Kalvebod Brygge alt for højt og vil bidrage stærkt til den afskærmning af havnen, der er sket fra Vesterbro. Det samme gælder byggehøjden på 44 meter for området omkring Godsbanegården, der findes utroligt skæmmende for hele Vesterbro, I Kongens Enghave ønskes B\*-området Tippen udlagt til rekreative formål i sin helhed, således at der ikke gives mulighed for boligbyggeri i dele af området på langt sigt.

#### **Bemærkning**

*Ad 1:* Begrebet ”sundt bymiljø” rummer en meget bred tilgang til udviklingen af livskvalitet i København. Sundhed i en storbysammenhæng er et komplekst begreb, som kræver en langt bredere indsats end håndtering af trafikmiljøet. Godt 90 % af sundhedsproblemerne i København er livsstilsbetinget. Derfor arbejder Københavns Kommune også med en bred vifte af tiltag, der sigter på at forbedre folkesundheden: En folkesundhedsplan, Agenda 21 og miljøpolitikken, Trafik og Miljøplan 2005, en byrumsstrategi, renovering af idrætsanlæg og udvikling af muligheder for bevægelse og udfoldelse i byens rum og pladser.

Undersøgelser viser, at de trafikale og kommunale virkemidler til begrænsning af NO<sub>2</sub> udslippet fra biltrafikken kun har meget ringe effekt. Væsentligt større effekt opnås ved teknologiske virkemidler såsom skærpede emissionskrav og alternative brændsler. Københavns Kommune understøtter denne udvikling gennem krav til kommunens egen vognpark og leverandører og ved at søge at indføre en Miljøzone med krav om partikelfilter på tunge dieselkøretøjer.

*Ad 2:* Tilstedeværelsen af legepladser i boligområder mv., såvel i offentlige gaderum som i fælles gårdanlæg, er en integreret del af den gode by for børn og unge. Det vurderes ikke, at det er nødvendigt at udskille legearealer som selvstændige rammeområder for at sikre disse legemuligheder. Der er tale om små arealer, og en sådan opsplitting i meget små rammeområder er ikke formålstjenlig i forhold til rammeområdernes funktion. En udpegning til O1-områder vil for en del af de nævnte områders vedkommende endvidere ikke være hensigtsmæssig, da der ikke er tale om offentligt ejede arealer, men om dele af private fællesveje mv. Ønsket for de legepladser, der ligger på umatrikuleret vejareal kan dog overvejes i forbindelse med den næste revision af Kommuneplanen.

De grønne områder langs Kalvebodkysten er omfattet af fredning, enten fredningen af Valbyparken eller fredningen af Kalvebodkilen (fredet i 1990), der bl.a. omfatter arealerne langs vandet i Kongens Enghave bydel.

De grønne og blå byrum skal bl.a. medvirke til at give borgerne udfoldelsesmuligheder, og dermed til at styrke deres sundhed. Mange af de større områder er robuste over for aktiviteter, og også i mindre områder, herunder grønne gårde, boligfrierealer etc., er der behov for at give fysisk aktivitet og sociale relationer gode muligheder. Der er derfor tale om en afvejning, hvor muligheder for uforstyrrede naturoplevelser må prioriteres på linje med andre hensyn. Københavns Kommunes Parkpolitik er indarbejdet i kommuneplanen og Agenda 21 planen. Det er således i den forbindelse også blevet et mål, at kommunen får en strategi for biologisk mangfoldighed, herunder hvordan dette begreb tolkes som bynær natur.

*Ad 3:* Det er valgt at fokusere på busfremkommelighedsindsatsen på A-busnettet, da dette net står for langt den største del af passagertransporten. De vigtigste strækninger, hvor der skal skabes bedre fremkommelighed, trafikeres dog også af en lang række andre busruter, og forbedringer i fremkommeligheden vil være til gavn for alle busser.

Københavns Kommune har for nyligt gennemført en indledende undersøgelse af mulighederne for kørselsafgifter i København. I den forbindelse er de forskellige modeller defineret i forhold til hvilke områder, der er dækket af højklasset kollektiv trafik. I det videre arbejde skal det nærmere undersøges, hvad provenuet fra en kørselsafgiftsordning kan bruges til, herunder den nødvendige udbygning af den kollektive trafik.

Københavns Kommune søger at udlægge støjdæmpende asfalt på alle relevante strækninger i forbindelse med vejvedligeholdelse. Hele det overordnede vejnet vurderes dog ikke at være egnet til støjdæmpende vejbelægning (drænasfalt). På strækninger med ujævn kørsel og meget svingende trafik vil drænasfalt forholdsvis hurtigt blive nedbrudt. En af følgerne heraf er øget støv og partikler i luften. Derfor fokuseres på mange strækninger på mere traditionelle belægningsarter, men nye og jævne vejbelægningsarter medfører også et hørbart fald i støjniveauet. Vejforbindelsen mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen er en forudsætning for at realisere byudviklingen i Nordhavnen. Vejen planlægges med det formål, at sikre nem adgang til det overordnede vejnet (motorvejene), således at biltrafikken fra Nordhavnen ikke siver ud på Østerbro og ind i Indre By.

Københavns Kommune har besluttet at tillade, at der kan opføres tre parkeringsanlæg i Indre By – Kvæsthusbroen ved Operaen og skuespilhuset, i Borgergade og under Vesterbro Passage. Disse tre parkeringsanlæg kan rumme maksimalt 2.000 nye parkeringspladser, men modsvares af tidligere og kommende nedlæggelser på gadeplan, således at de vil udgøre en maksimal tilvækst i antallet af offentlige parkeringspladser i Indre By på 1.000. Københavns Kommune har også vedtaget en parkeringsstrategi, der medfører, at der bygges ca. 4.000 p-pladser i konstruktion i de indre brokvarterer. Formålet er at sikre, at det er muligt at bo i København og have bil.

Vedrørende parkeringskravet henvises til bemærkningerne til henvendelse 10 og 12.

*Ad 4:* Formålet med at foretage miljøvurderingen var at få opbygget en metode og en miljøvurderingsekspertise i kommunen, så kommunen i fremtiden er bedre rustet til at lave lovpligtige miljøvurderinger. Et andet formål var at få klarlagt om planforslaget understøtter kommunens mål om, at udviklingen i kommunen skal ske på et bæredygtigt grundlag – økonomisk socialt og miljømæssigt. Målet med arbejdet er altså ikke at præstere et stykke uvildigt arbejde, men at kvalificere planarbejdet. Detaljeringsniveauet af en miljøvurdering skal svare til planens niveau. For en kommuneplan vil der derfor ofte være tale om kvalitative vurderinger på et overordnet niveau.

Miljøvurderingen er foretaget af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Miljøkontrollen, Vej & Park, Plan & Arkitektur, Sundhedsforvaltningen og Økonomiforvaltningen. Hermed blev det sikret, at de nødvendige faglige kompetencer til at foretage miljøvurderingen var til

stede. Den tilknyttede konsulent har været med, men vedkommendes opgave var primært at bidrage til metodeudviklingen. I fremtiden vil miljøvurderinger af kommuneplaner ske af medarbejdere fra de relevante forvaltninger og ikke af konsulenter. Det er ikke i forbindelse med lovens vedtagelse forudsat, at miljøvurderinger skal være større udredninger på baggrund af konsulentrapporter – tværtimod var de statslige udmeldinger, at kommunerne ikke ville få behov for tilførelse af større økonomiske midler til den nye opgave, idet den altovervejende forudsættes løst med de medarbejdere og den viden, der allerede er til rådighed – som led i almindelig god planlægning.

*Ad 5:* Det maksimale etageantal på 10-15 på Havneholmen svarer til det fastlagte i lokalplan 202 "Fisketorvet" og i Kommuneplan 2001.

Lokalplanforslaget for Rigsarkivet på Godsbanegården på Vesterbro med mulighed for høj bebyggelse ved Bernstorffsgade (44 m) er udarbejdet på baggrund af en helhedsplan fra arkitekterne Lundgaard & Tranberg, der fastlægger et hævet grønt landskab på det ca. 11 ha store område. Med bygningshøjden opnås en ønskelig markering af ankomsten til det indre København samtidig med, at det giver mulighed for store grønne arealer.

Det udlagte perspektivområde på Tippen med B\*-ramme samt det tilstødende C1\*-område kan først udvikles efter planperioden. Disse rammeområder er omgivet af store sammenhængende parkområder i bydelene Valby, Kongens Enghave og Vestamager, der i forhold til andre bydele er velforsynede med grønne områder. En langsigtet udbygning til boliger og andre byformål vil kunne tilvejebringe en funktionsblandet by med mange kvaliteter. Den vil samtidig kunne forbedre adgangen til de rekreative dele af området, herunder med stier og ved at skabe basis for bedre kollektiv trafik.

En udvikling af dele af Tippen modsvares af den sikring af de kystnære dele af området, der er sket. Ligeledes vil en langsigtet udnyttelse skulle ske med respekt for evt. beskyttede arter og naturtyper, som området til den tid måtte rumme.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

## **30. Brev (mail) af 20. september 2005 fra Friluftsrådet ved amtsformand Flemming Hansen**

Friluftsrådet har bemærkninger vedrørende følgende forhold:

### **1. Byggeri**

Det konstateres, at planforslaget lægger op til et meget stort boligbyggeri, men behovet for rekreative arealer hertil er der ikke taget hensyn til

B\*-perspektivområdet "Tippen" bør ændres, så det nuværende naturområde bevares. I den forbindelse nævnes, at grænsen for perspektivområdet og strandbeskyttelseslinjen ikke er sammenfaldende.

Også C2\*-rammen for Århusgade-området menes at indebære overbebyggelse og tab af herlighedsværdier for offentligheden.

### **2. Trafik**

Den nye vejforbindelse fra Nordhavnen til Lyngbyvej bør besluttes snarest og bør være i tunnel hele vejen for at undgå indgreb i sportsarealer.

Friluftsrådet anbefaler, at parkeringen begrænses generelt. Det langsigtede mål må være, at gadearealer er helt fri for langtidsopbevaring af biler, da denne opbevaring må ske i



parkeringskonstruktioner. Ligeledes anbefales det, at overveje om parkeringsafgift skal gøres progressiv så anden time er dyre end den første og så fremdeles. Rådet anbefaler desuden, at det er lige dyrt at parkere i gade og parkeringshus.

### **3. Miljø**

Rådet støtter kommunens bestræbelser omkring miljøorienteret nybyggeri.

Det tilfredsstillende, at Københavns Kommune vil arbejde for at adskille regnvand fra spildevand, hvorved overløb til vandområder nedbringes og giver mulighed for at vandet udnyttes til rekreative formål. Friluftsrådet gør endvidere opmærksom på, at der bør etableres separate kloaksystemer og at rørlagte vandstrækninger bør åbnes til stor gevinst for de rekreative områder.

### **4. Generelle bemærkninger**

Rådet opfordrer til, at der ”tænkes grønt” i al planlægning og at der ikke bør være mere end 500 meter fra en bolig til et grønt åndehul.

#### **Bemærkning**

*Ad 1:* Vedrørende reservation af dele af ”Tippen” til boligformål henvises til bemærkningerne til henvendelse 29. Det er korrekt, at der ikke er overensstemmelse mellem grænsen for B\*-området og strandbyggelinien. Forholdet til strandbeskyttelseslinjen vil blive taget op i en fremtidig planlægning for området. Administrationen af denne beskyttelseslinje er en statslig opgave og er ikke reguleret af kommuneplanen.

Vedrørende golføvebanen har Naturklagenævnet ved en aktuel afgørelse om midlertidig anvendelse af en del af Tippen til dette formål stadfæstet, at området indtil boliganvendelsen bliver aktuel, kan udnyttes til rekreative anlæg. Se i øvrigt bemærkninger til nr. 73 C2\*-rammen i Nordhaven anbefales fastholdt. En gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 150 afspejler intentionen om bybygning med urban og funktionsblandet karakter med mulighed for højklasset kollektiv trafikbetjening. I kommende helhedsplanlægning og efterfølgende lokalplanlægning vil indgå sikring af offentlighedens adgang til områdets herlighedsværdier, bl.a. promenader langs vandet, samt fastlæggelse af rekreative områder og faciliteter.

*Ad 2:* Etablering af en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen er en forudsætning for at den planlagte byudvikling i Århusgade-området i Nordhavnen kan realiseres. Et udvalg bestående af Københavns Havn A/S, Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet og Københavns Kommune har lavet en indledende undersøgelse af forskellige muligheder for en sådan vejforbindelse. Københavns Kommune støtter en tunnelforbindelse, og den kommende planlægning må afgøre vejens mere detaljerede udformning. I den forbindelse kan det bemærkes, at vejforbindelsen vil blive omfattet af VVM og at der i den forbindelse vil være offentlig høring.

Vedrørende parkering bemærkes, at en af målsætningerne for Københavns Kommunes parkeringsstrategi er, at det skal være muligt at bo i byen og have bil. På den baggrund indføres parkometerbetaling i de indre brokvarterer med beboerlicenser, så beboerne sikres billigere parkering. Samtidig er det planen at bygge ca. 4.000 parkeringspladser i konstruktion og nedlægge 1.000 gadeparkeringspladser for at skabe bedre rum til et attraktivt byliv.

*Ad 3:* Københavns Kommune ønsker at arbejde for en bæredygtig anvendelse af regnvand. Ifølge Agenda 21 planen skal kommunen udarbejde et katalog over metoder til opsamling og rensning af regnvand for at øge mængden af vand i de ferske vandområder. Kommunen er

derfor i gang med at undersøge disse muligheder og egnede lokaliteter i København, hvor en eller flere metoder eventuelt kan afprøves.

I Agenda 21 planen fremgår det også at kommunen inden 2008 skal udarbejde skitseforslag til åbning af en eller flere rørlagte vandstrækninger.

*Ad 4:* Parkpolitikens målsætning er maksimalt 400 meters afstand fra en bolig til et grønt åndehul

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **31. Brev (mail) af 20. september 2005 fra Byggesocietets By - og Planudvalg ved Jan Lilliendahl**

Bemærkningerne består af uddrag en kommende hvidbog fra en konference om "Kroner og kreativitet", som Byggesocietetet afholdte medio maj 2005.

Materialet er ikke direkte rettet som bemærkninger til kommuneplanforslaget, men rummer en række betragtninger på byomdannelse og kreativ byudvikling med udgangspunkt i Refshaleøen i København. I forbindelse med konferencen blev gennemført en workshop, hvor en række unge udviklede nye ideer til, hvordan man kan udnytte byen: Bål i byen om vinteren, Oaser centrale steder i byen, hvor man kan udfolde sig frit kunstnerisk, pladser, hvor man kan jamme, åben meditation, hængekøjer i byen, mulighed for fri flugt i byen.

### **Bemærkning**

Repræsentanter fra forvaltningerne i Københavns Kommune har deltaget i workshoppen om "Kroner og kreativitet", der følger op på mange af de betragtninger og visioner, der indgår i det fremlagte kommuneplanforslag. De kommende års planlægningsindsats vil sigte på at udvikle de redskaber, som indgår i planforslaget, bl.a. rækkefølgeplanlægningen, udviklingen af lommer i planlægningen for at stimulere iværksætterkulturen i København, fleksibilitet i planlægningen med mulighed for midlertidig anvendelse af områder, hvor en byomdannelsen er udskudt eller ikke aktuel.

De foreslåede initiativer fra workshoppen for unge retter sig mod udnyttelsen af byens rum og pladser og vil indgå i det videre arbejde med at udvikle fritid og mødesteder i København. Københavns Kommune afholdt i 2004 en Ungdoms Camp, hvor 24 unge arbejdede med at udvikle ideer til at udvikle byen som verdens bedste sted for unge at bo og leve. Fere af forslagene har fællestræk.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men materialet og idekatalog vil indgå i den videre planlægning.

### **32. Materiale fra kraftWerket og Urban Task Force**

Henvendelsen er et ideoplæg på baggrund af en afholdt workshop for unge om nye måder at bruge byen på.

Workshoppen understreger behovet for formelle og uformelle mødesteder for unge med meget forskellig behov fra hangout steder til chillout, mellem larm og ro. Samtidigt peger de unges ønsker på behovet for at kunne udfordre og afprøve grænser og forhindringer, som en del af deres udvikling – en slags storbyjunglens manddomsriter. Byens oaser med ro og hængekøjer

kontra parcour – en slags urban parforcebane/forhindringsbane for byens unge på tværs af alle eksisterende skel og hegn.

