

efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/.../koebenhavns-politikere-oproert...> Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspringer sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Silje Erøy Sollien

demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebygelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingsammenhænge. Det foreslås desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4, I: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2200

BY:

København N

ADRESSE:

Rantzausgade 8a 3th

E-MAIL:

✉ ses@vandkunst.dk

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

74

INDSENDT AF

Margit Velsing Groth og Henrik Nielsen

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Vanløse 19 11 2018 Margit Velsing Groth og Henrik Nielsen København som verdensby? Kommentar til forslag til kommuneplanstrategi 2018 for København. 1. Overskriften: Verdensby med ansvar. Kommentar: Verdensby sender et forkert signal om retningen for Københavns udvikling. Det signalerer, at byen skal skabe events, bygge højt, udbygge hoteller og lufthavnen for at gøre den tiltrækkende for turister (uheldige eks. på dette har været planer om Formel 1, planer om et kæmpe højhus med HC Andersen landskab ved Nordhavn, tårne på den gamle postgrund mm.). Det er det modsatte, København har brug for. København skal være en menneskevenlig, grøn, bæredygtig og mangfoldig by, der værner om sin historie. Hvis København har fokus på det, bliver den automatisk en verdensby. Det har vi allerede set. Heldigvis er det også i høj grad det, der beskrives i teksten – så ingen grund til den uheldige titel/overskrift. Der er altså brug for at fastholde og forstærke udviklingen af København i den retning. En række målsætninger og forslag i planen modarbejder dette, og det bør ændres. 2. En by i vækst? Kommentar: som det også fremgår af teksten er der bygget voldsomt meget i København de sidste ca. 25 år. Desværre uden vi har fået billige boliger til familier med almindelige indkomster og boliger til studerende. I stedet er der kommet et markant øget antal dyre boliger (10-20 mill. Kr.) og mange uskønne og ikke menneskevenlige højhuse, også i l.række til vandet. De grønne, rekreative områder er blevet indskrænket. Udviklingen har været præget af kommunens ønske om at sælge grunde til højstbydende private bygherrer, og der har manglet en overordnet samlet plan for områderne. F.eks. har børneinstitutioner, skoler og plejehjem ikke været medtænkt. De bliver nu anbragt på de stadig mindre grønne områder. Et plejehjem mases ind på en grund ved Amager Fælled skole, hvor en gruppe borgere i forvejen havde lagt meget arbejde i at få en skolehave i gang. Det massive byggeri i Ørestaden, på Bryggen og i Sydhavnen de sidste 20 år gør det helt nødvendigt at friholde selve Amager Fælled for mere byggeri. Den hektiske byggeaktivitet begrundes i kommunens behov for flere penge (på grund af gamle bindinger af gæld til metro), samt befolkningsfremskrivninger af tilvæksten af nye borgere til kommunen. Byplanlæggere har påpeget, at man langt fra kan regne med disse fremskrivninger, da de altid har svinget (de seneste par år har andelen af børnefamilier, der fraflytter byen, været i stigning). Noget andet er, at den eksisterende boligmasse sagtens kan udnyttes bedre. F.eks. er det helt urimeligt, at der ikke er bopælspligt for alle boliger. Det er skønnet at mere end 3000 boliger kunne skaffes ved at indføre det. Desuden kan airbnb begrænses, de mange tomme erhvervslejemål omdannes til boliger, forældre køb forbydes mm. Der er brug for en tænkepause for byggekranerne og en langt bedre planlægning af byggeri i København, som vi har stolte traditioner for med de mange byggerier i 1940'erne og 1950'erne i Danmark. Det er nødvendigt, hvis målsætninger for København skal opfyldes. Kravene til bygherrer skal skærpes i form af krav om en max. størrelse på 130 kvm., og samtidig et krav om flere små lejligheder. Helt grotesk bliver det, at man samtidig vil nedrive gode almenyttige boliger for at løse det såkaldte "Ghetto problem". En løsning, som alle eksperter er enige om, ikke vil virke. 3. Historisk by med gode byrum Det er en særlig kvalitet ved København, at den har en lang historie og mange gamle bygninger. Dem skal vi værne om – især for vores egen skyld. Men det er også det, turisterne gerne vil se. Det, der giver byen dens særpræg. Det er ikke nye højhuse, som er uegnede på vore breddegrader, især i tæt byområde. Desværre er der eksempler på, at der nedrives uden hensyn til det historiske særpræg. Jf. den nylige sag på Vesterbro, ønsket om at bygge på Stejlepladsen i Sydhavnen. De mange store udstillingsvinduer, samt cafeer, barer og restauranter med lysende neonskilte, der begynder at dominere det gamle Latinerkvarter, er også en udfordring, der bør tages op. Hvis dette smukke kvarter bliver omdannet til fest-zone, er det svært at bo der samtidig. Det harmonerer ikke med målsætningen for byen! 4. Regionalt knudepunkt ? Det harmonerer ikke med målet om bæredygtig by at udvide Københavns s lufthavn med øget trafik. Tværtimod – antallet af fly skal indskrænkes. I stedet skal togforbindelser til og fra Skandinavien og Europa udbygges. En skat på fly kan med fordel overføres til udbygning af tog. 5. Trafik Som det fremgår, er biltrafikken øget markant i byen i løbet af de sidste 10 år – for ikke at tale om de sidste 32 år, hvor vi selv har boet tæt på ring 2. Det skaber et støjhelvede for mange indbyggere og en sundhedsskadelig luftforurening. Det er helt uforeneligt med mål om bæredygtighed. Antallet af biler SKAL ned. En trængsels- og miljøring eller andre effektive løsninger, er helt nødvendige. Samtidig skal den kollektive trafik fortsat udbygges og billiggøres. Det betyder: ikke flere motorveje og ingen såkaldt havnetunnel, som vil medføre massiv støj- og luft forurening ved til og fra kørsel. Al

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Margit Velsing Groth og Henrik Nielsen

forskning og erfaring viser, at sådanne byggerier kun vil medføre øget biltrafik. Lynetteholmen er derfor en dårlig idé! Antallet af store krydstogtskibe skal også reduceres af hensyn til klima og miljø. Konklusion: Der er gode ideer og visioner i planen – men også en del dårlige, som vil modarbejde, at København bliver en menneskevenlig, mangfoldig, grøn, bæredygtig by, der værner om sin historie. Først og fremmest: København skal IKKE blive ved med at vokse i form af mere planløst byggeri, flere højhuse (ikke mange københavnere ønsker dem), flere hoteller til ære for turisterne samtidig med at der gøres indhug i grønne arealer og små lokale åndehuller. Den eksisterende boligmasse kan i stedet udnyttes bedre. Der skal heller IKKE flere biler eller flere fly til København. I stedet skal satses på togforbindelser, mere kollektiv trafik og bedre cykelmuligheder.