### **Bemærkning**

De unges ønsker falder godt i tråd med kommuneplanens ønske om en mangfoldig og levende by, og overvejelserne omkring midlertidige og permanente tiltag tages med i det videre arbejde omkring udvikling af byliv og byrum.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men materialet vil indgå i den videre planlægning

### **33. Brev af 19. september 2005 fra Østerbro Havnekomité ved formand Inger Hutters**

Østerbro Havnekomité søger at inddrage beboerne på Østerbro i en debat om planlægningen af Nordhavnen. Komitéen finder det vigtigt, at der kommer liv i havnen, og finder, at det kan gøres ved at inddrage kreative, folkelige kræfter som bådeklubber, igangsættere, foreninger og græsrodsorganisationer. Havnekomitéen ser et forbillede i den proces, som kommunen i efteråret 2005 gennemfører for arbejdet med en udviklingsplan for Beauvais-grunden på Ydre Østerbro.

Som et element i omdannelsen af Nordhavnen, foreslår Østerbro Havnekomité at der navngives en såkaldt Østerbro Brygge ved Nordbassinet, hvor der kan åbnes op for folkelige, kulturelle og kunstneriske aktiviteter.

Havnekomitéen foreslår, at kommer en minimal andel af erhvervsbyggeri i en byudvikling i Århusgadeområdet.

Arealerne til forurenende virksomheder i Nordhavnen foreslås indskrænket til fordel for rekreative formål, i det denne type virksomheder foreslås flyttet til Østhavnen.

Havnekomitéen opfordrer i den forbindelse til, at der laves en registrering af behovet for areal til forurenede virksomheder.

Havnekomiteen ønsker havnepromenader anlagt i Nordhavnen (vest- og nordsiden), bademuligheder etableret ved vest- og nordkysten af Nordhavnen og svømmehal på spidsen af Redmolen i Nordhavnen., et grønt cykelrutenet i Nordhavnen samt anlæg af naturskoler eller lignende i området. Den nordlige del af Nordhavnen ønskes anvendt til som offentligt naturområde.

Den nordlige og vestlige del af Nordhavnsområdet foreslås udlagt som beskyttelsesområde for landskabs-, natur- og kulturværdier. Der foreslås i Nordhavnen etableret naturværksteder o.l. for børn og unge

### **Bemærkning**

Østerbro Havnekomitéens synspunkter om en åben proces ved tilvejebringelsen af et plangrundlag for Århusgadeområdet er i god overensstemmelse med forvaltningens foreløbige overvejelser herom.

Forslaget om at anvende den sydvendte kaj langs Nordbassinet til udadvendte aktiviteter kan oplagt indgå i den videre planlægning, idet solorienteringen og nærheden til Østerbro påkalder en særlig behandling. I planlægningen kan indgå vurderinger af, hvilket omfang af udadvendte aktiviteter stedet kan bære i forhold til det øvrige Østerbro samt Århusgadeområdet.

I forhold til Havnekomiteens ønske om en minimal andel erhvervsbyggeri i Århusgadeområdet, forventes der som beskrevet i byudviklingsstrategien at ville indgå ca. 50

% erhverv i nybyggeriet. Forvaltningen forventer herunder, at det i den nordlige del af Århusgadeområdet vil blive nødvendigt at operere med et erhvervsbyggeri, der vil kunne danne støjskærm i forhold til havnedriften.

Havnekomiteens forslag om en registrering af forurenende erhverv ses at være i tråd med forvaltningens intention i den kommende planperiode at overveje, om det på længere sigt er hensigtsmæssigt at opretholde arealer til havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Det må dog i den forbindelse haves for øje, at områder, der er genstand for Havnekomiteens ønsker, i Regionplanen er udpeget til lokalisering af særligt forurenende virksomheder og området er udpeget til havneformål.

En ændret anvendelse vil tidligst kunne ske efter planperioden. Dette har dog hidtil ikke været til hinder for, at der er etableret visse færdsels- og opholdsmuligheder for offentligheden, hvilket netop vurderes at være i god overensstemmelse med retningslinien om nytænkning af områder til rekreation. Københavns Kommune har allerede investeret mange penge i en god vandkvalitet i havnen. Indtil videre er der opnået badevandskvalitet i den nordlige del af Sydhavnen. Fra 2006 vil der formodentlig også være badevandskvalitet i Inder- og Nordhavnen, og fra 2007 vil der være badevandskvalitet i Svanemøllebugten.

En egentlig planlagt omdannelse med promenader og rekreative anlæg må afvente en omdannelse af området til byformål, idet Naturklagenævnet har fastslået, at sådanne anlæg strider mod de gældende planer for området.

De i byudviklingsstrategien beskrevne overvejelser om at evt. at muliggøre etablering af et depot for lettere forurenede jord, der efterfølgende kan anvendes til et større rekreativt område, kan desuden ses i sammenhæng med Havnekomiteens forslag om at planlægge en badestrand på Nordhavnens nordkyst.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **34. Brev af 19. september 2005 fra Øresundsvej kvarterets Områdefornyelse.**

Det foreslås, at hele Amager Kulturpunkt, inkl. biografbygningen, udlægges som et O3-område.

Sundby Kirkegårds gamle del mod Kirkegårdsvej ønskes inden for de kommende år udlagt til rekreative formål. Områdefornyelsen er i dialog med Københavns Kirkegårde herom.

Det ønskes endvidere, at bolig-gaderne i området omdannes til 40 km/t zoner først i planperioden. Samtidig noteres det, at cykelstiprojektet skal gives prioritet og at projektet på Øresundsvej, der indgår i Trafikplan Amager ønskes fremrykket mest muligt.

Endelig ønskes en del af matr. nr. 46 f, Øresundsvej 12, der i dag anvendes til boldbane af daginstitutionerne Galaxen og Paletten, udlagt som et O3-område.

## **Bemærkning**

Ejendommene omkring Amager Kulturhus er omfattet af lokalplan 140, hvor de er beliggende i område I, der er fastlagt til boligformål. Biografbygningen (matr. 941 SØ) må kun anvendes til kulturelle formål og Økonomiforvaltningen er således enig i, at denne del af bygningskomplekset bør indgå i O3-området.

Matr. 11b og 11g, hvor selve institutionerne i dag ligger, indgår allerede i O3-området.

Matr. 46 f kan ikke anbefales ændret til O3, idet kommunal overtagelse af den privatejede grund p.t. er uafklaret. Der vil evt. blive udarbejdet tillæg til lokalplan nr. 140 med dertil hørende kommuneplantillæg. Ejendommen, der delvis anvendes til legeplads for to daginsti-

tutioner, er i lokalplanen fastlagt til boliger, hvilket også giver mulighed for anvendelse til institution.

Sundby Kirkegård er i dag beliggende i et O1-område og en evt. rekreativ anvendelse vil tillige være omfattet af denne anvendelseskategori.

I forbindelse med områdefornyelsen vil Københavns Kommune, Vej & Park, gerne være behjælpelig med udarbejdelsen af en trafikplan for lokalområdet. Det er planen at etablere 40 km/t hastighedszoner i samtlige boligområder i København Kommune. Området omkring Øresundsvej forventes i henhold til Kvarterplan 2005 fornyet og zonen etableret i planperioden. Københavns Kommune har lavet en cykelstiprioriteringsplan, der identificerer og prioriterer de væsentligste manglende cykelstier. Øresundsvej – særligt vest for Kastрупvej – er højt prioriteret i denne plan, og forventes anlagt i løbet af de nærmeste år.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver anledning til at foreslå en ændring af kommuneplanforslaget hvad angår rammerne for den tidligere biografbygning.

Det indstilles, at biografbygningen (tidligere Amager Bio) overføres fra et B3-område til det i forvejen eksisterende O3-område omkring Amager Kulturpunkt.

### **35. Brev af 12. september 2005 fra Arbejdernes Andels Boligforening (AAB)**

AAB er tilfredse med, at planerne for udbygning af København inkluderer opførelse af almene boliger. AAB understreget i den sammenhæng behovet for at kommunen sikre den nødvendige kommunale medfinansiering af almene boliger i de forskellige byudviklingsområder, hvor AAB finder, at de almene boliger bør udgøre 20 – 30 % af boligerne i de pågældende områder.

AAB advarer kommunen mod at pålægge den almene sektor ressourcebesparende og byøkologiske tiltag o.a., som ikke vil kunne realiseres inden for de gældende rammebeløb.

AAB foreslår, at de almene boligorganisationer i København inddrages i planlægningen af de fremtidige almene boligbyggerier.

AAB er enige i behovet for helhedsorienterede indsatser i udvalgte lokalområder, og finder, at det er vigtigt, at kommunen afsætter ressourcer til at understøtte indsatsen. AAB understreger vigtigheden af områdefornyelse, som kan tilskynde til lokale gård-, bygnings- og boligforbedringer.

AAB påpeger behovet for, at de eksisterende bebyggelser ikke bliver udsat for unødige trafikale og støjmæssige belastninger.

### **Bemærkning**

Vedrørende den kommunale medfinansiering af almene boliger ligger det uden for kommuneplanens rammer at afklare budgetmæssige prioriteringer. Endvidere er det ikke muligt i henhold til planloven - via kommuneplan eller lokalplan - at fastlægge ejerforhold.

Miljøforhold er et konkurrenceparameter ved udbud af grundkapitalindsat ved byggeri af almene familieboliger. Derved sker der en afvejning af de forskellige parameter i forhold til det gældende rammebeløb.

Inden for et bredt felt samarbejder Københavns Kommune med de almene boligorganisationer. I forhold til konkrete områders udvikling vil der ske en inddragelse af de specifikke parter, som vil blive involveret i realisering af disse områders udvikling – f.eks. i form af partnerskaber.

Vedrørende den kommunale medfinansiering af områdefornyelse o.l. ligger det uden for kommuneplanens rammer at afklare budgetmæssige prioriteringer.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **36. Brev (mail) af 23. august 2005 fra Michael Warming**

Indsigeren bemærker kort og godt:

- flere tagboliger i eksisterende bebyggelser.
- overholdelse af skrevne og uskrevne regler for et steds ånd
- ikke flere storcentre og kæmpevarehuse
- Amager Strandpark roses
- Metroen skal have stop på Holmen
- Ny tunnel tværs over havneløbet
- Roadpricing

#### **Bemærkning**

Det er del af kommuneplanforslaget, at der skal tilskyndes til indretning af boliger i tagetager. Forslaget til kommuneplan 2005 giver ikke mulighed for at udvide butiksarealet i de nuværende regionale centre på Fisketorvet og i Ørestad City Center, men forslaget åbner mulighed for at udvide butiksfunktionerne/butiksarealet med butikker der alene forhandler særlig pladskrævende varer på grundlag af en nærmere planlægning. I kommuneplanforslaget er der lagt vægt på en styrkelse af butikslivet i kommunens bydelscentre. I den forbindelse er Valby Bymidte ved at blive udbygget med en ny stor centerbebyggelse - Spindrierne - i et nyt integreret bykvarter, som herudover rummer boliger, kontorer og liberale erhverv samt skoler og fritids- og kulturelle faciliteter. Vanløse Bymidte er ligeledes ved at blive udbygget med en ny center bebyggelse, som også rummer fritids- og kulturtilbud, og centret forventes styrket yderligere med center og boligbebyggelse på "Ferring grunden" mm.

Metrocityringens linieføring og stationsplacering er undersøgt med "Udredning om Cityringen", som blev offentliggjort i foråret. I den forbindelse er det vurderet, at stationen ved Marmorkirken har et væsentligt større passagerunderlag end stationer ved Operaen eller på Holmen.

I 1999 undersøgtes en såkaldt østlig havnetunnel mellem Kastellet og Refshaleøen. I 2005 er der blevet lavet en indledende undersøgelse af en såkaldt langsgående havnetunnel mellem Nordhavnen og Amagermotorvejen. Disse undersøgelser indgår i planlægningen af trafikforsyningen af de store byudviklingsområder i Nordhavnen og på Refshaleøen, ligesom de spiller en vigtig rolle i forhold til en eventuel fremtidig fredeliggørelse af Indre By.

Københavns Kommune har udarbejdet en indledende undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at indføre bompeng eller kørselsafgifter i København. Undersøgelsen resultater behandles p.t. i de relevante politiske udvalg.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **37. Brev af 19. august 2005 fra Jette og Palle Thjellesen, Østerbro**

Der fremsættes synspunkter på:

- Forbedring af trafikforbindelsen mellem Østerbro og havnen – og at afklaring af trafikafviklingen gennem bymidten før vejforbindelsen over Ryvang fastlægges.
- Forslag om, at der etableres et øget vandskifte mellem Kalkbrænderihavnen og Kronbassin i Nordhavnen.
- Forbindelsen mellem Østerbro og havneområdet ønskes forbedret på tværs af barrierer. Der henvises til, at der må etableres broer over eventuelle krydsende veje.

- Der er vedlagt forslag om linieføringer til S-banen, hvor der skabes dialoglinier og krydsningsstationer i forbindelse med ændring af Metro linieføringen
- Etablering af elevatorer på facaderne i eksisterende boligbebyggelse, så befolkningen kan forblive længere tid i eget hjem. pengene skal evt. tages fra plejehjemspuljen

### **Bemærkning**

En forbedring af adgangsforholdene fra havneområdet til hhv. Nordhavn Station og Østerbro, samt en vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen er en forudsætning for at realisere byudviklingen i Nordhavnen. Vejen planlægges med det formål at sikre nem adgang til det overordnede vejnet (motorvejene), således at biltrafikken fra Nordhavnen ikke siver ud på Østerbro og ind i Indre By.

Forslaget om at forbinde Kalkbrænderihavnen med Kronløbsbassinet vil indgå i de kommende planovervejelser, men selvom den foreslåede kanal vil give en mærkbar bedre vandkvalitet, er den næppe realiserbar på grund af bebyggelsesforholdene i Kalkbrænderihavnen. Kanal forudsættes etableret mellem Skudehavnen og Kalkbrænderiløbet (delvis fastlagt i lokalplan nr. 373).

I Projekt Basisnet (1999) undersøgte passagerunderlaget for en lang række forskellige linieføringer og transportsystemer. Resultater var, at en ringforbindelse bedst dækker de største behov.

Metreringen skal naturligvis serviceres af gode tilbringerlinier for at sikre den bedst mulige betjening af de områder, ringen ikke dækker, og den bedst mulige udnyttelse af transportsystemet. Vedrørende elevatorer bemærkes, at dette ikke er et forhold, der kan reguleres i kommuneplanlægningen.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **38. Brev af 19. september 2005 fra detailhandelskæden LIDL**

LIDL oplyser, at de arbejder hårdt for at udbrede deres discountbutikker i hovedstaden for at bidrage til pris-, bekvemmeligheds- og bekvemmelighedsmæssigt forbedrede indkøbsmuligheder for Københavnerne.

LIDL anfører, de arbejder med discountbutikker, som ligger på niveau med en gennemsnits Netto, men LIDL ønsker at give kunderne en mere rummelig butiksoplevelse i butikker med mindst 1.000 m<sup>2</sup> salgsareal (mindst 1.500 m<sup>2</sup> bruttoareal), hvor der er god plads til at komme rundt i butikken og let adgang til varerne. Den normale maksimale butiksstørrelse for dagligvarebutikker i lokalcentre på 1.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal indebærer, at det er umuligt at indpasse LIDL's rummelige butikker i disse centerområder, og dermed deltage i en fair konkurrence med de andre discountbutikker.

LIDL har bl.a. på denne baggrund hermed fremsendt en række idéer til ændringer i forslag til Kommuneplan 2005. Disse forslag er beskrevet og kommenteret efterfølgende.

### **Bemærkning**

Det er et mål i kommuneplanlægningen at København skal rumme et tidssvarende, velfungerende og fintmasket net af indkøbsmuligheder som spænder fra den lokale dagligvareforsyning over et varieret butiksudbud i bydelscentrene til det meget brede butiksudbud i City og de øvrige regionale centerområder.

I forslaget til Kommuneplan 2005 er der på linie med den hidtidige kommuneplanlægning som hovedregel kun åbnet mulighed for dagligvarebutikker med mere end 1.500 m<sup>2</sup> butiksareal i de regionale centre, i bydelscentrene samt i større lokalcentre (i alt i 36 centerområder). Baggrunden herfor er, at de større og store dagligvarebutikker normalt dækker et opland der rækker udover det tilgrænsende lokalområde, samt at disse større og store butikker kan medvirke til at opretholde et alsidigt butiksliv i bydelscentrene og en rimelig udvalgsvarerhandel i de større lokalcentre.

Man kan i rammerne for detailhandel ikke skelne mellem forskellige typer af dagligvarebutikker, herunder at større, men mere rummelige discountbutikker, har en omsætning og måske også et influensområde der svarer til mindre discountbutikker.

### **Konklusion**

Synspunkterne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **Århusgade**

Den maksimale butiksstørrelse for dagligvarebutikker i det lokale centerområde Århusgade foreslås hævet fra 1.000 m<sup>2</sup> til 1.500 m<sup>2</sup>, da LIDL meget gerne vil placere sig i området og dermed give borgerne et prisgunstigt og rummeligt indkøbsalternativ.

### **Bemærkning**

Lokalcentret i Århusgade er et af de nye små lokalcentre, som er udpeget i den seneste revision af kommuneplanens retningslinier for detailhandel med henblik på at sikre en fintmasket dagligvareforsyning i lokalområderne. I disse små lokalcentre, hvor det samlede butiksareal ikke må overstige 3.000 m<sup>2</sup> er der med ganske få undtagelser fastlagt en maksimal butiksstørrelse for dagligvarebutikker op 1.000 m<sup>2</sup>.

### **Konklusion**

Forslaget giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **Beauvaisgrunden**

Beauvaisgrunden foreslås inddraget i det store lokalcenter omkring Lyngbyvej, da de mange trafikanter på Lyngbyvej klart mangler en mulighed for at handle dagligvarer i en butik, som er synlig fra gaden, og hvor der er tilgængelige P-pladser. En sådan butik kunne hensigtsmæssigt opføres i forbindelse med udviklingen af Beauvaisgrunden, og kunne med en placering under et kulturhus bidrage væsentligt til både kulturhusets økonomi og kendskabsgrad. LIDL har tidligere fremsendt et skitseprojekt til en sådan butik på arealet.

### **Bemærkning**

Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med Budget 2005, at der skulle gennemføres et planlægnings- og udviklingsarbejde for Beauvaisgrunden. Heri kan indgå en vurdering af mulighederne for butiksbyggeri. Tre arkitektteams har udarbejdet ideoplæg for grundens udvikling og bl.a. på dette grundlag vil der blive arbejdet videre med et kommende forslag til lokalplan og eventuel kommuneplan tillæg for området.

Det af LIDL fremsendte skitseprojekt vil også indgå som inspiration i planarbejdet. En eventuel udvidelse af lokalcentret med Beauvaisgrunden vil i givet fald blive fastlagt i et tillæg til kommuneplanen.

### **Konklusion**

Forslaget giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men kan indgå i det igangværende arbejde med et forslag og eventuelt kommuneplantillæg for Beauvaisgrunden.

### **Jagtvej 155-157**

Det foreslås, at 2.000 m<sup>2</sup> af rammen for udvidelse af butiksarealerne i lokalcentret Tagensvej flyttes til det udpegede erhvervsområde til butikker med særlig pladskrævende varer på Jagtvej.

Baggrunden for forslaget er, at over 20.000 biler hver dag kører forbi på Jagtvej, og de eksisterende butikker på Jagtvej levner særdeles dårlig mulighed for at parkere, og dermed dække indkøbsbehovet uden at parkere ulovligt og belaste trafikken unødvendigt for at finde en par-



keringsplads. Samtidig vil en LIDL butik på dette sted på bedste vis komplementere de Fakta, Irma og Nettobutikker der ligger i nærheden ved Jagtvej/ Tagensvej.

### **Bemærkning**

Området Jagtvej 155-157 er udpeget til butikker til særlig pladskrævende varer for bl.a. at tilgodese de eksisterende bilbutikker.

I kommuneplanlægningen er det i øvrigt vurderet, at lokalcentrene omkring Tagensvej og Lyngbyvej giver de mellemliggende byområder nord for Jagtvej en velassorteret og rimelig nær lokal butiksforsyning.

En eventuel udbygning af den lokale butiksforsyning bør placeres midt i disse byområder og ikke ved Jagtvej som tangerer byområderne. I forbindelse med en kommende omdannelse af kommunens værkstedsarealer ved Ragnhildgade vil det blive vurderet, om der er behov for at udlægge arealer til en supplerende af den lokale dagligvareforsyning.

### **Konklusion**

Forslaget giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **Jyllingevej**

Det lokale centerområde ved Jyllingevej foreslås udvidet mod syd omkring Ålekistevej til Herlufsholmsvej med naturlig tilknytning til Vanløse Kirke og Medborgerhus. Endvidere foreslås den maksimale butiksstørrelse for dagligvarebutikker i centerområdet Jyllingevej hævet fra 1.000 m<sup>2</sup> til 1.500 m<sup>2</sup>, således at LIDL får mulighed for at deltage i fair konkurrence med andre discountbutikker.

### **Bemærkning**

Den foreslåede udvidelse af lokalcentret ved Jyllingevej omfatter B1-områder, i hvilke man generelt er restriktiv over for lokalisering af butikker og andre virksomheder. Den pågældende strækning af Ålekistevej rummer imidlertid flere institutioner og nogle virksomheder. Det kan derfor blive aktuelt i den videre planlægning at vurdere, om man også på denne del af Ålekistevej skal muliggøre en bredere anvendelse af randbebyggelsen.

Lokalcentret ved Jyllingevej er et lille lokalcenter, som primært sikrer bedre mulighed for en nær dagligvareforsyning i de tilgrænsende villaområder m.m. Det vurderes på denne baggrund ikke hensigtsmæssigt at udvide centrenes størrelse eller at tillade større butikker end den normale maksimale butiksstørrelse i sådanne centre på 1.000 m<sup>2</sup> for dagligvare- og 500 m<sup>2</sup> for udvalgsvarerbutikker. Centret indgår i øvrigt ikke i den regionale detailhandelsstruktur, og det samlede butiksareal må derfor ikke overstige 3.000 m<sup>2</sup>.

### **Konklusion**

Forslaget giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **Artillerivej Syd**

På baggrund i den rivende udvikling i bydelen Vestamager og den deraf følgende stigende efterspørgsel efter dagligvarer, som LIDL gerne vil imødekomme, foreslås det, at der i Kommuneplan 2005 indskrives et lokalt centerområde for Artillerivej Syd, som giver mulighed for opførelse af yderligere en dagligvarebutik med 1.500 m<sup>2</sup>.

### **Bemærkning**

Et forslag til lokalplan og kommuneplantillæg for byudviklingen af de sydligste byområder er på Islands Brygge er under færdiggørelse. Heri forventes der fastlagt pladser og strøg til butikker, caféer og andre publikumsorienterede erhverv, og optaget bestemmelser om, at stueetagen ved disse

skal indrettes og anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv. De fastlagte pladser og strøg vil indgå i et nyt lokalcenterområde, hvori der åbnes mulighed for 3.000 m<sup>2</sup> nyt butiksareal. Der sigtes, bl.a. på grund af den nære forbindelse over den nye bro til Fisketorvet, mod en lokal dagligvareforsyning og mindre udvalgswarebutikker, som kan have glæde af byområdets beliggenhedsværdier. Der forventes på denne baggrund fastlagt en maksimal butiksstørrelse på 1.000 m<sup>2</sup> for dagligvare- og 500 m<sup>2</sup> for udvalgswarebutikker.

### **Konklusion**

Forslaget giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **Vatnavej**

Det foreslås, at bydelscentret omkring Amagerbrogade udvides langs Englandsvej til spidsen af Sundby Idrætspark, eller at der i det udpegede område ved Vatnavej til butikker med særlig pladskrævende åbnes mulighed for etablering af dagligvarebutikker med op til 1.500 m<sup>2</sup>. LIDL har efterfølgende fremsendt et skitseprojekt til en LIDL butik med 1.500 m<sup>2</sup> ved Vatnavej i en del af den nuværende bilforretning med tilhørende værksted.

### **Bemærkning**

Området til butikker med særlig pladskrævende varer ved Vatnavej er udpeget, fordi området rummer en større bilbutik med tilhørende værksted. Området er et af de i alt 8 udpegede områder i kommunen, hvor der kan placeres sådanne butikker uden for centerområderne. Målet har været at sikre supplerende placeringsmuligheder, da sådanne butikker kan være vanskeligt at indpasse i de centerområder. Der er ikke åbnet mulighed for andre detailhandelsbutikker, da disse helt overvejende ønskes placeret inden for den fastlagte centerstruktur.

Det vurderes heller ikke hensigtsmæssigt at udvide bydelscentret omkring Amagerbrogade til spidsen af Sundby Idrætspark, bl.a. da størstedelen af arealerne langs Englandsvejs østside er B1-områder, hvor man generelt er restriktiv over for lokalisering af butikker og andre virksomheder.

### **Konklusion**

Forslaget giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **39. Brev (telefax) af 20. september 2005 fra Aarhus Arkitekterne A/S-København**

Firmaet foreslår etablering af et bydelscenter/pladسدannelse - "Svanemøllepladsen" - på forpladsen ved Svanemøllehallen og Svanemøllen Station. Projektets ide er at etablere en tilbagerykket bygning i samme højde som den øvrige bebyggelse langs Østerbrogade til detailhandel og service som f.eks. lægehus samt boliger, alt i forbindelse med en pladسدannelse.

### **Bemærkning**

Kommuneplanens nuværende rammer for pladsen ved Svanemøllen Station (O1-område til grønne arealer mm.) for Svanemøllehallen (O3-område til offentlige formål) og på Øresundshospitalet/Østre Gasværk (O2\* område til offentlige formål) giver ikke mulighed for den foreslåede centerudvidelse.

Det er i rammerne for Øresundshospitalet/Østre Gasværk forudsat, at den detaljerede anvendelse af Østre Gasværk skal fastlægges på grundlag af en helhedsplan. Forslaget om en centerudvidelse ved Svanemøllen Station kan eventuelt indgå i denne kommende planlægning.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men forslaget vil indgå i den videre planlægning.

#### **40. Brev af 15. juni 2005 fra MT Højgaard A/S**

Selskabet foreslår, at det nuværende lokalcenter langs Teglholmsgade forlænges til krydset ved Scandiagade og langs denne gades østside ned til krydset ved Sydhavnsgade, bl.a. fordi dette kan bidrage til at mindske den barriere i bydelen, som hovedfærdselsåren Sydhavnsgade- Scandiagade udgør. Selskabet mener endvidere, at den kombination af boliger og detailhandel - der indirekte er forudsat i lokalcenter mellem Teglholmsgade og det gennemgående grønne strøg i kvarteret - kan give anledning til kommende miljømæssige konflikter mellem detailhandlen og de kommende boligejere og lejere.

#### **Bemærkning**

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at udvide lokalcentret langs Teglholmsgade på arealer langs en af byens mest trafikerede indfaldsveje, eller på arealer nær ved det stærkt trafikerede kryds mellem Scandiagade og Teglholmsgade.

Lokalcentret langs Teglholmsgade er placeret langs det allerede etablerede grønne strøg gennem området til boliger og serviceerhverv ved Teglværkshavnen med henblik på at understøtte dette strøg. Kommunen tilstræber også i andre nye bykvarterer den kombination af boliger og detailhandel, som er typisk for de fleste af kommunens eksisterende butiksstrøg.

I den igangværende planlægning af det nye bykvarter på den østlige del af Teglholmen forventes udpeget et lokalcenter mere ved det grønne strøg, som også kommer til at rumme en skole, institutioner samt fritidsfaciliteter. Dette lokalcenter vil på grundlag af den videre planlægning blive fastlagt i et tillæg til kommuneplanen og en samtidig lokalplan.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

#### **41. Brev af 20. september 2005 fra De Forenede Ejendomsselskaber A/S**

Selskabet vurderer, at muligheden for handel langs Gammel Køge Landevej og i byudviklingsområdet på "F.L. Smidth-grunden" er væsentlig, såfremt det er ønsket, at vitalisere Gammel Køge Landevej som et attraktivt nyt bymæssigt strøg og samtidigt skabe attraktive by- og boligområder inde på de tidligere industriarealer.

Kommuneplanens rammer på 3.000 m<sup>2</sup> butiksareal i byudviklingsområdet samt 3.000 m<sup>2</sup> ved Toftegårds Plads inden for bydelscenter Valby Bymidte vurderes ikke tilstrækkelige til at realisere ovenstående visioner, og selskabet anmoder derfor om, at der åbnes mulighed for yderligere 2.000 m<sup>2</sup> butiksareal på "F.L. Smidth-grunden".

#### **Bemærkning**

De fastlagte rammer for det maksimale butiksareal i byudviklingsområdet på "F.L. Smidth-grunden" sikrer en god lokal butiksforsyning og samtidig en tilknyttet udvidelse af bydelscentret omkring Toftegårds Plads. På det foreliggende grundlag vurderes det ikke hensigtsmæssigt at udvide denne ramme set i forhold til den detailhandelsstruktur der tilstræbes i hele Valby

De fastlagte butiksarealer kan medvirke både til at vitalisere Gammel Køge Landevej som et attraktivt nyt bymæssigt strøg og til at skabe attraktive by- og boligområder inde på de tidligere industriarealer. Hvis visioner omkring Gammel Køge Landevej og omdannelsen af de tidligere industriarealer skal realiseres, må imidlertid samtidig sikres muligheder for indpasning af andre publikumsorienterede erhverv, kantiner og showrooms i stueetagen langs Gammel Køge Landevej og i det nye bykvarters indre strøg.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **42. Brev af 15. september 2005 fra Poppelstykket 12 ApS**

Selskabet foreslår, at rammerne for lokalplanlægning i området omkring Poppelstykket og Følager ændres, således at der bliver mulighed for at etablere dagligvarehandel og boliger i området. Baggrunden for forslaget er, at Ny Ellebjerg Station giver nye udviklingsmuligheder omkring stationen. Forslaget er underbygget med et skitseprojekt for nybyggeri på ejendommen matr.nr. 2109 Valby.

## **Bemærkning**

Der er, som nævnt i bemærkningerne til Valby Lokaludvalgs (8) udtalelse om butikker med særlig pladskrævende varer i bydelen, igangsat forberedende arbejde med et forslag til lokalplan og evt. kommuneplantillæg for erhvervsområderne omkring Torveporten og Poppelstykket/Følager. I de kommende planforslag vil der blive lagt vægt på at tilvejebringe rammer for en omdannelse, som sigter mod en bred anvendelse, herunder eventuelt boliger, samt på at den kommende bebyggelse skal indgå i et hovedstrøg omkring Gammel Køge Landevej, og at sikre en god tilknytning til bl.a. Ny Ellebjerg Station. Det vil i forbindelse med planlægningen blive vurderet, om der udover butikker til særlig pladskrævende butikker også skal åbnes mulighed for anden detailhandel i mindre omfang i dele af områderne.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men forslaget vil indgå i den videre planlægning.

### **43. Udateret brev fra Dansk Cyklist Forbund, Københavns-afdelingen**

Dansk Cyklist Forbund har bemærkninger om følgende:

#### Den Trafikale kontekst

Dansk Cyklist Forbund bemærker, at hvis målsætningen om at fremme cykeltrafikken skal have en effekt, må der gøres op med den ensidige prioritering af biltrafikken. På centrale områder som fremkommelighed, sikkerhed og muligheden for kombinationsrejser hænger cykeltrafikken sammen med det øvrige trafikale billede.

#### Behov for konkurrencedygtig kollektiv trafik

Ønsker man, at fremme cykeltrafikken er det vigtigt at den kollektive transport er konkurrencedygtig med bilkørsel. En konkurrencedygtig kollektiv trafik forbedrer også forholdene for cykeltrafikken vedrørende sikkerhed og fremkommelighed. Der anbefales Dansk Cyklist Forbund, at den kollektive trafiks omfang og kvalitet fastholdes eller øges og at takster som minimum fastfryses. Ligeledes ønsker de at fremme bussernes fremkommelighed, her foreslås overvejelser om etablering af grønne bølger for både busser og cyklister.