POSTNR.:

2720

BY:

Vanløse

ADRESSE:

Åbakkevej 8

E-MAIL:

✉ mvgroth@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

73

INDSENDT AF

James Sheridan

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstejn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: James Sheridan

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Bådehavnsgade 27

E-MAIL:

✉ jim@sheridan.dk

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

72

INDSENDT AF

Heidi Kristiansen

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i Købehavn, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger> Det foreslås konkret at lave udstyknings til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstejn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen ”Værdifulde kulturmiljøer i København” https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet ”sårbarhed” under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra ”2.3 Slusen og bådklubben valby” som beskriver: ”Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne.” Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: ”Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en ”kulturgenopretning” for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder.” Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: ”Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i.” (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstejn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som ’frimærkeudvikling’ af enkeltstående grunde,

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Heidi Kristiansen

hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggesesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Bådehavnsgade 55L

E-MAIL:

✉ heidikristiansen@live.dk

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

71

INDSENDT AF

Sidse Koppel

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse.

1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver.

2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc.

2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer.

3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd.

3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Sidse Koppel

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Bådehavnsgade 27z

E-MAIL:

✉ sidsekoppel@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

70

INDSENDT AF

Jens Lauridsen

POSTNR.

2450

BY

SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger> Det foreslås konkret at lave udstyknings til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstejn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen ”Værdifulde kulturmiljøer i København” https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet ”sårbarhed” under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra ”2.3 Slusen og bådklubben valby” som beskriver: ”Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne.” Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: ”Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en ”kulturgenopretning” for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder.” Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: ”Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i.” (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstejn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som ’frimærkeudvikling’ af enkeltstående grunde,

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Jens Lauridsen

hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggesesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

SV

ADRESSE:

Bådehavnsgade 55 L

E-MAIL:

✉ Jens_lauridsen@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

69

INDSENDT AF

Simone Mira Winther Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vigerslev Stationstov A/S

POSTNR.

2670

BY

Greve

HØRINGSSVAR

Også vedhæftet som PDF. Vedr.: Høringssvar til "Verdensby med Ansvar- Forslag til Kommuneplanstrategi 2018" Emne: Retortvej 1A, 2500 Valby, udlægning til lokalcenter med mulighed for serviceerhverv/detailhandel og boliger. I relation til det udsendte forslag til Kommuneplansstrategi 2018, som vi umiddelbart finder interessant og inspirerende for udviklingen af Valby, som er en vigtig bydel i København, fremsendes hermed vort høringssvar. Vort høringssvar omhandler primært Valby, da vi ejer grunden beliggende på Retortvej 1A, 2500 Valby matr.nr. 3237, hvorfor vi i denne relation med stor interesse følger med i tiltagene for nærområdet og derfor har gjort os flere tanker om udviklingen i takt med de i forvejen planer og behov for området og byen generelt. I denne tilknytning retter vi henvendelse til Jer, idet vi som grundejer har et ønske om, at der i den kommende Kommuneplan 2019, udlægges et område til et stationsnært lokalcenter ved Retortvej 1A, 2500 Valby ved Vigerslev Allé Station, med plads til dagligvarebutikker samt integrerede boliger, således som vi tidligere har modtaget positiv tilkendegivelse fra Københavns Kommune omkring, se sidste afsnit. Området ved Vigerslev Allé station har potentiale til at udgøre et stationsnært kerneområde som kan bidrage til en samhørighed og fortsat intensiveret byudvikling med selve stationen som det trafikale knudepunkt med nærliggende dagligvarehandel samt integrerede boliger, dette med formålet om at opretholde en mangfoldig og moderne bydel. Dette også i relation til den allerede eksisterende byfornyelse som i øvrigt sker i nærliggende områder som Kulbanekvarteret og Grønttorvet. Vi finder netop at vort ønske for området med et lokalcenter falder i tråd med Kommuneplansstrategien for en optimering af Valby, og netop dette område ved Vigerslev Allé station, gør at denne del af Valby får samme muligheder for at optimere hverdagen for borgerne tillige med en forskønnelse af området. For at tilgodese såvel de travle familier og studerendes prioritering af tid samt de fysiske begrænsninger vores ældre kan besidde, vurderer vi, at et sådant stationsnært lokalcenter med mulighed for at handle, bo samt benytte offentlig transport, kan bidrage til at imødekomme områdets forsyning. Idet vi ved tidligere møder med repræsentanter fra Københavns Kommune, herunder Tue Rex, Mads Laursens, Peter Høiriis Nielsen samt Tina Saaby har drøftet vort projekt og ønsket om etablering af dagligvarebutikker i stueplan med hertil integrerede boliger på tidligere nævnte adresse, til hvilket vi i øvrigt modtog positiv tilkendegivelse, opfordrer vi venligst til at vort høringssvar tilsvarende imødeses i den kommende Kommuneplan 2019, således vi som grundejer opnår de rette forudsætninger for den allerede igangsatte projektering for grunden. Vi ser frem til at høre fra Jer, og står naturligvis til rådighed for nærmere uddybelse og spørgsmål i mellemtiden. Med venlig hilsen Vigerslev Stationstov A/S Jan Poulsen Adm. Direktør

POSTNR.:

2670

BY:

Greve

ADRESSE:

Hundige Strandvej 190, 1. sal

E-MAIL: sr@remaetablering.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

60390835

MATERIALE: [hoeringssvar_valby_retortvej.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Vigerslev Stationstov A/S

Reitan Ejendomsudvikling A/S

□ Hundige Strandvej 190, 1. sal.
DK – 2670 Greve
Tlf.: 36 34 14 40
Fax: 36 77 57 11

Dato: 19. november 2018

Vedr.: Høringssvar til "Verdensby med Ansvar- Forslag til Kommuneplanstrategi 2018"

Emne: Retortvej 1A, 2500 Valby, udlægning til lokalcenter med mulighed for serviceerhverv/detailhandel og boliger.

I relation til det udsendte forslag til Kommuneplansstrategi 2018, som vi umiddelbart finder interessant og inspirerende for udviklingen af Valby, som er en vigtig bydel i København, fremsendes hermed vort høringssvar. Vort høringssvar omhandler primært Valby, da vi ejer grunden beliggende på Retortvej 1A, 2500 Valby matr.nr. 3237, hvorfor vi i denne relation med stor interesse følger med i tiltagene for nærområdet og derfor har gjort os flere tanker om udviklingen i takt med de i forvejen planer og behov for området og byen generelt. I denne tilknytning retter vi henvendelse til Jer, idet vi som grundejer har et ønske om, at der i den kommende Kommuneplan 2019, udlægges et område til et stationsnært lokalcenter ved Retortvej 1A, 2500 Valby ved Vigerslev Allé Station, med plads til dagligvarebutikker samt integrerede boliger, således som vi tidligere har modtaget positiv tilkendegivelse fra Københavns Kommune omkring, se sidste afsnit.