#### Letbane kontra metro

Dansk Cyklist Forbund ønsker en langt grundigere analyse af de to systemers fordele og ulemper i forhold til behov og muligheder. Dansk Cyklist Forbund finder, at man med letbanesystemet kan skabe et tættere net af stoppesteder, der kan tilgode større dele af byen end metroen kan.

Desuden understreges det, at metroen kun tilbyder cykelmedtagning inden for bestemte perioder, og at cykelparkeringen ved metrostationer ikke fungerer optimalt. En gade som Nørrebrogade kan med fordel omdannes til en kombination af letbane-/cykelgade. Ligeledes anbefales det, at overveje en letbane til betjening af byudviklingsområdet i Nordhavnen.

Kombinationsrejser cykel/kollektiv trafik.

Dansk Cyklist Forbund anbefaler, at cyklisters fremkommelighed og parkeringsmuligheder (antal, kvalitet, afstande og sikkerhed) forbedres omkring stationer – især omkring knudepunktstationer.

**Biltrafik**

Dansk Cyklist Forbund anbefaler, at der udarbejdes bindende målsætninger om at biltrafikken ikke må stige samt at man intensivere forarbejderne for at kunne indføre kørselsafgifter eller bompenge. Inden for lovgivningens muligheder må kommunen præcisere hvornår kørselsafgifter forventes implementeret. Ligeledes anbefaler de, at der ikke sker en øgning af parkeringsudbudet og at parkeringsnormer for nybyggeri differentieres efter nærhed til grønne cykelruter som supplement til stationsnærhed.

Dansk Cyklist Forbund har vedlagt ”Cykel Logisk Institut” forslag til forbedring af konkrete forhold vedrørende for cyklister.

### **Bemærkning**

Både cykelstier (Cykelstiprioriteringsplanen) og Grønne Cykelruter (plan for de Grønne Cykelruter) øger på sigt cyklisternes fremkommelighed. Herved fremmes et af målene i Cykelpolitik, at forøge cyklisternes rejsehastighed med 10 %.

For at kunne følge udviklingen i cyklisternes rejsehastighed, er udgangspunktet netop blevet fastlagt for 2004 på grundlag om omfattende målinger. Resultatet 15,3 km/t er netop blevet offentliggjort i Cykelregnskabet for 2004. I valg af ruter, hvor der er målt rejsehastighed indgår, at fjernelse af omveje vil øge rejsehastighederne, når kommunen måler igen. Vedrørende sikkerhed og fremkommelighed arbejder Vej & Park på, at anlæggene for cyklister skal være både sikre, trygge og fremkommelige.

Spørgsmålet om lokalkørebaners standard for cyklisterne tages op i forbindelse med den igangværende revision af Cykelstiprioriteringsplanen. Vej & Park er opmærksom på problematikken omkring bilparkering og cyklisternes forhold. Private fællesveje indgår i et vist omfang i de grønne cykelruter, hvor der vil blive taget stilling til udformningen.

Ønsket om en omtale af cyklisternes fremkommelighed i Kommuneplanens afsnit om trafik tages til efterretning.

Det præcise forløb af de grønne cykelruter er vedtaget af Bygge- og Teknikudvalget 20. april 2005.

Dette omfatter også Søruten vest for Søerne. Vej & Park er i gang med udarbejdelse af en handlingsplan for Grønne Cykelruter, som skal danne grundlag for en politisk beslutning af udbygningsrækkefølgen og en stillingtagen til udbygningstakten.

Promenaderne er anlagt som fællestier for både forgængere og cyklister. Dette vil blive præciseret i Kommuneplanen.

Vej & Park arbejder løbende med kvaliteten af cykelparkering samt inddragelse af andre aktører, men mener ikke dette er et kommuneplansspørgsmål. Anbefalingen af en udredning om behovet for cykelparkering og en plan for udbygning og kvalitet vil Vej & Park tage til efterretning.

Målsætning og principper for byens trafik er fastlagt i Trafik og Miljøplan 2004, som er godkendt af Borgerrepræsentationen i juni 2005. Tryghed for cyklister er en forudsætning for at fastholde de nuværende cyklister og at få flere til at cykle. God rejsehastighed er af stor betydning for cyklens konkurrenceevne. Endelig er god sikkerhed en nødvendighed. Målet er som nævnt ovenfor, at anlæg er både sikre, trygge og fremkommelige. Eksempelvis er ”fangeøer” i lyskryds forbedret flere steder mht. cyklisternes fremkommelighed.

Ved etablering af parkeringsbåse er Vej & Park opmærksom på cyklisternes udsyn og fremkommelighed.

Hastighedsgrænserne i boligområder er fastlagt i Hastighedshedsplanen, som er under implementering. Hastigheden i boliggaderne er fastlagt til max. 40 km/t. En evt. lavere hastighed på f.eks. 30 km/t skal vurderes i hvert enkelt tilfælde.

Kommunen arbejder for indførelsen af en miljøzone. Forslagene drøftes med Justits- og Miljøministerierne med henblik på tilladelse til at etablere af en sådan zone i København.

De Grønne Cykelruter anlægges fortrinsvis væk fra de trafikerede veje med deraf følgende mindre risiko for luftforurening. Cykelrutenettet er et tilbud til cyklisterne om alternative ruter til det efterhånden ret godt udbyggede net af cykelstier langs de overordnede veje.

Den kollektive trafik spiller en vigtig rolle for det københavnske transportsystem. Det er vigtigt for Københavns Kommune at forbedre den kollektive trafik. Hovedindsatsen er mere metro, men det er samtidig vigtigt at fokusere på busserne, både indtil Metroen udbygges, og bagefter som supplement til metroen. Med strukturreformen vil Københavns Kommune på sigt få en meget vigtigere rolle i planlægningen af busstrafikken i København. Taksterne vil dog stadig skulle fastlægges i samarbejde med nabokommuner, DSB og Ørestadsselskabet.

Københavns Kommune arbejder løbende med forbedringer af bussernes fremkommelighed.

Samtidig er kommunen begyndt at forsøge at indføre grønne bølger for cyklister. I det omfang det er relevant vil det være oplagt at undersøge, om sådanne grønne bølger kan koordineres med busserne. Københavns Kommune har sammenlignet Metroringen med et letbanealternativ i "Planredegørelsen for den kollektive trafik". Planredegørelsen har dannet baggrund for at Københavns Kommune nu fokuserer på at tilvejebringe finansieringen til en metroløsning.

Københavns Kommunes overordnede målsætning til trafikområdet er at tilvejebringe et effektivt transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Dette betyder, at der fokuseres på cykeltrafikken og den kollektive trafik for at fastholde og skabe nye attraktive alternativer til individuel biltrafik. Udviklingen i biltrafikken afhænger dog mere af andre forhold, herunder særligt den økonomiske udvikling i samfundet generelt. I de senere år har København oplevet et kraftigt stigende bilejerskab og en mindre stigning i biltrafikken. Samtidig planlægges en byudvikling, der vil medføre en stigning i antal indbyggere såvel som arbejdspladser i kommunen. Denne byudvikling vil i sig selv medføre mere trafik. Københavns Kommune har udarbejdet en indledende undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at indføre bompenger eller kørselsafgifter i København. Undersøgelsen resultater behandler p.t. i de relevante politiske udvalg.

Københavns Kommune kræver som hovedregel, at der etableres parkeringspladser svarende til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal ved nybyggeri. Dette skal sikre, at der etableres tilstrækkelig parkering, således at nybyggeriet ikke bidrager til en eventuel mangel på parkeringspladser i nærområdet.

Frem mod næste kommuneplan vil dette parkeringskrav blive revurderet med henblik på at undersøge, om det af miljømæssige årsager kan være hensigtsmæssigt at kræve mindre parkering i stationsnære områder. Nærhed til cykelinfrastruktur er dog ikke i sig selv et argument for at ændre parkeringsnormen, da det er målet, at hele byen er velforsynet med gode cykelforhold.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

## **44. Udateret og ikke-underskrevet brev fra Cykel Logisk Institut**

Cykel Logisk Institut foreslår etablering af overdækkede cykelstier/-ruter. Endvidere at fremme den grønne cykelruteplan og konkrete ruter (eksempelvis Søruten) og broer, der indgår i planen. Der er også forslag til bedre standard på cykelstier og hvilke strækninger der bør forsynes med cykelstier. Der foreslås endvidere forbedring af en række cykelstier og -ruter.

## **Bemærkning**

Overdækkede cykelstier/-ruter vil ikke blive fremmet i Kommuneplanen, ligesom sådanne anlæg ikke er en del af kommunens Cykelpolitik. Overdækning indgår heller ikke, hverken i planen for de grønne cykelruter eller cykelstiprioriteringsplanen.

Cykelruteplanen er revideret og vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2005. Søruten er fastlagt i et forløb vest for Søerne. I Vej & Park er en handlingsplan for de grønne cykelruter ved at blive udarbejdet. Derefter vil der politisk blive taget stilling til udbygningstakten for ruter, broer mv. De cykelstier, der vises i Kommuneplanen, er de cykelstier fra den eksisterende plan (2002 - 2016), der endnu ikke er etableret. Cykelstiprioriteringsplanen er for tiden under revision i Vej & Park, men et revideret forslag kan ikke nå at komme med i Kommuneplanen. I den reviderede plan vil det blive vurderet, om der er flere gader, der bør forsynes med cykelstier. Planen vil også omfatte en prioritering af anlæggene.

De konkrete forslag til forbedringer, f. eks af sikkerhed og komfort, vil indgå i Vej & Parks løbende overvejelser om forbedring af cyklisternes forhold i byen.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

## **45. Brev d.20. september 2005 fra Ulrik Djupdræt**

Ulrik Djupdræt har bemærkninger om følgende:

### **Trafik og byens rum**

- I andre byer i Europa på størrelse med København etableres der letbaner. Ulrik Djupdræt understreger, at en by som København ikke har befolkningstæthed til en metro.
- En metroring vil ligeså effektiv kunne erstattes af busser - såfremt Kommunen prioriterede busser frem for biler.
- Der bør laves undersøgelser af letbane. En letbanes styrke ligger i at transportere folk af større indfaldsveje, og ikke at køre i en lille ring i byen.
- En ringbane er relevant når der er etableret højklasset kollektivtrafik ad de større indfaldsveje til København. Etablering af en metroring vil betyde, at mange mister den nuværende hyppige bus betjening og det vil især gå ud over ældre og dårligt gående.
- Der er andre virkemidler end en metro eksempelvis fredeliggørelse af gader, færre parkerings pladser, forbedre cykeltrafikken og bussers fremkommelighed, delebiler, letbaner og bompunge m.v..
- En ringmetro vil skabe bedre plads til bilerne og især kapre passager fra cyklisterne.
- Det er på tide at videreudvikle og forbedre cyklisternes vilkår.

### **Nordhavnen**

I byomdannelsesområdet ved Århusgade ønskes havnepræget og de nuværende vandarealer bevaret, og der skal være adgang langs vandet samt grønne kiler.

### **Bemærkning**

Københavns Kommune har sammenlignet Metroringen med et letbanealternativ i "Planredegørelsen for den kollektive trafik". Planredegørelsen har dannet baggrund for at Københavns Kommune nu fokuserer på at tilvejebringe finansieringen til en metroløsning. I Projekt Basisnet (1999) undersøgte passagerunderlaget for en lang række forskellige linieføringer og transportsystemer. Resultater var, at en ringforbindelse bedst dækker de største behov. Metroringen skal naturligvis serviceres af gode tilbringerlinier for at sikre den bedst mulige betjening af de områder, ringen ikke dækker, og den bedst mulige udnyttelse af transportsystemet.

De hidtidige erfaringer med Metroen viser, at den ikke direkte konkurrerer med cykeltrafikken. På udvalgte strækninger har Metroen givet mange flere passagerer i den kollektive trafik, samtidig med at cykeltrafikken fortsat er steget.

Vedrørende Nordhavnen henvises til bemærkninger til henvendelse nr. 20 og 33.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **46. Brev (mail) af 20. september 2005 fra Amager Erhvervsråd ved Stig Eidorf**

Amager Erhvervsråd ønsker en havnetunnel til biler, bedre adgangsforhold til Holmen samt overordnede veje på Østamager.

## **Bemærkning**

Kommuneplanen indeholder ikke en konkret linieføring for en eventuel havnetunnel.

Vejforbindelsen mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen prioriteres som det vigtigste nye vejanlæg i kommunen. Andre nye veje kan dog komme på tale som led i at trafikbetjene de nye byudviklingsområder og/eller fredeliggøre Indre By. Flere forskellige løsninger er på tale – der er undersøgt både en østlig havnetunnel med tilhørende ringforbindelse om Indre By og senest en langsgående havnetunnel med tilslutning til Refshaleøen og Amagermotorvejen. I den kommende tid skal disse planer konkretiseres og sammenlignes for at vurdere hvilke løsninger, der bedst løser trafikproblemerne i København.

## **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **47. Brev d. 18. september 2005 fra Camilla Neuenschwander**

Der anmodes om, at der sker en tilretning af kortet i Valby Bydelsplan, så det svarer til det korrekte kort i kommuneplanens hovedstruktur vedrørende Grønne Cykelruter, da det ellers ikke er i overensstemmelse med truffne politiske beslutninger.

## **Bemærkning**

Kommentaren tages til efterretning. Kortene skal naturligvis være overensstemmende, så Valby Bydelsplan vil i den endelige udgave blive rettet i overensstemmelse med kortet i Kommuneplanens Hovedstruktur.

### **48. Brev af 26. august 2005 fra Andelshaveselskabet Strandbo**

#### **49. Brev af 8. september 2005 fra Tine Aage, Vejlauget for Ramundsvej**

Indsigerne ønsker, at den grønne cykelrute langs metroen på Østamager (Amagerruten) opgives eller at den i stedet får en linieføring i forbindelse med Strandparken eller på eksisterende cykelstier langs Amager Strandvej. Ruten betegnes som uattraktiv og unødvendig, og indsigerne vender sig særligt imod, at en række haver må indskrænkes for at give plads til stien.

I brev 49) ønskes desuden trafiksikring af skolevejen til ”Skolen ved Sundet”, ved cykelsti på Engvej.

## **Bemærkning**

Det er vurderet, at Amagerruten vil dække et behov for god fremkommelighed for cyklister i nær tilknytning til byområdet på Østamager og sammenhæng med andre cykelstier, som de rekreative stier i Strandparken ikke kan dække. Den grønne cykelrute opretholdes derfor i det nuværende trace som det mest hensigtsmæssige forløb.

Skolevejen ad Engvej er sikret ved fodgængerovergange, der hjælper børnene på tværs af Engvej ved Italiensvej og ved Samosvej. Der er ikke planlagt cykelstier på Engvej, idet hverken biltrafikken eller cykeltrafikken her er særlig stor.



## **Konklusion**

Henvendelserne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **50. Brev af 21. september 2005 fra Agenda 21 Center Indre Nørrebro**

#### **50 A. Mail af 20. september 2005 fra Agenda 21 Indre Nørrebro/ centerleder Erik Jørgensen**

Agenda 21 Indre Nørrebro har indsendt kommentarer der oprindeligt er fremsendt til høringen om Københavns Miljø og Trafikplan 2004. De mener indsigelserne også er relevant i forbindelse med forslag til Kommuneplan 2005.

Der er knyttet kommentarer til kommunens prioritering af privatbilismen til metroens linieføring som ikke tager hensyn til beboerne i områderne omkring Nørrebrogade og Amagerbrogade. Der knyttedes kommentarer til kommunens udformning af nyanlæg i af byrum.

Agenda 21 Centeret har 3 billige visioner for København:

København som benzinfri by

De opfordrer til, at investere i benzinbegrænsende foranstaltninger bl.a. delebiler, låncykler, el drevene biler og fremme kollektivtrafik, busser, skinnebusser m.v.

Reducere biltrafik og parkeringsmuligheder. Belønne borgere og erhvervsliv som prioriterer en moderne sund livsstil ved bl.a. at opprioritere cykeltrafik og busser. Parkeringsafgifter for ikke handicappede billister bør afspejle grundpriserne i København.

Forgrønnelse af lokale gader og skoleveje

Omdannelse af lokalgader til sivegader og grønne parkområder.

Stengadeforslaget vises som eksempel. Et konkurrence forslag, der er udarbejdet af en lokal borger.

Forslaget omhandler bl.a. nedgravede buslinier og parkeringskældre til fordel for etablering af fælles og sammenhængende opholdsarealer.

Synergiarkitektur

Det foreslås, at København igen går foran og eksperimenterer med udvikling af nye arkitekturprincipper. Der foreslås, at der udvikles nye måder at udvikle arkitektur og lokale byrum på, hvor synergivirkninger vægtes.

Agenda 21 Indre Nørrebro har vedlagt en række ønsker i forhold til nedbringelsen af støjforurening, luftforurening, bedre kollektiv trafik og cykeltrafik m.v.

I mail af 20. september fremsættes desuden forslag til billige boliger med delebiler. Københavns kommune nedsætter antallet af parkeringspladser ved nybyggeri og prioriterer delebilismen. I praksis kan en delebil erstatte 4-5 almindelige bilejerskaber.

## **Bemærkning**

Kommuneplanens retningslinier på trafikområdet afspejler målsætninger og indsatser i Trafik- og Miljøplan 2004 for Københavns Kommune. Hovedindsatserne i trafik- og miljøplanen er netop, at forbedre forholdene for cyklister, at skabe bedre kollektiv trafik, at fredeliggøre boliggader og forbedre trafiksikkerheden og -adfærden. Alle disse tiltag har til formål at mindske trafikens miljøpåvirkning, men kommunens planlægning indeholder også tiltag, der mere direkte retter sig mod miljøpåvirkningen (støjreducerende belægninger, miljøzoner og lignende) I forbindelse med udarbejdelsen af en Byrumshandlingsplan er der sat særlig fokus på samarbejdet mellem forvaltning, politikere og borgere i byrumsprojekter. Der afprøves til stadighed nye metoder i projektudviklingen og borgerinddragelsen med det formål at skabe den størst mulige tilfredshed med og ejerskab af forbedringer i byrummet.

I forbindelse med beslutningen om at åbne Stengade for biltrafik igen er flere forskellige løsningsmodeller blevet undersøgt og diskuteret – også af de lokale borgere - før Bygge- og Teknikudvalget tog beslutning i sagen.

Som udgangspunkt er Københavns Kommune enig i, at vi ikke kan bygge os ud af de trafikale og miljømæssige problemer. Det overvejes dog at bygge enkelte nye vejanlæg, der skal have til formål at betjene Københavns store nye byudviklingsområder, særligt langs havnen, samt at fredeliggøre eksisterende byområder, særligt Indre By, Østerbro og Kongens Enghave. Indledende undersøgelser er sat i værk af disse mulige nye vejanlæg, undersøgelser der bl.a. analyserer anlæggenes indvirkning på miljøet.

Københavns Kommune er ligeledes enig i, at der mange steder i byen bør gives særlig prioritet til fodgængere og ophold. Københavns Indre By har de seneste 43 år udviklet sig med stadigt flere gågader, fredeliggjorte pladser uden parkering og fodgængerprioriterede gadestrækninger. Denne udvikling forventes at fortsætte, idet københavnere i stadigt stigende omfang benytter byens rum til ophold og aktiviteter. Også i brokvartererne og udvalgte strækninger og pladser indrettes på fodgængernes præmisser. Med Metroringen vil København få en række nye stationer, hvor mange mennesker daglig færdes til/fra til fods. Det forventes, at disse stationer vil blive naturlige samlingspunkter for det lokale byliv, og trafikarealerne rundt om disse stationer skal indrettes med særlig vægt på forholdene for fodgængere og cyklister og med særlige muligheder for at understøtte et attraktivt bymiljø.

**BYRUM: Designmanual og Byrumshandlingsplan:**

Københavns kommune har udarbejdet vejledning til udvikling af byrum – dette skal ikke opfattes som en bindende designguide, men retningslinier, som skal sikre at eventuelle projekter kan godkendes i forbindelse med myndighedsbehandling. Bygge- og Teknikudvalget har tiltrådt en handlingsplan for Københavns Byrum, som understøtter synspunktet om behovet for nye måder til at udvikle lokale byrum.

**Stengade som rekreativt rum:**

Kommunen imødeser en præsentation af projektet omkring Stengade/Folkets Park og vil anbefale, at den afholdte konkurrences resultat efterfølgende indgår i en programmering for udvikling af de involverede byrum. Dette under forudsætning af, at forslagene ikke er til hinder for trafikafvikling og trafiksikkerhed.

## **Konklusion**

Henvendelserne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

## **51. Brev d. 19. september 2005 fra Sydhavnsrådet**

Sydhavnsrådet bemærker at bydelen er plaget af gennemkørende trafik langs de store indfaldsveje, som virker som barriere mellem boligkvarterne. Der opfordres til, at der arbejdes for at nedsætte hastigheden dels langs de overordnede veje og i Bavnehøj kvarteret. Lastbiltrafikken langs Ellebjergvej / P. Knudsens Gade ønskes reduceret. Ligeledes foreslås det, at man i kommuneplan fokuserer på sikkerhedsfaktore omkring trafikken på linie med støj- og forurening.

Der opfordres endvidere til at fremme etablering af en bro over Sluseholmen, en station ved Frederikskaj og sikre en metro til Kgs. Enghave/ Sydhavnen.

## **Bemærkning**

Københavns Kommune vurderer løbende trafikafviklingen i København. Hastighedsnedsættelser er en måde at forbedre krydsningsmuligheder, sikkerhed og miljø på, men det er samtidigt vigtigt, at der ikke skabes lokale flaskehalse, der blot eksporterer trafikken og dermed miljøproblemerne til andre dele af byen. Hastigheden er blevet nedsat fra 60 til 50 km/t på P. Knudsens Gade. Effekten af denne hastighedssænkning skal evalueres som baggrund for eventuelle nye hastighedsnedsættelser. Konkret vurderer kommunen mulighederne for at sænke hastigheden på Ellebjergvej og Folehaven. På Folehaven blev i Miljøtrafikugen 2005 gennemført et forsøg med hastighedsnedsættelse.

I 2006 vil Københavns Kommune udarbejde en vejnetsplan, der skal fokusere på den overordnede trafikafvikling i kommunen. Hastighedsnedsættelser, grønne bølger, den tunge trafik og andre emner vil blive behandlet i den forbindelse.

Broen over Sluseholmen søges etableret så hurtigt som muligt, som det fremgår af lokalplanen, og i takt med byudviklingen i området. En station på regionalbanen mellem Hovedbanen og Lufthavnen kan betjene Sydhavnsområdet, men vil samtidig være dyr at anlægge og have konsekvenser for afviklingen af både passagertrafik og godstransport på strækningen. Konsekvenserne af en sådan station skal derfor analyseres nøje sammen med DSB og Banedanmark.

I forbindelse med planlægningen af byudviklingen af Sydhavnen og detailplanlægningen af Metroringen vil mulighederne for at udbygge Metroen blive undersøgt.

En station ved Frederikskaj indgår allerede i kommuneplanforslaget (Hovedstruktur, s. 91) som en mulighed. Kommunen ser gerne en station til betjening af området, der i dag er ringe betjent med kollektiv trafik. Længs Frederikskaj ligger allerede store virksomheder med et betydeligt antal arbejdspladser. Sluseholmen er under udbygning til hovedsageligt boliger med en bebyggelsesprocent på 150. Den endelige beslutning om stationen hører under Staten, jf. også henvendelse 9).

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **52. Udateret brev fra Københavns Delebiler ved Erik Jørgensen**

Henvendelsen indeholder forslag til mindre p-norm og debiler og menes at kunne give billigere boliger.

### **Bemærkning**

Kravet om at etablere en parkeringsplads pr 100 m<sup>2</sup> skal sikre, at der etableres tilstrækkelig parkeringskapacitet til byggeriet, således at nybyggeri ikke bidrager til at forværre parkeringsproblemer i eksisterende byområder. Ideen i at etablere boligområder med særlige krav til beboernes transport er sympatisk, men der er p.t. ikke hjemmel til at kræve bestemt adfærd af beboerne, herunder at det ikke skal være tilladt at anskaffe egen bil.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget

### **53. Udateret brev fra Tanja Eiberg**

Tanja Eiberg har bemærkninger om følgende:

Bilfri områder i Indre By – forslag om at man forlænger den bilfri zone til begge sider af Nyhavn og ned mod Havnen frem til området omkring Toldbodgade.

Trafiksikkerhed. Tanja Eiberg opfordrer til, at forbedre trafiksikkerheden generelt og i området omkring Toldbodgade.

Det foreslås også, at der gøres noget ved luft- og støjforureningen fra tunge køretøjer, herunder turistbusser.

### **Bemærkninger**

Københavns Indre By er i de seneste mange år gradvis blevet mere bilfri, idet stadigt større arealer forbeholdes fodgængere. Denne udvikling forventes at fortsætte, og gennem de senere år er der indhentet gode erfaringer gennem de bilfri dage hvert år i september. Københavns Kommune har ligeledes lavet en række forslag til forbedringer af cyklisterne forhold i Indre By. Det er dog svært

at få plads til alle trafikformer i mange af de snævre gader, hvorfor mange cykelstiprojekter afhænger af, at Indre By fredeliggøres for biler.

Etablering af fodgængerområder langs Nyhavns sydside, samt i Store og lille Strandstræde er i overensstemmelse de skitserede potentialer i forbindelse med handlingsplan for Københavns Byrum. De øvrige ønsker omkring Nyhavns ”skyggeside og Toldbodgade er ikke medtaget og anses af trafikafviklingsmæssige årsager ikke for realistiske.

Københavns Kommune ansøgte i 2003 om miljøzoneordning med krav om filtre på lastbiler og busser der kører i den centrale halvdel af København. Det er i den forbindelse et interessant forslag at fokusere på sight-seeing-busserne, idet de er et af Københavns mange ansigter mod turisterne. Foreløbigt har kommunen fået afslag fra Justitsministeriet. Justitsministeriet har nedsat en arbejdsgruppe, der skal komme med forslag til, hvordan kommunen kan etablere en miljøzone der lever op til Justitsministeriets krav.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **54. Brev (mail) af 11. juli 2005 fra Bjarne Dehs**

Støj er et af byens største problemer, og indsigeren opfordrer til at der etableres støjfri oaser, hvor man kan søge tilflugt for en stund fordybelse og afslapning

### **Bemærkning**

Trafikplanlægningen i København har i mange år satset på at samle trafikken på et net af overordnede veje og at fredeliggøre gaderne i boligområderne mest muligt. Denne indsats fortsætter, f.eks. med indførelse af 40 km/t zoner i alle bolig-gader. På den baggrund ligger de mest støjplagede boliger langs de mest trafikerede veje.

Københavns Kommune arbejder løbende med støjhensyn i den fysiske planlægning i forbindelse med lokalplanlægning, nybyggeri, byfornyelse, fredeliggørelse af boligområder ved hjælp af trafiksaneringer og hastighedsnedsættelser. I Trafik- og Miljøplan 2004 for København slås det fast, at der vil være behov for en ekstra indsats, hvis målet om en halvering af antallet af stærkt støjbelastede boliger inden år 2010 skal nås.

Kommunen er ifølge Miljøministeriets Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af handlingsplaner forpligtiget til senest juli 2007 at gennemføre en støj kortlægning af vejtrafik og særlig miljøbelastende virksomheder. Kortlægningen skal følges op af en handlingsplan i 2008, der bl.a. skal omfatte oplysninger om, hvilke støjreducerende foranstaltninger kommunen agter at sætte i værk i de efterfølgende 5 år.

Et nyt element i kortlægningen vil være, at kommunen vil kortlægge støjbelastningen i offentlige parker og andre stilleområder i byen, men allerede nu arbejdes bevidst med at etablere støjfri områder, hvor der er mulighed for ophold og leg i planlægningen af byens parker.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **55. Brev af 18. september 2005 fra Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København**

### **56. Brev af 20. september 2005 fra Grundejerforeningen Vigerslev Haveforstad**

### **57. Brev af 4. september 2005 fra Bent Andersen**

### **58. Brev af 17. september 2005 fra Utterslevhøj Grundejerforening**

### **59. 80 enslydende breve fra medlemmer af Utterslevhøj Grundejerforening**

I samtlige henvendelser protesteres kraftigt mod den nye bestemmelse i kommuneplanforslaget om en mindstegrundstørrelse på 500 m<sup>2</sup> i B1-områder. Det er den generelle opfattelse, at bestemmelsen vil være medvirkende til en uønsket fortætning af de københavnske villaområder.

I henvendelserne fra Utterslevhøj opfordres direkte til, at kommunen forbyder yderligere udstykninger med en bestemmelse for B1- og B\*-områder.

Såfremt ønskerne ikke imødekommes, opfordres til, at indføjeelse af en bestemmelse om grundstørrelser i B1-områder udskydes, indtil nærmere overvejelser og debat har fundet sted.

### **Bemærkning**

Som det fremgår af bemærkningerne til henvendelse 8) fra Valby Lokaludvalg, er det indstillet, at bestemmelsen udgår af kommuneplanforslaget med den begrundelse der er givet i de nævnte bemærkninger.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver anledning til at foreslå den ændring i kommuneplanforslaget, som er indstillet i kommentarerne til henvendelse 8).

**60. Brev af 19. september 2005 fra Rosenvængets Grundejerkomite, EF Livjægergade 43, AB Holsteinsgade 29 A-C, EF Rosenvængets Allé 40 A&B, Østerbro**

**61. Brev (mail) af 20. september 2005 fra Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse**

**62. Brev af 19. september 2005 fra Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur**

**63. Brev af 19. september 2005 fra Beboerrepræsentationen for Holsteinsgade 13-15-17 + Saabyesvej 1-3-5, Østerbro**

**64. Brev af 15. september 2005 fra Dorte Fischer-Møller, Østerbro**

**65. Brev (mail) af 20. september 2005 fra Helle Selsøe, Østerbro**

**66. Brev (mail) af 16. september 2005 fra Jeanette Majnlund, Østerbro**

**67. Brev (mail) af 17. september 2005 fra Simon Bang, Østerbro**

**68. Brev (mail) af 19. september 2005 fra Anna W. Petersen, Nørrebro (60 enslydende henvendelser)**

I samtlige henvendelser protesteres mod, at Rosenvængets Villakvarter er delt op i et B1-område nord for Rosenvængets Allé og et B3-område for den del af kvarteret, der ligger syd for., da B3-bestemmelsen indebærer, at der kan bygges højere i den sydlige del af kvarteret, hvilket vil gå ud over den kulturarv, som villakvarteret rummer. Der opfordres til at hele Rosenvængets Allé-området udlægges til et B1-område.

Der protesteres også over, at to eksisterende, bevaringsværdige villaer kan rives ned og erstattes af et byggeri, der visuelt kommer til at fremstå som to sammenhængende bygninger, der er massive i 3-6 etager. Det er ejendommene Rosenvængets Allé 32 og 34-38, der i dag bl.a. rummer det tidligere Franske Institut og hvor der muliggøres byggeri i tre til seks etager, der peges på. Hvis ikke den eksisterende byplan (nr. 7) erstattes af en lokalplan med bevaringsbestemmelser for ejendommene, ønskes en villaagtig bebyggelse opført i tilfælde af fornyelse.

### **Bemærkning**

Som det fremgår af bemærkningerne til henvendelse 20) fra Østerbro Lokalråd, er det indstillet, at B3-området mellem Rosenvængets Allé og Saabyesvej ændres til et B2\*-område med en bebyggelsesprocent på maksimalt 70.

Vedrørende bevaringsbestemmelser for enkeltbygninger bemærkes, at dette sker i lokalplan

### **Konklusion**

Henvendelsen giver anledning til at foreslå den ændring i kommuneplanforslaget, som er indstillet i kommentarerne til henvendelse 20).

### **69. Brev af 19. september 2005 fra Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret, Kvarterløft Nørrebro Park Kvarter og Kvarterløft Nordvest.**

I henvendelsen foreslås de samme rammeændringer for DSB's godsbanearreal ved Borgmestervangen som i henvendelsen fra Nørrebro Lokalråd (henvendelse nr. 21). Endvidere foreslås det, at såfremt C2-området bag Føtex bebygges som C2-område bør det indeholde mange underjordiske P-pladser, som skal kunne forbindes med den kommende metro.

Mulighederne for at konvertere stuelejligheder til butikker i Mimersgade og tværgaderne mellem Nørrebrogade og Tagensvej ønskes øget, jf. henvendelse nr. 21.