Området ved Vigerslev Allé station har potentiale til at udgøre et stationsnært kerneområde som kan bidrage til en samhørighed og fortsat intensiveret byudvikling med selve stationen som det trafikale knudepunkt med nærliggende dagligvarehandel samt integrerede boliger, dette med formålet om at opretholde en mangfoldig og moderne bydel. Dette også i relation til den allerede eksisterende byfornyelse som i øvrigt sker i nærliggende områder som Kulbanekvarteret og Grønttorvet.

Vi finder netop at vort ønske for området med et lokalcenter falder i tråd med Kommuneplansstrategien for en optimering af Valby, og netop dette område ved Vigerslev Allé station, gør at denne del af Valby får samme muligheder for at optimere hverdagen for borgerne tillige med en forskønnelse af området. For at tilgodese såvel de travle familier og studerendes prioritering af tid samt de fysiske begrænsninger vores ældre kan besidde, vurderer vi, at et sådant stationsnært lokalcenter med mulighed for at handle, bo samt benytte offentlig transport, kan bidrage til at imødekomme områdets forsyning.

Vigerslev Stationstov A/S

Reitan Ejendomsudvikling A/S

Idet vi ved tidligere møder med repræsentanter fra Københavns Kommune, herunder Tue Rex, Mads Laursens, Peter Høiriis Nielsen samt Tina Saaby har drøftet vort projekt og ønsket om etablering af dagligvarebutikker i stueplan med hertil integrerede boliger på tidligere nævnte adresse, til hvilket vi i øvrigt modtog positiv tilkendegivelse, opfordrer vi venligst til at vort høringssvar tilsvarende imødeses i den kommende Kommuneplan 2019, således vi som grundejer opnår de rette forudsætninger for den allerede igangsatte projektering for grunden.

Vi ser frem til at høre fra Jer, og står naturligvis til rådighed for nærmere uddybelse og spørgsmål i mellemtiden.

Med venlig hilsen
Vigerslev Stationstov A/S

Jan Poulsen
Adm. Direktør

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

68

INDSENDT AF

Mike Bryde

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Burstein Consult

POSTNR.

2860

BY

Søborg

HØRINGSSVAR

I forbindelse med ejendommen Vibevej 23, 2400 København NV, matrikel nr. 155 , UT, ønsker ejer at muliggøre konvertering til studieboliger i eksisterende ejendom. I fremlagte projekt er der lagt vægt på at ejendommens fremtidige fremtoning tager hensyn til karakteren af de nærliggende arealer, bygninger og den oprindelige bygnings arkitektoniske linjer. Vi føler selv at vi har fundet den optimale variation af nyt og gammelt, med stor hensyntagen til eksisterende bygninger, naboer m.v. Vi mener samtidig at projektet er i tråd med området generelt, samt de politiske visioner for byens udvikling og etableringen af flere studieboliger. Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan og vi sætter derfor vores lid til, at det politiske system i forbindelse med den nye kommuneplan, kan se de mange fordele for området, med en anvendelsesændring af ejendommen. Vi ser frem til at hører fra Jer

POSTNR.:

2860

BY:

Søborg

ADRESSE:

Marienburg Alle 11A

E-MAIL:

 mbr@burstein.dk

MATERIALE:

 [hoeringssvar_til_kp19.pdf](#)

 [bilag_1_-_stoetteerklaering_til_renovering_af_vibevej_23_2400.pdf](#)

 [bilag_2_-_tegninger_-_vibevej_23.pdf](#)

 [bilag_3_-_fuldmagt_-_mike_bryde.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

**Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V**

Att.: Økonomiforvaltningen

Vedr.: Vibevej 23

**Ansøgning om ændring af anvendelse af
eksisterende ejendom - matr.nr. 155 UT, Vibevej 23.**

Vi fremsender hermed en ansøgning for ønsket ændring af den nye kommuneplan, så ovenstående matrikel går fra en kategori E0 til en kategori C-område.

Der har længe i Københavns kommune været planer om at løfte kvarteret og skabe et trygt miljø for områdets beboere. Utallige bekymringer og samtaler i nærområdet, lokalpolitisk og ved det lokale politi gennem de seneste mange år, har desværre drejet sig om netop ejendommen Vibevej 23.



Foto taget fra hjørnet af Vibevej og Ørnevej

Vi ønsker at bidrage til kvarterløftet ved at modernisere ejendommen på Vibevej, og med en anvendelsesændring skabe liv i området, som ellers fremstår nedslidt og utrygt efter mørkets frembrud.

Ejerne af ejendommen har igennem længere tid ønsket at udvikle ejendommen, men mange udfordringer har stået i vejen for at muliggøre en overordnet nytænkning af ejendommens anvendelse. Ejendommens ejere har dog nu arbejdet på et projekt, som vil løfte ejendommen væsentligt, og således bidrage til et forbedret nærmiljø. Ejerne er klar til at iværksætte projektet, straks muligt efter der er givet fornødne tilladelser.

Området retrospektivt

Gennem årene har ejendommen haft mange uheldige sammenkoblinger med uro i nær-området, dels på grund af lejersammensætningen, men også kommunens Center for Rusmiddelbehandling på Ørnevej (nabobygningen) har skabt problemer.

Der har været utallige episoder med uro, ulovlig handel med forskellige effekter, bandekriminalitet, fixning, tilfældig aflæsning af affald m.v. på og udenfor ejendommen, og vicevært og lejere finder jævnligt efterladenskaber i gården, ligesom Københavns Politi jævnligt tilkaldes ejendommen.

Ejendommen skaber i sin nuværende form og anvendelse, en sort passage mellem to boligområder, som dels skaber en utryk og mørk korridor, ikke mindst fordi området efter kontortid ligger ødet og mennesketomt hen.



Luffoto taget fra nordvest.

Ejerne har helt fra starten ikke ønsket at lade ejendommen nedrive, men har ønsket at bibeholde bygningen og dens arkitektoniske linjer. Vi har derfor netop ansøgt kommunen (TMF) om en randudfyldning af hjørnet Vibevej/Ørnevej, for på denne måde at lukke gården af og ved hjælp af kvadratmeterudvidelse skabe et rentabelt projekt, der gør en totalrenovering af ejendommen og omkringliggende udearealer muligt.



Positiv dialog med lejere og brugere af ejendommen, har gjort det muligt at rømme ejendommen jf. div. aftale m. lejere.