En række matrikelnumre er udlagt til S2-område med en maksimal bebyggelsesprocent på 150. Arealerne indgår i det planlagte stiforløb mellem Nørrebro Station til Bispeengbuen. S2 rammen foreslås derfor ændret.

#### **Bemærkninger**

Vedr. DSB-arealet og mulighederne for at konvertere stuelejligheder til butikker henvises til bemærkningerne til henvendelse 21).

For at sikre, at den planlagte cykelrute kan realiseres en gang i fremtiden foreslås det, at indsigelsen imødekommes med en særlig bestemmelse herom for S2-området ved Tikøbgade.

#### **Konklusion**

Det indstilles, at S2-området ved Tikøbgade ændres til et S2\*-område med særlig bestemmelse om, at der ved Højbanen skal sikres areal til en planlagt cykelrute mellem Nørrebro Station og Bispeengbuen.

### **70. Brev fra YNKB (Ydre Nørrebro Kultur Bureau) af 19. september 2005**

YNKB ønsker generelt ikke mere byggeri på Ydre Nørrebro. C2- området ved Borgmestervangen foreslås ændret til O3-område eller mindre og det øvrige DSB-areal foreslås ændret fra O3 til O1. Endvidere argumenteres der for at Fragtmandshallerne bevares og indrettes til et internationalt center for kunst og kultur.

#### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse 21).

### **71. Brev (mail) af 19. september 2005 fra Ynitivgruppen på Ydre Nørrebro**

På linie med indsigelse nr. 21 foreslår Ynitivgruppen, at C2-området langs Borgmestervangen ændres til O2- område eller mindre bebyggelsesgrad. Fragtmandshallerne på området ønskes bevaret. Endvidere foreslås O3-området langs Borgmestervangen ændret til O-område.

#### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse 21).

### **72. Brev af 19. september 2005 fra Foreningen "Det Grønne Knæ"**

### **73. Brev af 20. september 2005 fra Grøn Sydhavn**

### **74. Brev af 10. september 2005 fra Karens Minde Gruppen (Agenda 21)**

### **75. Brev af 11. september 2005 fra Agenda 21 Naturgruppen**

## **76. Brev af 19. september 2005 fra Michael Hansen**

## **77. Brev af 16. september 2005 fra Grøn Valby**

Samtlige henvendelser vedrører området Tippen i Kongens Enghave, der ønskes udlagt til rekreative formål i sin helhed med plejeplan, således at der ikke gives mulighed for boligbyggeri i dele af området på langt sigt.

Foreningen "Det Grønne Knæ" fremsætter desuden indsigelse mod lokalplanen for Karens Minde-området og håber, at der ved godkendelse af Kommuneplan 2005 kan rettes op på forholdene. Der udtrykkes modstand mod det muliggjorte plejhjemsbyggeri og boligbyggeri på området, der ønskes opretholdt til rekreative formål med mulighed for at opføre et udsigtstårn på det areal, der er udlagt til plejhjemsbyggeri. Foreningen håber endvidere, at et mindre areal af C1\*-området "Bådehavns-gade Nord/Syd", der i dag henligger som et selvgroet naturområde, kan indgå i den rekreative del af Tippen som mulig campingplads. Endelig foreslår foreningen Sjælør Boulevard omdannet til en grøn stiforbindelse fra Vestre Kirkegård til Karens Minde-området og der kan i princippet sikres en samlet grøn stiforbindelse fra Søndermarken til Køge Bugt/Amager, hvilket findes enestående.

Grøn Sydhavn foreslår endvidere

at der laves en station ved Sydhavns-gade, jf. hovedstrukturen

at Godsbanearialet mellem Sydhavn og Vesterbro skal laves til grøn kile

at linieføringen for Metros 4. etape også betjener Kongens Enghave

Grøn Sydhavn har vedlagt et såkaldt BNI (Bynaturindeks) for Tippen, udarbejdet af Jesper Møller og Ole B. Lyshede

## **Bemærkning**

Vedrørende "Tippen" henvises til bemærkningen til henvendelse 29) fra Danmarks

Naturfredningsforening, idet Vej & Park kan støtte tanken om en udviklingsplan (plejeplan) for den fredede del af Tippen

Til det øvrigt anførte skal bemærkes følgende:

Med Borgerrepræsentationens behandling af modtagne indsigelser og endelige godkendelse af lokalplanen vedr. Karens Minde i mødet den 22.9.05 er placeringen af det kommende plejeboligbyggeri ved Verdisvej blevet bekræftet offentlig høring. Foreningens indsigelse i kommuneplansammenhæng giver på denne baggrund ikke forvaltningen anledning til yderligere bemærkninger.

Vedrørende anvendelse af en del af Bådehavns-gade-området til campingplads bemærkes, at den nuværende rammebestemmelse ikke vurderes at være til hinder herfor, og at pladsen eventuelt vil kunne indrettes midlertidigt, indtil der kan foretages en videre planlægning.

En cykelsti på den sydlige del Sjælør Boulevard vil gribe ind i de eksisterende rekreative funktioner og være vanskelig at føre over Ellebjergvej. En del af den foreslåede strækning indgår i kommunens plan for de Grønne Cykelruter. Lufthavnslinjen og Hvidovreruten forløber fra tunnelen under S-banen ved Trekronergade, langs banen og Kalvebod Strand til Hvidovre Kommune.

Vedrørende stationen i Sydhavns-gade henvises til bemærkningen til henvendelse 51)

Hovedparten af Godsbanearialet er et perspektivområde i Kommuneplan 2005. Synspunkterne om en grøn kile kan indgå i en evt. videre planlægning, når dette måtte blive aktuelt.

I forbindelse med planlægningen af byudviklingen af Sydhavnen og detailplanlægningen af Metroringen vil mulighederne for at udbygge Metroen blive undersøgt.

Det er positivt at indtænke børns og unges behov for, naturoplevelse og trafiksikkerhed, hvilket er i overensstemmelse med Hovedstrukturens intentioner. Den medtagne undersøgelse af BNI

(bynaturindeks) på Tippen er ikke udtryk for, at der er gennemført en egentlig undersøgelse af BNI, men alene at det vurderes, at metoden vil give Tippen en væsentligt højere score end Valbyparken, der med sit resultat på 22 ligger højest i kommunen. I forbindelse med den trufne afgørelse fra Naturklagenævnet vedr. Golføvebane på Tippen er der lagt til grund, at områdets status, placering i

forhold til Natura 2000 området og EU's Fuglebeskyttelsesområde ikke gav anledning til at ændre områdets planstatus som et potentielt byudviklingsområde.

### **Konklusion**

Henvendelserne giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **78. Brev af 30. august 2005 fra Kræftens Bekæmpelse**

Foreningen gør opmærksom på, at ved evt. fraflytning af Danmarks Designskole kan der måske være et udlejningsproblem, såfremt den eksisterende ramme – O5-offentlige formål – fastholdes. Der anmodes derfor om, at der i området også gives mulighed for en bredere anvendelse til f.eks. boliger og private serviceerhverv, idet foreningens økonomi i høj grad er afhængig af indtægter på ejendommen. Det tilføjes, at der ikke er et egentligt projekt for den fremtidige anvendelse, der kan præsenteres for kommunen.

### **Bemærkning**

Som foreningen påpeger, er der endnu ikke konkrete planer for evt. udflytning af designskolen, ligesom foreningen også tilkendegiver, at der ikke foreligger konkrete projekter til en fremtidig anvendelse.

På den baggrund finder Økonomiforvaltningen det mest rigtigt, at afvente en videre konkretisering af foreningens behov/ønsker, før der tages stilling til evt. ændrede/supplerende anvendelsesbestemmelser i forslagets rammedel.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **79. Brev (mail) af 20. september 2005 fra ATP Ejendomme A/S**

Selskabet ønsker øgede byggemuligheder på Langeliniespidsen – byggefelt D og E i lokalplan nr. 197-1. Restbyggeretten i S2\*-området "Østmolen/Pakhuskaj har selskabet beregnet til 20.500 m<sup>2</sup>. Selskabet ønsker at drøfte muligheden for en forøgelse af såvel denne byggeret som den maksimale bygningshøjde, såfremt "det rigtige projekt" gennemføres.

### **Bemærkning:**

Øget byggeri i byggefelt D og E er efter forvaltningernes opfattelse ikke ønskeligt bl.a. på grund af begrænset vejkapacitet. S2\*-rammen i den nuværende form, hvorefter der i alt er muliggjort 52.000 m<sup>2</sup> og en højde på indtil 35 meter anbefales derfor fastholdt.

### **Konklusion:**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **80. Brev af 14. august 2005 fra Grundejere Strandøre 7-19.**

Ejerne refererer til, at de flere gange har vundet klagesager over vurderingen af ejendommene på den nordlige side af Strandøre, idet ejendommene i kommuneplanen er beliggende i et C1-område, men benyttes til beboelse. Grunden til skattesagerne er, at ejendommene beskattes efter kommuneplanens rammer.

Ejerne beder nu om, at ejendommene overføres til et B1-område i lighed med øvrige villaer langs Strandøres sydside.



**Bemærkning:**

Indsigernes ejendomme udgør samtlige villaejendomme på den nordlige side af Strandøre, og Økonomiforvaltningen har på det foreliggende grundlag ikke bemærkninger til det fremsatte ønske.

**Konklusion:**

Det *indstilles*, at ejendommene Strandøre 7-19 overføres fra et C1-område til et B1-område, svarende til den øvrige del af villabebyggelsen langs Strandøre.

**81. Brev af 14. september 2005 fra HMT Arkitekter A/S**

Firmaet gør på ejeren K/S Borgervængets vegne indsigelse mod kommuneplanforslaget for ejendommen Borgervænget 5-7, der ifølge firmaet er beliggende i et område OK1/T2\*. Det foreslås, at ejendommen i stedet udlægges til boligformål med ca. 75 – 100 lejligheder og dagligvarebutik i stueetagen. Det oplyses, at hjælpemiddelcentralen Sahva ønsker at fraflytte de i alt ca. 15.000 m<sup>2</sup>.

**Bemærkning:**

Den pågældende ejendom er ikke beliggende i et OK1/T2\*-område, men derimod i et område for offentlige formål (O4). Ejendommen er en del af Sahva-komplekset og det tidligere Hans Knudsen Instituttet, der ligger på hjørnet af Lyngbyvej og Borgervænget.

En ændring af O4-rammen til en C-ramme forudsætter en nærmere planmæssig vurdering og må indgå i en større sammenhæng af fremtidige planmuligheder i området og kan ikke umiddelbart anbefales.

**Konklusion:**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

**82. Brev af 12. september 2005 fra Nordea Ejendomme**

Nordea Ejendomme, der for Nordea Pension Danmark nyligt har købt den såkaldte Lemvigh-Müller Munck grund langs Vasbygade i Sydhavnen, ønsker at anvende grunden til boligbebyggelse og serviceerhverv, og anmoder om at der igangsættes et lokalplanarbejde som tillader dette.

Nordea Ejendomme ønsker at få muliggjort omdannelsen i første del af planperioden (2006-11) frem for i anden del af planperioden (2012-17), samt at rammebestemmelserne for området ændres fra J1-industri med en maksimal bebyggelsesprocent på 110 til C2- boliger og serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 150. Indsigeren henviser til et medsendt idéprojekt for områdets omdannelse.

**Bemærkning**

Forvaltningen er positivt indstillet overfor at inddrage Lemvigh-Müller & Munck-grunden i den igangværende byomdannelse i Sydhavnsområdet, og den ønskede anvendelse af området til boliger og serviceerhverv vil blive inddraget i det løbende arbejde med byomdannelsen af Sydhavnsområdet.

Forvaltningen finder det imidlertid afgørende, at en fremtidig omdannelse af Lemvigh-Müller & Munck-grunden ses i sammenhæng med den kommende omdannelse af den sydlige del af Enghave Brygge langs Frederiksholmsløbet m.m. Dette er også i overensstemmelse med kommuneplanforslagets rækkefølge for byudviklingen i Sydhavnen, hvor Lemvigh-Müller & Munck-grunden forudsættes omdannet i anden del af planperioden ligesom den sydlige del af Enghave Brygge. Når disse områder er foreslået udbygget fra 2012-17, hænger det sammen med, at byomdannelsen her afhænger af en afklaring af miljø- og risikoforhold omkring H. C. Ørsted Værket, at det skal sikres, at byudvikling bliver hensigtsmæssig i forhold til de investeringer der skal foretages i

infrastruktur, herunder i kommunal service, samt at der tilstræbes en løbende færdiggørelse de enkelte etaper i byomdannelsen.

Der pågår undersøgelser og drøftelser af miljø- og risikoforholdene omkring H. C. Ørsted Værket. Disse undersøgelser og vurderinger vil indgå i den videre planlægning, herunder også i overvejelser om eventuelt behov for at ændre rækkefølgen for byomdannelsen.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men synspunkterne vil indgå i den videre planlægning.

### **83. Brev af 20. september 2005 fra Arkitema A/S**

Henvendelsen sker på vegne grundejere på Teglhølmens Nordkaj (TK-Development og Uniroc Holding ApS), der har forelagt forskellige bebyggelsesforslag i Bygge- og Teknikforvaltningen. Arealerne ønskes ændret fra et erhvervsområde (E1) til et område for blandet bolig og serviceerhverv (C) med hovedvægten på boliger.

### **Bemærkning**

I kommuneplanforslaget og i lokalplan nr. 310 er det aktuelle område fastlagt til blandet erhverv, men i byudviklingsstrategien indgår området som et område, der kan udvikles i 1. halvdel af planperioden.

Forvaltningen er positivt indstillet overfor, at inddrage områderne ved Teglhølmens Nordkaj i den igangværende byomdannelse i Sydhavnsområdet, og den ønskede anvendelse af området til med boliger og serviceerhverv vil blive inddraget i det løbende arbejde med byomdannelsen af Sydhavnsområdet.

Forvaltningen finder det imidlertid afgørende, at omdannelsen af tidligere erhvervsområder omkring Frederiksholmsløbet vurderes i en sammenhæng i forbindelse med den løbende strukturplanlægning for byomdannelsen i Sydhavnsområdet. En eventuel ændring af anvendelsen af det aktuelle område forudsættes derfor fastlagt efterfølgende i kommuneplantillæg og lokalplan.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget, men synspunkterne vil indgå i den videre planlægning.

### **84. Brev af 19. september 2005 fra Michael Hansen, 2450 SV**

Henvendelsen rummer forslag til konkrete rammeændringer i Bådehavnsgade-området og Fiskerihavnen, der nævnes som et af de områder, hvor kreative erhverv og ”gammeldags” fiskeri vil kunne trives i et givent miljø. Hvis der samtidigt åbnes op for boliger i områderne vil man få en mangfoldighed i bymiljøet.

Det foreslås derfor, at de to (tre) rammeområder – ”C1\*-Bådehavnsgade nord og syd” og ”O1\*-Fiskerihavnen” disponeres til senere anvendelse til boliger og rekreativt område, herunder erhvervsfiskeri.

### **Bemærkning**

Det foreslåede indhold i en ny O1\*-bestemmelse er dækket ind i det eksisterende O1\* -område ”Fiskerihavnen” både for så vidt angår det rekreative og erhvervsfiskeraktiviteter. Hvad angår en eventuel boliganvendelse findes dette mest hensigtsmæssigt at skulle ses i forbindelse med en senere planlægning for det større område, som også C1\*-området vil være en del af.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **85. Brev af 14. september 2005 fra HMT Arkitekter**

Henvendelsen er indsendt på vegne ejerne af ejendommene Trekronergade 92 – Kirkbi A/S, Trekronergade 147-151 – Jørgen Tækker og Carl Jacobsens Vej 16-20 - Dades A/S.

Ejendommene er kommuneplanforslaget beliggende i områder til erhverv og industri (E1 og J1). Det foreslås under hensyn til den nære beliggenhed ved den kommende Ny Ellebjerg Station, at ejendommene udlægges til et område for blandet bolig og serviceerhverv (C), som det er foreslået på F. L. Smidth-grunden. Der er vedlagt materiale, der anviser forslag til udvikling af ejendommen Trekronergade 147-151 til bolig og serviceerhverv med nedrivninger og sanering af ejendommen.

### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 8) fra Valby Lokaludvalg

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **86. Brev af 19. september 2005 fra Datea**

Der gøres indsigelse mod, at ejendommen Carl Jacobsens Vej 16-20 i kommuneplanens rammedel er ændret fra industri- og produktion med tilhørende administration til at være placeret i anvendelseskategori E0, med en boligandel begrænset til maksimalt 40 % og en bebyggelsesprocent på max 60 %.