Vibevej i fremtiden

Vi mener at ejendommens placering, fremtidige fremtoning og størrelse vil være bedre anvendt til ungdomsbolig eller tilsvarende. Det giver mulighed for at skabe liv i området i de sene timer og derved skabe mere tryghed for beboere og børn i nærområder.

Området er et kendt skole- og uddannelsescenter, hvor der i 2016 var registret 13 skoler i en omkreds af 1000 meter fra ejendommen.

Derfor færdes der en meget varieret gruppe mennesker til dagligt i området, som ud på eftermiddagen tynder ud og efterlader området mennesketomt når skoler og arbejdspladser lukker.

For at skabe en kontinuerlig 'trafik' af mennesker og et livsrum efter mørkets frembrud, skal både ejendommen og samlingsstederne rundt om bygningen indbyde til ophold og målrettes unge mennesker. Unge studerende vil bidrage til liv og er samtidig en målgruppe som passer godt ind i det multikulturelle og urbane københavnerkvarter.

Det forventes, at ejendommen med en anvendelsesændring, vil kunne rumme lige under 100 ungdomsboliger. Ejendommen vil således fremadrettet kunne afhjælpe en del, at de udfordringer, som Københavns Kommune har og får omkring indkvartering af unge studerende i byen.

I projektet er der lagt vægt på at ejendommens fremtidige fremtoning tager hensyn til karakteren af de nærliggende arealer, bygninger og den oprindelige bygnings arkitektoniske linjer. Vi føler selv at vi har fundet den optimale variation af nyt og gammelt, med stor hensyntagen til eksisterende bygninger, naboer m.v.

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan og vi sætter derfor vores lid til, at det politiske system i forbindelse med den nye kommuneplan, kan se de mange fordele for området, med en anvendelsesændring af ejendommen.

Med venlig hilsen

Mike Bryde

Bilag: Bilag 1 - Støtteerklæring fra Områdefornyelse Fuglekvarteret.
Bilag 2 - Tegninger fra nuværende og fremtidige forhold.
Bilag 3 - Fuldmagt af 05.08.2018.



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Fysik

NOTAT

Til rette vedkommende

Støtteerklæring til etablering af kontorhotel på Vibevej 23, 2400 København NV

Områdefornyelse Fuglekvarteret vil gerne give denne støtteerklæring til udviklingen af ejendommen på Vibevej 23, 2400 København NV.

I sin nuværende nedslidte og ødelagte stand bidrager bygningen ikke med noget til området, men genererer tværtimod stor utryghed ved at være i så dårlig stand. Funktionerne i bygningen i dag skaber uro i kvarteret, da det tiltrækker uheldige episoder som ex. knivstikkerier og skyderier.

I Områdefornyelsen arbejder vi med mange forskellige tiltag for at løfte kvarteret hen mod en mere generel københavnerstandard, etablere nogle gode mødesteder, og udnytte de udviklingspotentialer der er i et udsat byområde, blandt andet ved at trække investeringer til kvarteret.

Ejeren af bygningen er interesseret i at deltage i denne udvikling, og vil med sit tiltag give mulighed for at spille ind i de fysiske planer vi i Områdefornyelsen er ved at udarbejde for blandt andet Vibevej, der i løbet af 2019 bliver en plads til kvarteret, en sivegade med mulighed for caféer og andre åbne funktioner som fx en legeplads.

Vi giver denne støtte i håb om, at vi så snart som muligt kan få tiltrukket nogle sikre og mere etablerede funktioner i denne bygning på Vibevej, og vi er overbeviste om, at etableringen af et kontorhotel med flere åbne funktioner til borgerne i Fuglekvarteret vil give området et meget tiltrængt løft.

Med Venlig Hilsen

Marie Grundtvig
Projektleder
Områdefornyelse Fuglekvarteret.

17-03-2017

Sagsnr.
2017-0126971

Dokumentnr.
2017-0126971-1

Sagsbehandler
Marie Grundtvig

Områdefornyelse Fuglekvarteret

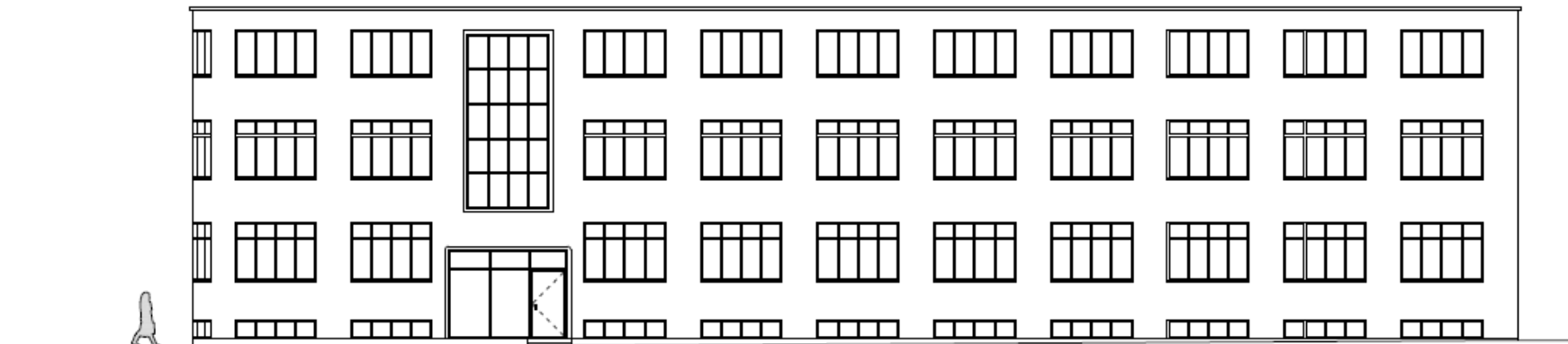
Glentevej 70B, stuen
Postboks 339
2400 København NV

Mobil
2146 5299

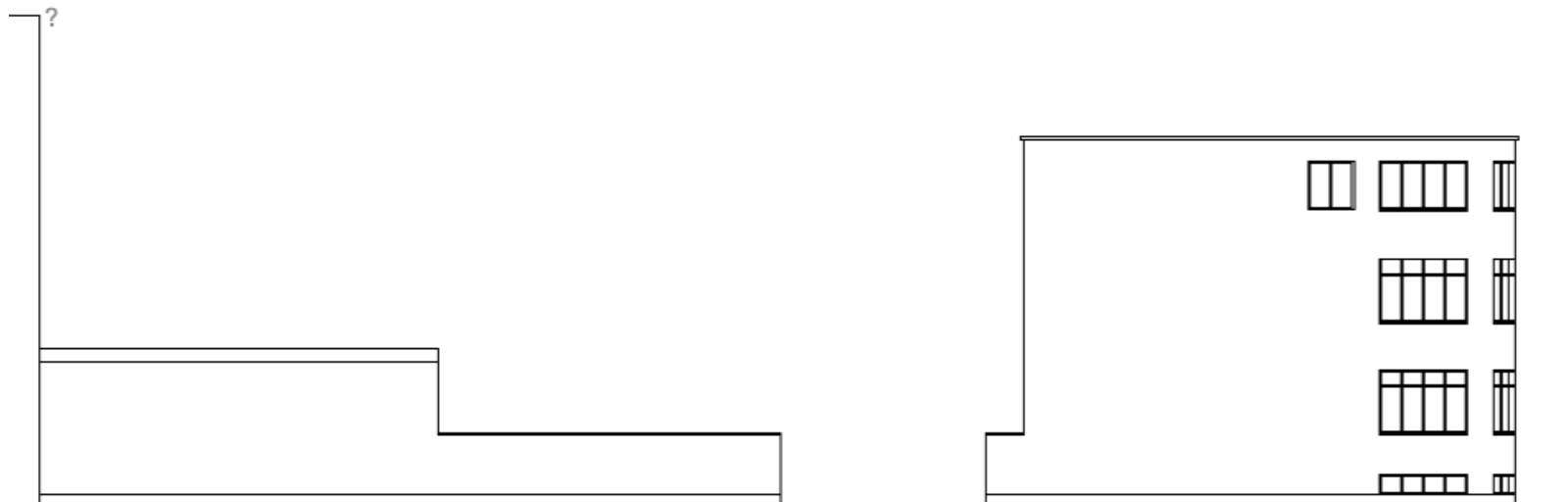
E-mail
CG3Q@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009809452