Ejeren ønsker en blandet erhvervsanvendelse ved bl.a. nedrivning af dele af bebyggelsen og opførelse af indskudte etager og trappehuse m.m. De foreslåede ændringer i Kommuneplanen 2005 opfatter indsigeren at være i strid med de reelle muligheder for at omdanne bygningen, da ejendommens indretning ikke er velegnet til ovenstående anvendelse, og idet den nuværende bebyggelsesprocent er ca. 200.

### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 8) fra Valby Lokaludvalg, idet yderligere bemærkes at eventuelle ændringer i bebyggelsesforholdene eller ombygninger indenfor eksisterende bygningsvolumen, der ikke betragtes som tilførsel af nyt etageareal, fortsat vil kunne finde sted.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **87. Brev af 20. september 2005 fra Keops Development A/S**

Selskabet har pr. 1. november 2005 erhvervet ejendommen matr. nr. 1953 Valby, beliggende Trekronergade 92 og der gøres indsigelse mod kommuneplanforslagets rammer for lokalplanlægningen, hvor ejendommen er udlagt til E0 område. Ejendommen ønskes udviklet til et boligområde og foreslås derfor konverteret til et C2- område.

### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningen til henvendelse 8) fra Valby Lokaludvalg

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **88. Brev (mail) fra Per Jørgensen, Henriksgården, Valby**

Afdelingen tilslutter sig, at arealerne ved Kulbanevej benyttes til park m.v. og mener ikke, at det er rimeligt at bygge boliger i området, da grunden er stærkt forurenet – hvilket har givet og giver afdelingen fortsatte problemer, når der skal udføres opgaver på grunden.

#### **Bemærkning**

Der er ikke lagt op til nye boliger, og det anbefales, at der udarbejdes en helhedsplan for området, jf. bemærkningerne til henvendelse 8) fra Valby Lokaludvalg. De nævnte forhold omkring rekreative funktioner og jordforurening inddrages i det kommende planarbejde.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **89. Brev (mail) fra Landinspektørerne Skelstedet**

Henvendelsen er indsendt på vegne Ejendomsselskabet Fuglebakken K/S, ejer ejendommen matr. Nr. 1367 Utterslev, Fuglebakken.

Det oplyses, at den nuværende lejer – Revisionsfirmaet KMPG C. Jespersen – er i pladsnød og muligvis søger nyt domicil. Da genudlejningsmulighederne til kontorer synes meget begrænsede, anmodes om, at ejendommen ændrer status fra et S2-område til et B5-område (boliger).

#### **Bemærkning**

En evt. ændring af ejendommens status bør bl.a. ses på baggrund af den stationsnære beliggenhed og høje biltilgængelighed, hvilket taler for fortsat erhvervsanvendelse (kontorer). Endvidere bør ejendommen ved en evt. ændret planlægning ses i sammenhæng med de arealer langs Grøndalsvænge Allé, som er ledige i forbindelse med afvikling af Energiselskabet E2's aktiviteter. I øvrigt er det ikke vurderet, om bebyggelsen kan gives tilfredsstillende friarealer for boliger, ligesom miljøforhold (støj) kan gøre en boliganvendelse uhensigtsmæssig.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **90. Brev af 19. september 2005 fra Gealan ApS**

Selskabet ønsker som ejer af erhvervsejendommen Brønsholm Allé 45-47 (B1-område) at indrette den 3 etagers erhvervsbygning til boliger, men har hidtil fået afslag under henvisning til Byplan nr. 47 og fordi ejendommen er beliggende i et B1-område. Ønsker ny lokalplan m.h.p. omdannelse af erhvervsbebyggelsen til boliger eller dispensation muliggjort ved en ændring af kommuneplanrammen.

#### **Bemærkning**

Ejendommen (matr.nr. 1 t Brønshøj) består af 1-3 etagers bebyggelse dels med erhverv, dels med boliger. Byplan nr. 47 fastlægger ejendommen som boligområde med villa- og/eller rækkehusbebyggelse i maks. 2 etager. Eksisterende 3 etagers erhvervsbygning kan fortsætte med nuværende lovlig anvendelse. B1-rammen bør på den baggrund fastholdes.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **91. Brev af 17. august 2005 fra Amager Kulturpunkt**

Det foreslås, at hele Amager Kulturpunkt, herunder Amager Bio, udlægges som et O3-område og tankerne om et børnekulturhus, jf. kvarterplanen for Øresundsvejens områdefornyelse, støttes. Endelig ønskes en del af matr. nr. 46 f, Øresundsvej 12, der i dag anvendes til boldbane af daginstitutionerne (Galaxen og Paletten), udlagt som et O3-område.

#### **Bemærkning**

Der henvises til besvarelsen af henvendelse 34).

### **92. Brev af 19. september 2005 fra Accura, Advokataktieselskab**

Der gøres indsigelse mod, at ejendommen Siljangade 1-3 i kommuneplanens rammedel er udlagt til industri- og produktion i anvendelseskategori E0, med en bebyggelsesprocent på max 60 %, hvilket findes at være en alvorlig forringelse i forhold til de nuværende 150%.

De foreslåede ændringer i Kommuneplanen 2005 opfatter indsigeren at være uhensigtsmæssige, idet de vil hindre omdannelse af bygningen til boliger med grønne, attraktive områder i tråd med det miljø, der eksisterer på Prags Boulevard.

#### **Bemærkning**

Bestemmelserne om E0 (og J0) er udviklet på baggrund af et politisk ønske om at sikre bedre miljøer for iværksættere og er et forsøg på en ”deregulering” af planlægningen. Det må understreges, at de normale E- og J-rammer er gældende – også for E0- og J0-områder. Baggrunden er, at den type virksomheder som iværksætterne typisk etablerer, i forvejen er reguleret i hovedanvendelsesbestemmelsen - f.eks. håndværk, liberale erhverv, erhvervsundervisning.

Ved vurdering af, hvilke områder, der er udpeget, er indgået dels den fysiske struktur, herunder vurdering af områdernes velegnethed, dels, at der i de senere år i de udpegede områder har været et relativt stort pres på at nedrive eller ændre den eksisterende bebyggelse med henblik på at lave enten boliger eller andre typer erhverv end de umiddelbart tilladte. Det har også indgået, at der i en del af områderne allerede er et vist kreativt miljø.

Ved udpegningen af de nye områder har det således været et forsøg på at finde en fornuftig balance mellem det ”etablerede” erhvervsliv og mulighederne for de nye typer virksomheder.

Der er i øvrigt i områderne hensyn at tage til bestående erhvervsvirksomheder, der har etableret sig i forventning til, at de kan forurene uden at blive mødt med klager.

Bestemmelsen er et forsøg, og Økonomiforvaltningen vil evaluere bestemmelsens effekt og hensigtsmæssighed over den næste 4-årige periode.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **93. Brev af 21. september 2005 fra Advokaterne Østergade 55**

Der gøres indsigelse mod, at ejendommen Uplandsgade 68 i kommuneplanens rammedel er udlagt til industri- og produktion i anvendelseskategori J0, med en bebyggelsesprocent på max 60 %, hvilket findes at være en alvorlig forringelse i forhold til de nuværende 150%. (J2)

De foreslåede ændringer i Kommuneplanen 2005 opfatter indsigeren at være uhensigtsmæssige, idet de bl.a. vil hindre genopførelse af bygningerne i tilfælde af brand eller afskære muligheden for udvidelser af bygningsarealet, hvis dette behov skulle opstå.

### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse nr. 86) fra Datea og 92) fra Accura, Advokataktieselskab

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **94. Brev af 15. september 2005 fra Advokatfirma Kurt Heeno**

Henvendelsen er indsendt på vegne af de fleste ejere af ejendomme på østsiden af Nyrnberggade, der er mindre 1-3-etages industriejendomme. Det anføres, at ejendommens anvendelse til industri stort set er ophørt, og at de gennem årene er indrettet til kontorer, kreative erhverv, lager m.m. Endvidere er ejendommene naboer til Kofoeds Skole og kommunale institutioner på samme side af Nyrnberggade samt et boligbyggeri på vejens vestside.

Det foreslås derfor, at området udlægges til enten boliganvendelse eller et EO-område for at muliggøre en boliganvendelse i forbindelse med de enkelte erhverv.

### **Bemærkning**

Ejendommene indgår som en del af de store, samlede industriarealer på Østamager, der vil blive taget op til overvejelse i forbindelse med en kommende byudvikling. Økonomiforvaltningen er indstillet på at igangsætte denne planlægning, bl.a. når en igangværende, nærmere analyse af kommunens erhvervsområder har fundet sted. Det findes således ikke hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at udtage ejendommene til særskilt vurdering, isoleret fra sammenhængen.

Der henvises også i den forbindelse til henvendelserne 95) og 96), der omhandler andre to af disse industriområder.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **95. Brev af 19. september 2005 fra Keops Development A/S**

Henvendelsen er indsendt på vegne af 7 ejendomme i området ved Strandlodsvej og Lergravsvej. Området er i forslaget til Kommuneplan 2005 udlagt til industri (J1) med bemærkning i byudviklingsstrategien om, at en planlægning kan finde sted i 1. del af planperioden frem til 2011. Ejerne ønsker, at området allerede nu udlægges som et område til boliger og serviceerhverv (C2-bebyggelsesprocent 150).

### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse 94) fra advokatfirmaet Kurt Heeno, idet yderligere bemærkes, at en fremtidig anvendelse af ejendommene også vil blive vurderet i lyset af den gældende detailhandelsplanlægning, hvor en del af industriområdet er udpeget til pladskrævende butikker.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **96. Brev af 20. september 2005 fra C. W. Obel Ejendomme A/S**

### **97. Brev af 20. september 2005 fra De Forenede Ejendomsselskaber**

### **98. Brev af 20. september 2005 fra Segerlin A/S**

De enslydende henvendelser er indsendt af ejerne af ejendommene Ved Amagerbanen 17, 21-23,31, 37-39. Området er i forslaget til Kommuneplan 2005 udlagt til industri (J1) med bemærkning i byudviklingsstrategien om, at en planlægning kan finde sted i 2.del af planperioden fra 2012-2017. Ejerne ønsker, at området allerede nu udlægges som et område til boliger og serviceerhverv (C).

### **Bemærkning**

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse 94) fra advokatfirmaet Kurt Heeno, idet det yderligere bemærkes, at der i den bebudede, kommende planlægning kan ske en evt. revurdering af byudviklingsstrategiens udbygningstakt.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **99. Brev af 20. september 2005 fra De Forenede Ejendomsselskaber A/S**

Henvendelsen er indsendt på vegne af ejeren af ejendommen Jorisvej 11 – I/S Hadsundvej 12. Ejendommen er i forslaget til Kommuneplan 2005 beliggende i et større område, udlagt til serviceerhverv (S2). Ejeren ønsker, at området udlægges som et område til boliger og serviceerhverv (C) med væsentlig mulighed for opførelse af boliger. Begrundelsen er dels beliggenheden ved bl.a. Amager Strandpark og Kastrupfortet, dels at områdets nuværende anvendelse har fået konkurrence fra attraktive erhvervsbyggerier i den nært beliggende Ørestad.

### **Bemærkning**

Økonomiforvaltningen er enig i, at ejendommens nære beliggenhed til rekreative arealer og boligfunktioner kan tilsige en revurdering af den planmæssige status. Hertil kommer beliggenheden tæt på en kommende metrostation. Man er derfor indstillet på at revurdere områdets fremtidige status, bl.a. når en igangværende, nærmere analyse af kommunens erhvervsområder status har fundet sted.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **100. Brev af 19. september 2005 Amager Strandpark I/S**

Selskabet ønsker at få udpeget et mindre rammeområde med mulighed for husbåde i tilknytning til den sydlige kanal i den nye strandpark. Husbådene skal fungere som faciliteter for servering, kultur mv. Planerne for strandparken giver mulighed for, at der kan etableres et antal faste bygninger til formål af denne karakter, men for at få faciliteter på plads forholdsvis hurtigt er der i startfasen fokus på midlertidige konstruktioner. Her kan husbåde være en mulighed for hurtigt at få rammer for aktiviteter, som der er behov for.

### **Bemærkning**

Placeringen af nogle få husbåde vurderes at kunne imødekomme et behov for faciliteter, samtidig med at de vil kunne indpasses i den sydlige kanal på en tilfredsstillende måde uden at påvirke strandparkens overordnede præg.

Placeringen af husbåde vil kræve dispensation fra den gældende fredning af strandparken, idet denne mulighed ikke var forudset ved fredningens udformning.

### **Konklusion**

Det indstilles, at der udpeges et mindre rammeområde i den sydlige kanal i Amager Strandpark med mulighed for placering af op til 2 husbåde, der højst må være 26 meter lange og 5,4 meter høje. Anvendelsen kan være kulturelle formål, institutioner, publikumsorienterede serviceerhverv, men ikke boligformål. Muligheden for placering af husbåde kan først udnyttes, når fredningsforholdene er afklarede.

### **101. Brev af 19. september 2005 fra Udviklingselskabet Prøvestenen**

Selskabet skitserer muligheder for en udvidet anvendelse af området, med tættere og højere bebyggelse, herunder også mulighed for pladskrævende butikker, mindre dagligvare- og udvalgs-varebutikker, rettet mod områdets funktion som lystbådehavn.

Desuden har selskabet foretaget en nærmere undersøgelse af støjkonsekvenszoner fra eksisterende havneaktiviteter, som peger på, at der kan åbnes for en begrænset boliganvendelse langs den planlagte kanal i den centrale del af havneområdet med passende afskærmninger. Endelig ønskes en udpegning af dele af den kommende lystbådehavn til rammeområde for husbåde. Der er dog ingen konkret beskrivelse af, hvilke dele af lystbådehavnen, der findes egnet, og i hvilket omfang, man ønsker husbåde i området.

### **Bemærkning**

Forvaltningen er principielt positiv over for forslaget om at tilføje det attraktivt beliggende område mere liv ved en blanding af flere funktioner, men dette må ses i sammenhæng med udviklingen af hele Nordøstamager.

I forbindelse med udarbejdelse af kommuneplanforslaget er der foretaget et udredningsarbejde for at belyse de planmæssige muligheder for en større byomdannelse. Potentialerne er store, men miljømæssige og trafikale forhold sætter snævre grænser for mulighederne. Virksomheder og værker i området giver yderst begrænsede muligheder for at indpasse boliger, herunder husbåde. Områdets klasse 5-virksomheder med spildevands- og affaldsbehandling, varme- og elproduktion mv. har afstandskrav på op til 500 m fra forureningsfølsom anvendelse.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **102. Brev af 12. september 2005 fra Refshaleøens Ejendomsselskab**

Overordnet gøres indsigelse mod at Refshaleøen i forslaget til Kommuneplan 2005 er udpeget som et perspektivområde i rækkefølgeplanlægningen til udnyttelse fra 2018. Der savnes konkrete begrundelser herfor. Selskabet finder, at selv 2012 som i Kommuneplan 2001 er en urimelig begrænsning i mulighederne for normal forretningsdrift.

Selskabet drager sammenligninger med den planlagte udvikling af områderne på Holmen og Margretheholm, idet selskabet ikke finder afgørende forskelle på trafikale og andre forhold mellem disse områder og Refshaleøen, hvilket kunne tale for en vis initial udvikling af området.

Dernæst bemærkes, at selskabet ejer hovedparten af området omkring Lynettefortet, og der gøres opmærksom på, at kommuneplanforslagets rammer herom synes at være forkert formuleret, idet det må antages, at kravet i O1\*-bestemmelsen for Lynettefortet om offentlig adgang til området er opfyldt, fordi William Wains Gade, der løber gennem området, er udlagt som privat fællesvej.

Derfor bør bestemmelsen udgå.

Selskabet peger på forskellige faktuelle fejl i rammedelen og hovedstrukturen omkring forudsætninger for områdets anvendelse.

Konkluderende kommer selskabet med følgende forslag til en ændret formulering af bestemmelserne for Refshaleøen i Kommuneplan 2005:



”Efter ophør af den tidligere værftsvirksomhed på området forventes de i lokalplan nr. 209 omtalte områder I og II sammenlagt til et område og på sigt udviklet til blandet bolig – og erhvervsformål. Den endelige udvikling vil være betinget af tilfredsstillende trafikale adgangsforhold. Under hensyn til både tidligere og nuværende betydelige aktiviteter på området vil såvel en renovering som gradvis udbygning af området kunne ske.”