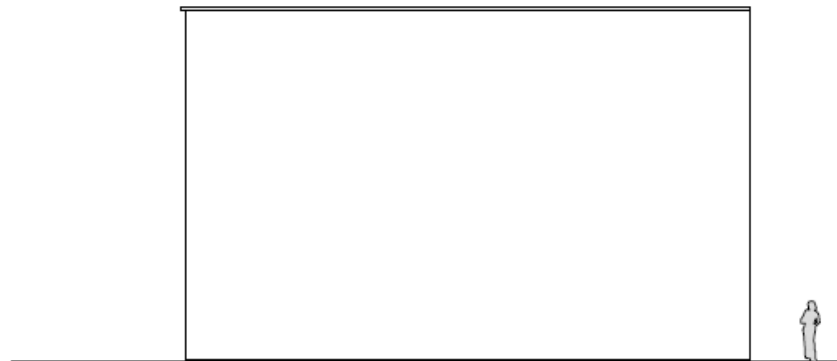
Eksisterende forhold – Opstalt vest



Eksisterende forhold – Opstalt nord

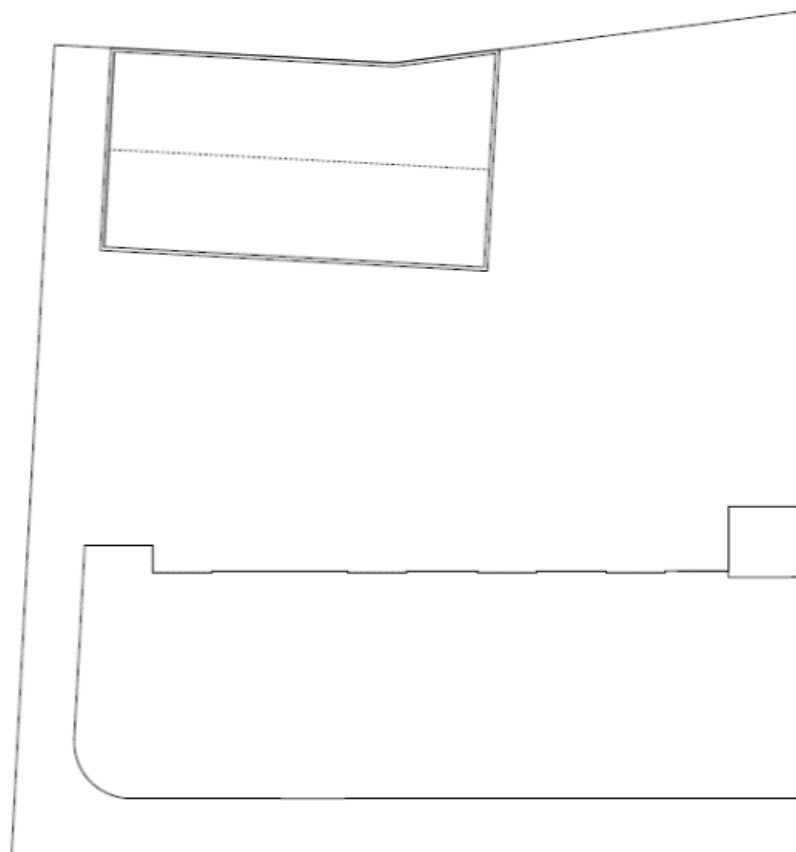


Eksisterende forhold – Opstalt syd



Opstalt Syd

Eksisterende forhold – Situationsplan



Fremtidige forhold – Opstalt vest



Fremtidige forhold – Opstalt syd



Fremtidige forhold – Opstalt øst



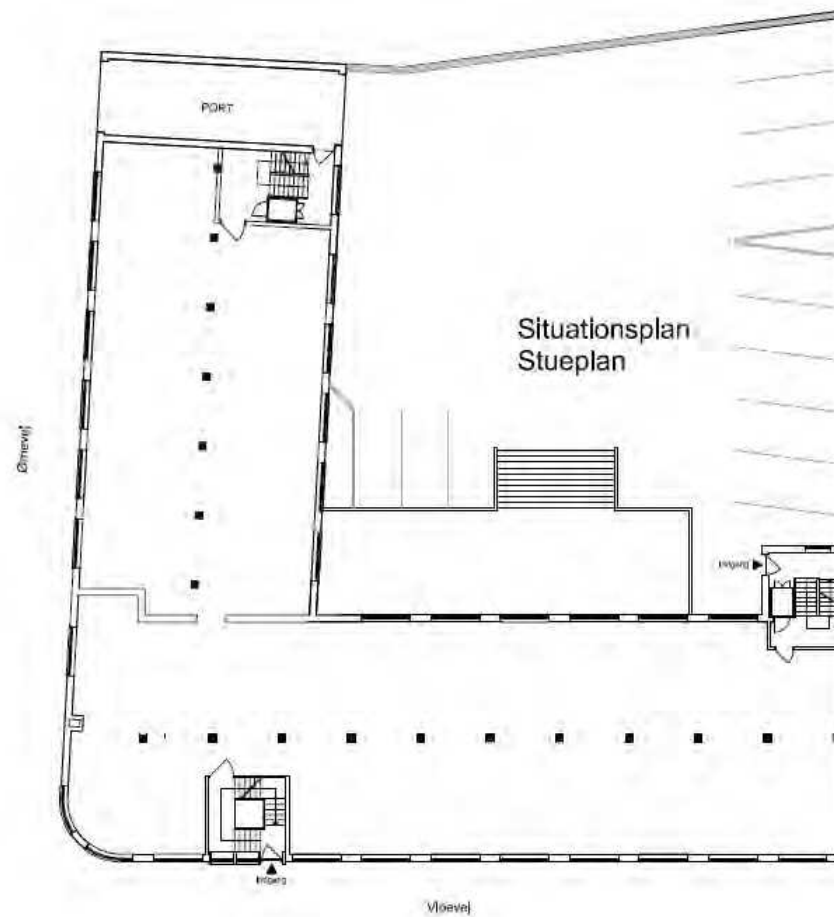
Fremtidige forhold – Opstalt nord



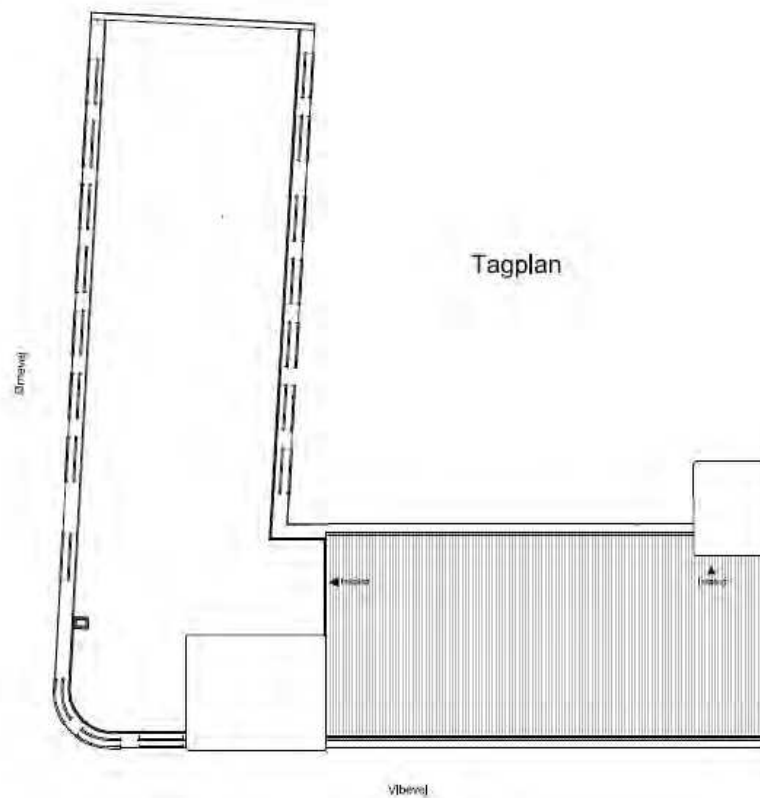
Fremtidige forhold – Snit



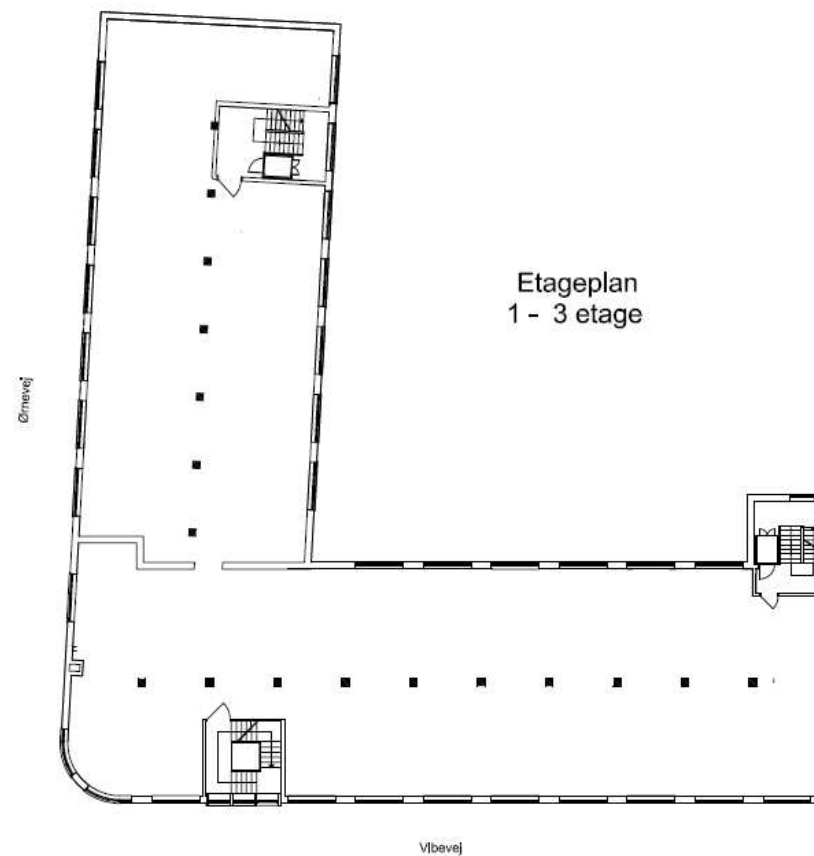
Fremtidige forhold – Situationsplan



Fremtidige forhold – Tagplan



Fremtidige forhold – Etageplan



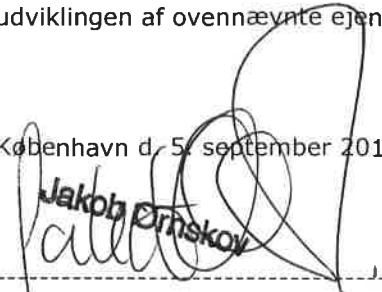
CDK Ejendomme ApS
c/o JØ – Asset Management ApS
Wilders Plads 8A
DK-1403 København K.

F U L D M A G T

Vedrørende ejendommen
Vibevej 23, DK-2400 København NV.

Undertegnede ejer giver hermed fuldmagt til, at Mike Bryde på vores vegne kan føre dialoger med Københavns Kommune samt ansøge relevante myndigheder om diverse tilladelser i forbindelse med udviklingen af ovennævnte ejendom.