### **Bemærkning:**

Refshaleøen var som nævnt udpeget til perspektivområde i Kommuneplan 2001, hvor en byudvikling først kunne realiseret efter den 12-årige planperiode. Refshaleøen er - ligesom de øvrige perspektivområder i Kommuneplan 2001 - fastholdt som perspektivområde i forslaget til Kommuneplan 2005. Det vil sige, at en byudvikling først kan komme på tale efter 2017. Rækkefølgebestemmelserne for Refshaleøen i Kommuneplan 2001 og i forslaget til Kommuneplan 2005 er samstemmende med rækkefølgebestemmelserne i henholdsvis Regionplan 2001 og Regionplan 2005.

Vedrørende den særlige bestemmelse for O1\*-området – Lynettefortet – om, at ”Eksisterende bygninger kan anvendes til boliger og serviceerhverv med tilknytning til lystbådehavnen under forudsætning af, at offentlig adgang til området sikres” skal bemærkes, at såvel lokalplan nr. 209 som kommuneplanforslaget fastlægger promenader langs fortets kajarealer.

Vedrørende de nævnte faktuelle fejl skal bemærkes, at de miljømæssige forhold - belastninger fra tilgrænsende arealer - stadig kan begrænse anvendelsen af Refshaleøen Vest, og at formuleringen i Kommuneplan 1997 herom ikke alene var baseret på den daværende værftsvirksomhed. Havneslam kan i henhold til lokalplan nr. 209 deponeres i den østlige del af området, som korrekt anført på side 42 i kommuneplanforslagets Hovedstruktur. Kortet på side 73 der bl.a. viser offentligt ejede, alment tilgængelige områder vil blive rettet, så det er korrekt for Lynettefortet.

Vedrørende forslaget til en ændret formulering af bestemmelserne for Refshaleøen i Kommuneplan 2005 skal bemærkes, at alene naboskabet til Renseanlæg Lynetten - med de gældende vejledende afstandskrav til forureningsfølsom anvendelse (boliger m.m.) på 500 m begrænser anvendelsesmulighederne på Refshaleøen. Den nuværende trafikale tilgængelighed lægger endvidere begrænsninger på, hvor stort et aktivitetsniveau der er hensigtsmæssigt.

Området skønnes at have et potentiale for kreative erhverv inden for den eksisterende bebyggelse, men en sådan udvikling må ske med respekt for de trafikale forudsætninger og de miljømæssige forhold i området.

### **Konklusion:**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **103. Brev af 17. september 2005 fra H/F Nokken**

### **104. Brev (mail) modtaget 17. september 2005 fra Lillian N. Holgersen, 2300 S**

Indsigerne ønsker, at arealerne på Nokken, der af kommunen er udlejet til en række lejere, får status som rammeområde til kolonihaver med bebyggelse (Ok 1-område) i kommuneplanen. Det anføres, at der er tale om varige haver, og at de derfor bør udpeges med de rammebestemmelser, der som noget nyt indgår i forslaget til Kommuneplan 2005.

Endvidere gives udtryk for bekymring for, om området påvirkes af udviklingen af de tilgrænsende arealer mod nord ved Artillerivej.

### **Bemærkning**

Det vurderes, at de udlejede arealer som anført er varige kolonihaver. Denne status følger dog ikke af kommuneplanen, hvis rammeområder jo kan revideres, men derimod af Kolonihaveloven, der

tillægger varige kolonihaver en beskyttelse, som går væsentligt ud over, hvad der følger af planlægningen.

De kolonihaveområder, der er afgrænset som Ok1-områder i kommuneplanen, er kendetegnet ved at have en samlet lejekontrakt eller udgøre en ejendom (selvejende haver mv.), hvorved deres afgrænsning er entydigt fastlagt. En sådan afgrænsning eksisterer ikke for Nokkens vedkommende. De enkelte lejekontakter vedrører forholdsvis små lodder, og der er ikke overensstemmelse mellem det udlejede og det faktisk anvendte areal. Ved en afgrænsning af området på baggrund af de nu gældende lejekontrakter vil der ikke kunne opnås et hensigtsmæssigt sammenhængende rammeområde.

Det vurderes derfor, at der må ske en afgrænsning af Nokken, som kan danne udgangspunkt såvel for en kommende udpegning som Ok1-område som for en lejekontrakt. Der skal i den sammenhæng også ses på forholdet til den tilstødende fredning og på forholdet mellem bebyggelsen i området og de gældende rammer for Ok1-områder. Dette arbejde forventes igangsat i begyndelsen af planperioden. Indtil da vil indsigelserne kunne imødekommes ved, at der tilføjes en markering og en bemærkning til det større O1-område, som Nokken er en del af. Det bemærkes her, at en del af området vil kunne overgå til Ok1-område, når der er sket en fastlæggelse af grænserne for kolonihaveområdet på Nokken.

Udviklingen af området Artillerivej Syd berører ikke arealer i O1-området på Nokken, men kan medføre justeringer af vejadgangen hertil.

### **Konklusion**

Det indstilles, at O1-området på Vestamager tilføjes en \* med bemærkning om, at et Ok1-område for Nokken vil kunne udskilles af O1-området, når der foreligger en afgrænsning af det område, der udpeges til kolonihaveformål.

### **105. Brev af 10. september 2005 fra David Neil Kristensen**

I henvendelsen foreslås, at Københavns Kommune udvider København og Amager ved at fylde op langs Øresundskysten og flytning af Københavns Lufthavn. Ønsker parcelhuse i stedet for etageboliger ved Amager Strand samt en lang række andre områder langs Øresundskysten og havneløbet i Københavns Havn. Det ny Amager Strandpark skal laves om, da den er behæftet med en lang række fejl og mangler. Boligstandarden skal hæves og stationsnærhedsprincippet skal skrottes. Indsigeren er imod mere metro. Det foreslås nogle nye kommunedannelser indenfor Københavns Kommune.

### **Bemærkning**

Der er ikke planer om at opfylde strækningerne langs Øresundskysten eller bygge parcelhuse i stort set alle grønne områder langs Øresundskysten og havneløbet i Københavns Havn, bortset fra Islands Brygge Syd og Ørestad. Her er det imidlertid etageboliger, der planlægges. Det sker ud fra en målsætning om at skabe nye bydele med bymæssige kvaliteter og en tilstrækkelig koncentration af nye beboere, der kan danne grundlag for etablering af privat og offentlig service. I en bykommune som København er parcelhusudstyknings ikke et realistisk økonomisk alternativ til etagebyggeri. Københavns lufthavn ligger i Tårnby Kommune og er således ikke omfattet af forslaget til Kommuneplan 2005 for København. Amager Strandpark blev officielt indviet i september 2005 og brugen af området vil finde sin form i de kommende år. Der påtænkes ingen ændringer af områdets overordnede udformning.

### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer af kommuneplanforslaget.

### **106. Kuvert modtaget den 20. september 2005 fra Skolehaveforeningen ved Camilla Friedrichsen**

Der fremsendes forskellige foldere vedrørende skolehaver. Folderne indeholder fakta og visioner omkring skolehavernes fremtid.

Heri gør foreningen opmærksom på de aktiviteter for børn og deres forældre, der udfolder sig i de 11 københavnske skolehaver. Foreningen finder, at havernes aktiviteter bidrager til at opfylde kommuneplanens målsætninger vedrørende børns sundhed og udfoldelsesmuligheder. Foreningen beskriver, at ca. 2 % af de københavnske skolebørn er tilmeldt haverne og at der ydes kommunal støtte i form af gratis arealer samt godt 1000 kr. pr. barn årligt. Foreningen ser behov for en prioritering af dette arbejde i form af en sikring af arealerne og af en driftsoverenskomst.

#### **Bemærkning**

I København anvendes betydelige arealer til skolehaver. De kan medvirke til at give børn og unge erfaringer og gode oplevelser med naturen og med fysisk aktivitet. Dette arbejde er væsentligt, da der er behov for en bred vifte af aktivitetstilbud til børn og unge med forskellige evner og interesser. Men det skal ses i sammenhæng med andre behov for aktiviteter, således at der hersker et rimeligt forhold mellem arealtildelingen til de forskellige tilbud og antallet af aktive brugere. Vilklårene for en driftsoverenskomst er ikke et kommuneplanspørgsmål.

#### **Konklusion**

Henvendelsen giver ikke anledning til at foreslå ændringer i kommuneplanforslaget.

### **107. Brev af 14. september 2005 fra Kant Arkitekter ApS ved Klaus Lange**

Brevet er indsendt på vegne ejeren af ejendommen Halmtorvet 29 A/S. Det oplyses, at det meste af bebyggelsen står tom, hvorfor ejerne ser en oplagt mulighed for at konvertere ejendommen fra et E1-område (blandet erhverv) til et område for blandet bolig og serviceerhverv – C. Der er vedlagt et projekt for den eksisterende, bevaringsværdige bygning mod Halmtorvet med ejerlejligheder i størrelsen 90-120 m<sup>2</sup> og erhverv primært i stueetagen mod Skelbækgade.

Ejeren ønsker at udvikle den resterende del af ejendommen i samarbejde med Københavns Kommune som ejer af Den Hvide Kødbý med en sammenhængende lokalplan.

#### **Bemærkning**

På baggrund af de i brevet nævnte forhandlinger med Økonomiforvaltningen og Bygge- og Teknikforvaltningen kan det anbefales, at ejendommen ændrer status fra et E1-område til et C-område med henblik på umiddelbart at muliggøre den ønskede ændrede anvendelse af dele af ejendommen til boliger. Denne foreløbige ændring af bebyggelsen er ikke isoleret vurderet at medføre krav om udarbejdelse af lokalplan. Der vil dog i forbindelse med den ændrede anvendelse af Den Hvide Kødbý blive udarbejdet en egentlig planlægning, der også omfatter Halmtorvet 29..

#### **Konklusion**

Det indstilles, at ejendommen matr. nr. 1566 Udenbys Vester Kvarter, Halmtorvet 29, ændrer status til et C-område.

## **AFSNIT 4: POLITISKE VEDTAGELSER OG REDAKTIONELLE ÆNDRINGER**

- **Ændringer som følge af politiske beslutninger efter kommuneplanforslagets fremlæggelse til offentlig debat**

Bygge- og Teknikudvalget vedtog på sit møde den 24. august at justere forløbet af den grønne cykelrute på Amager, så Amagerruten forløber ad Holmbladsgade i stedet for svinget. Ændringen indarbejdes på retningsliniekort 8.2 i Hovedstrukturens kapitel 8 om Trafik og byens rum.

Bygge- og Teknikudvalget vedtog på sit møde den 24. august at implementere parkeringsstrategien af 15. juni 2005. Retningslinien for Parkering side 94 i Hovedstrukturens kapitel 8 om Trafik og byens rum justeres i overensstemmelse med beslutningen og der indarbejdes et retningslinjekort for ”Parkering – betalingszoner” i samme afsnit.

Bygge- og Teknikudvalget har på sit møde tiltrådt et oplæg til ”Handlingsplan for Københavns byrum”, som det fremtidige grundlag for udvikling af byrummene i København. Hovedstrukturens kapitel 8 om Trafik og byens rum vil blive justeret i overensstemmelse med beslutningen. Det indebærer, at redegørelsen om udbygges med en beskrivelse af handlingsplanens intentioner.

Parallelt med Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationens behandling af det endelige forslag til Kommuneplan 2005 løber en indstilling vedr. en justering af retningslinier for trafikstøj. Såfremt indstillingen tiltrædes af Borgerrepræsentationen vil forslaget erstatte den nuværende retningslinie om trafikstøj i Hovedstrukturens kapitel 9 om Miljø og ressourcer side 104. Afsnittet om ”Forstærket indsats mod støj” i Redegørelsesdelen side 109 revideres tilsvarende.

Borgerrepræsentationen har vedtaget en lokalplan for Husbåde i Københavns Havn. Lokalplanen indarbejdes dels i Hovedstrukturen som en retningslinie, sandsynligvis i kap. 5 om Byens liv og boliger, dels i Rammedelen som et særskilt kortbilag under de relevante bydele.

- **Redaktionelle ændringer**

### **Hovedstruktur**

Retningsliniekort 6.1 om den rekreative struktur i Hovedstrukturens kap. 6 om Fritid og mødesteder justeres omkring Artillerivej, således at der angives en mulighed for havnepromenade langs havneløbet ved Artillerivej. Kortet over fritidsfaciliteter på side 78 i samme afsnittes vil blive justeret i overensstemmelse med de faktiske forhold.

Hovedstrukturens kapitel 7 om børn og unge rummer et tilsvarende kort over fritidsfaciliteter på side 85. Kortet suppleres i overensstemmelse med de faktiske forhold.

I Hovedstrukturens kapitel 8 om Trafik og byens rum optræder der på side 96 to retningslinier for byens rum: Byrumsstrategi og Tilgængelighed for alle. Der er ikke tale om retningslinjer men redegørelsesstof, der i redigeringen af kommuneplanforslaget til offentlig debat er fejlplaceret. De to afsnit flyttes til Redegørelsesdelen side 97 i samme kapitel.

### **Byudviklingsstrategi**

Strategien er ikke juridisk bindende og vil gennemgå en let ajourføring af de enkelte projektbeskrivelser, såfremt der skønnes behov herfor af hensyn til formidlingsværdien.

- **Rammeændringer**

Samtlige vedtagne tillæg til Kommuneplan 2001 vil blive indarbejdet. Tillæg nr. 32 om husbåde medfører, at der vil ske en supplerende af rammekortene for de enkelte bydele med et nyt opslag herom – på linie med opslagene om detailhandel.

Rammeteksterne vil i øvrigt blive gennemgået og rettet til, bl.a. med baggrund i det i indstillingen anførte om ændringer som følge af Hovedstadens Udviklingsråds vedtagelse af Regionplan 2005.

**Bygge- og Teknikforvaltningen** har vedrørende OK1 og OK2-rammerne til kolonihaveformål bemærket følgende:

I rammerne for lokalplanlægningen, fremgår det af tabellen for OK-områder, at maksimal parcelstørrelse kan være 400 m<sup>2</sup> og 150 m<sup>2</sup> for hhv. OK 1 og OK 2, hvilket er fornuftigt. Det fremgår dernæst, at der maksimalt må bebygges hhv. 40 m<sup>2</sup> og 15 m<sup>2</sup>. Der tillades herved bebyggelser på op til 40 m<sup>2</sup> og 15 m<sup>2</sup> uanset loddens størrelse. Dette bør reguleres med en maksimal bebyggelse på 10 - 20 % af loddens areal eventuelt med et maksimum etageareal.

Byggeri & Boligs hidtidige praksis mht. behandlingen af sager i nuværende kolonihaver er, at tillade et bebygget areal på op til 20 % eller maksimalt 60 m<sup>2</sup> på lodder med en størrelse på op til 400 m<sup>2</sup>. Der findes kolonihaver med en lodstørrelse på over 400 m<sup>2</sup>, hvor vores praksis er at tillade et boligareal på 15 %, dog således at det samlede bebyggede areal højst må være 20 %.

#### **Bemærkning**

Økonomiforvaltningen har ikke med de udformede rammebestemmelser for kolonihave-områderne tenderet en stramning af en eksisterende praksis på området. Der vides således intet at indvende mod, at rammerne gives en udformning i overensstemmelse med de anførte ønsker.

#### **Konklusion**

Det indstilles at rammerne for OK1 og OK2-områder ændres, således at der indføres en maksimal bebyggelsesprocent på 15 for begge områder og at det maksimale kvadratmeter etageareal i OK1-områder sættes til 60 og 25 i OK2-områder.

**Familie- og Arbejdsmarkedsforvaltningen** har i forbindelse med udarbejdelse af forslag til kommuneplanens rammedel også foreslået at ændre det i henvendelse 94) fra advokatfirmaet Kurt Heeno nævnte J1-område ved Nyrnberggade af hensyn til udviklingsmulighederne for den nuværende daginstitution i Nyrnberggade 33. Ønsket blev dog ikke tilgodeset i den forbindelse.

På baggrund af bemærkningerne til henvendelse 94) vil FAFs anmodning blive taget op i den videre planlægning