København d. 5. september 2018


Jakob Ørnskov

CDK Ejendomme ApS



HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

67

INDSENDT AF

Gyda Honoré

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavnsvej. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Gyda Honoré

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Kenny Drews Vej 9

E-MAIL:

✉ gyda.honore@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

66

INDSENDT AF

Claus Krarup

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leveby er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse.

1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver.

2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc.

2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer.

3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd.

3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebygelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Claus Krarup

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Kenny Drews Vej 9

E-MAIL:

✉ ck@nethinden.dk

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

65

INDSENDT AF

Simone Mira Winther Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

REMA Butiksudvikling A/S

POSTNR.

2670

BY

Greve

HØRINGSSVAR

Indeholder to uafhængige høringssvar hhv. ang. (1) Lokalcenter Kastrupvej og (2) Bemærkning til parkeringsnormen i Københavns Kommune, begge er ligeledes vedhæftet som PDF. (1) LOKALCENTER KASTRUPVEJ, se vedhæftet bilag I i relation til den igangværende høring af Kommuneplanstrategi 2018 for København, der går forud for den kommende revidering af kommuneplanen, skal vi hermed anmode om en mindre fysisk udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej, der ligger langs med Kastrupvej mellem Lemnosvej og (næsten) Ceylonvej. Rammebetegnelsen i Kommuneplan 2015 er B2 – 161. Selve detailhandelsrammen for lokalcenteret er på de maksimalt tilladte 3.000, hvoraf ca. 1.640 m² er benyttet til butiksareal, bl.a. til en REMA 1000 butik beliggende på Kastrupvej 135. Anmodningen går derfor kun på at inkludere adresserne Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr.nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København, i det eksisterende lokalcenter for derigennem på sigt at give mulighed for en udvidelse af den eksisterende butik op til de maksimalt tilladte 1.200 m² for den type butikker samt etablere yderligere lejligheder efter samme princip, som der allerede forefindes. Afgrænsningen fremgår af vedlagte bilag I, hvor lokalcenterets fysiske placering er markeret med grønt og udvidelsen af centeret er markeret med rød skravering. Inde for en radius af 500 meter af butikken findes der 4.267 boliger, svarende til 8.796 personer og det er vor opfattelse, at ovennævnte mindre fysisk udvidelse af lokalcenteret vil styrke centeret og dermed lokalområdet. (2) PARKERINGSNORMEN I KØBENHAVNS KOMMUNE Med henvisning til side 10-11 i Planstrategien, hvor det fremgår, at bilejerskabet i København er stigende, at bilen er det primære transportmiddel, at andelen af korte ture i bil er steget og at det sammenlagt lægger pres på byens arealer til parkering, opfordres Københavns kommune hermed til revurdere den eksisterende generelle og restriktive norm for bilparkering i forbindelse med dagligvarebutikker til en mere dynamisk tilgang, hvor der skelnes mellem placeringer i tætbyen og placeringer ved trafikårer. Den gældende kommuneplan fastsætter parkeringsnormen for dagligvarebutikker til maks. 1 pr. 150 m² bruttoetageareal samt, at der ved en konkret vurdering kan maksimeres til 1 pr. 100 m² eller minimeres til 1 pr. 200 kvadratmeter. Det betyder konkret, at med den reviderede Planlov (hvorpå det friske kommuneplantillæg, Butiksstørrelser i Detailhandlen, hviler) der muliggør dagligvarebutikker på op til 1.200 m² i lokalcentre i Københavns kommune, kan der generelt etableres maks. otte parkeringspladser, men ved en eventuel konkret vurdering, kan der etableres op til maksimalt 12 parkeringspladser og i værste tilfælde maksimum seks pladser. Seks, otte, tolv eller i nogen tilfælde ingen parkeringspladser til en dagligvarebutik kan i mange tilfælde fungere fuldstændig fint, hvis en butik er placeret som f.eks. REMA 1000 på Hammerichsgade, Netto på Rådhuspladsen eller ved Nørreport station eller en hvilken som helst anden kæde placeret ved et trafikalt offentligt knudepunkt. Men lige så snart man bevæger sig uden for den tætte by, hvor kollektiv trafik benyttes i mindre grad og hvor folk også bor, begynder manglende parkeringspladser ved dagligvarebutikker at betyde unødigt trafik i form af afventende cirklen rundt mens man venter på en ledig plads eller man holder i tomgang. Begge dele er lige unødigt forurenende. Københavns kommune har rigtig mange trafikale årer med tæt biltrafik, hvor folk færdes af forskellige årsager og får deres hverdag til at hænge sammen. Derfor vil det være relevant at tænke folks handlemønstre ind i denne daglige hverdagsfærd ved at revurdere den gældende parkeringsrestriktion og give mulighed for en yderligere differentiering af parkeringsnormen afhængig af, hvor folk benytter offentlige transportmidler og hvor de er afhængige af deres bil, der bl.a. også bruges til dagligvareindkøb. Tilstødende kommuner til København arbejder med minimumskrav for parkering til dagligvarebutikker, formentlig netop for at vise hensyn til borgere i kommunen og miljøet. For eksempel kan nævnes: - Frederiksberg kommune har et minimumskrav på 1 pr. 50 m² butiksareal (bruttoareal) - Tårnby har et krav om minimumskrav på 1 pr. 12 m² salgsareal - Hvidovre har et minimumskrav på 1 pr. 25 m² butiksareal (bruttoareal) - Gentofte har et minimumskrav på 1 pr. 12,5 m² butiksareal (bruttoareal) Forhåbentlig kan ovenstående inspirere til at revurdere og genoverveje parkeringsnormen for etablering af dagligvarebutikker i København kommune. Som aktør i branchen, vil vi gerne tilbyde at indgå i dialog og udveksle erfaringer.

POSTNR.:

2670

BY:

Greve

ADRESSE:

Hundige Strandvej 190, 1. sal

E-MAIL:✉ sr@remaetablering.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

60390835

MATERIALE: [bemaerkninger_til_planstrategi_kastrupvej.pdf](#) [bemaerkninger_til_planstrategi_parkering.pdf](#) [bilag_1.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Bemærkninger til Planstrategi

Lokalcenter Kastrupvej

I relation til den igangværende høring af Kommuneplanstrategi 2018 for København, der går forud for den kommende revidering af kommuneplanen, skal vi hermed anmode om en mindre fysisk udvidelse af Lokalcenter Kastrupvej, der ligger langs med Kastrupvej mellem Lemnosvej og (næsten) Ceylonvej. Rammebetegnelsen i Kommuneplan 2015 er B2 – 161.

Selve detailhandelsrammen for lokalcenteret er på de maksimalt tilladte 3.000, hvoraf ca. 1.640 m² er benyttet til butiksareal, bl.a. til en REMA 1000 butik beliggende på Kastrupvej 135.

Anmodningen går derfor kun på at inkludere adresserne Kastrupvej 139, Ceylonvej 1 og Ceylon 3, henholdsvis matr. nr. 2856, 2873, 2874, alle Sundbyøster, København, i det eksisterende lokalcenter for derigennem på sigt at give mulighed for en udvidelse af den eksisterende butik op til de maksimalt tilladte 1.200 m² for den type butikker samt etablere yderligere lejligheder efter samme princip, som der allerede forefindes. Afgrænsningen fremgår af vedlagte bilag 1, hvor lokalcenterets fysiske placering er markeret med grønt og udvidelsen af centeret er markeret med rød skravering.

Inde for en radius af 500 meter af butikken findes der 4.267 boliger, svarende til 8.796 personer og det er vor opfattelse, at ovennævnte mindre fysiske udvidelse af lokalcenteret vil styrke centeret og dermed lokalområdet.

Bemærkninger til Planstrategi

Parkeringsnorm i København kommune:

Med henvisning til side 10-11 i Planstrategien, hvor det fremgår, at *bilejerskabet i København er stigende, at bilen er det primære transportmiddel, at andelen af kørte ture i bil er steget* og at det sammenlagt lægger pres på byens arealer til parkering, opfordres Københavns kommune hermed til revurdere den eksisterende generelle og restriktive norm for bilparkering i forbindelse med dagligvarebutikker til en mere dynamisk tilgang, hvor der skelnes mellem placeringer i tætbyen og placeringer ved trafikårer.

Den gældende kommuneplan fastsætter parkeringsnormen for dagligvarebutikker til maks. 1 pr. 150 m² bruttoetageareal samt, at der ved en konkret vurdering kan maksimeres til 1 pr. 100 m² eller minimeres til 1 pr. 200 kvadratmeter. Det betyder konkret, at med den reviderede Planlov, hvorpå det friske kommuneplantillæg, Butiksstørrelser i Detailhandlen, hviler, der muliggør dagligvarebutikker på op til 1.200 m² i lokalcentre i Københavns kommune, kan der generelt etableres maks. otte parkeringspladser, men ved en eventuel konkret vurdering, kan der etableres op til maksimalt 12 parkeringspladser og i værste tilfælde maksimum seks pladser.

Seks, otte, tolv eller i nogen tilfælde ingen parkeringspladser til en dagligvarebutik kan i mange tilfælde fungere fuldstændig fint, hvis en butik er placeret som f.eks. REMA 1000 på Hammerichsgade, Netto på Rådhuspladsen eller ved Nørreport station eller en hvilken som helst anden kæde placeret ved et trafikalt offentligt knudepunkt. Men lige så snart man bevæger sig uden for den tætte by, hvor kollektiv trafik benyttes i mindre grad og hvor folk også bor, begynder manglende parkeringspladser ved dagligvarebutikker at betyde unødigt trafik i form af afventende cirklen rundt mens man venter på en ledig plads eller man holder i tomgang. Begge dele er lige unødigt forurenende.

Københavns kommune har rigtig mange trafikale årer med tæt biltrafik, hvor folk færdes af forskellige årsager og får deres hverdag til at hænge sammen. Derfor vil det være relevant at tænke folks handlemønstre ind i denne daglige hverdagsfærd ved at revurdere den gældende parkeringsrestriktion og give mulighed for en yderligere differentiering af parkeringsnormen afhængig af, hvor folk benytter offentlige transportmidler og hvor de er afhængige af deres bil, der bl.a. også bruges til dagligvareindkøb.

Tilstødende kommuner til København arbejder med minimumskrav for parkering til dagligvarebutikker, formentlig netop for at vise hensyn til borgere i kommunen og miljøet. For eksempel kan nævnes:

- Frederiksberg kommune har et minimumskrav på 1 pr. 50 m² butiksareal (bruttoareal)
- Tårnby har et krav om minimumskrav på 1 pr. 12 m² salgsareal
- Hvidovre har et minimumskrav på 1 pr. 25 m² butiksareal (bruttoareal)
- Gentofte har et minimumskrav på 1 pr. 12,5 m² butiksareal (bruttoareal)

Forhåbentlig kan ovenstående inspirere til at revurdere og genoverveje parkeringsnormen for etablering af dagligvarebutikker i København kommune. Som aktør i branchen, vil vi gerne tilbyde at indgå i dialog og udveksle erfaringer.

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

64

INDSENDT AF

Lis Rohr Remvold

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 1: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Lis Rohr Remvold

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavngadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Peter Sabroes Gade 26, 3.th

E-MAIL:

✉ lrohr.remvold@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Svend Aage Schiermacher

POSTNR.

1401

BY

København K

HØRINGSSVAR

Det er en vigtig opgave at planlægge en storbys udvikling, og man må koncentrere sig om store enheder og deres fremtid, og for en stund lægge særinteresser nu og her til side. Man skal se på store enheder, der kan forbedres i fremtiden, men også lægge vægt på områder udenfor byen, der evt. kan komme i spil om 10-50 år. Lynetteholmen må siges at være et sådan ideprojekt af et vist format. I vedlagte notat kan man få information om projektet og samtidig en teknikers kommentarer hertil. M.v.h.

POSTNR.:

1401

BY:

København K

ADRESSE:

Strandgade 14 2.tv

E-MAIL:

✉ svendaage.schiermacher@gmail.com

MATERIALE:

 [lynetteholmen_med_tegning.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Lynetteholmen! Hvad er det?

Okt. 2018

Kort fortalt omhandler det en ny ø, der kan opfyldes mellem Refshaleøen og Nordhavnen. Her er tale om et foreløbigt navn på et ideprojekt, som Regeringen og Københavns Borgerrepræsentation netop har offentliggjort, og som de i fællesskab vil arbejde videre med. Dersom man kan finde en fælles løsning herunder finansiering, vil anlægsarbejderne kunne igangsættes om ca. 10 år og afsluttes om 50 år. Her vil der blive plads til mindst 35.000 beboere.

Der foreligger et gennearbejdet oplæg, som bl.a. kan ses på nettet. Brug søgeordet Lynetteholmen.

Jeg vil derfor ikke gentage de mange detaljer om projektet her, men på opfordring se på projektet i en større sammenhæng og tilføj nogle personlige kommentarer til udspillet og fremkomme med et enkelt større ændringsforslag.

Historiens gang.

Christian den 4. fik udarbejdet en plan for udbygning af København og grundlag herefter Christianshavn som et fæstningsværk mod fjendtlige angreb fra søsiden. Bydelen blev anlagt ude i havområdet mellem Amager og det gamle København. Han fik hurtigt planen iværksat i begyndelsen af 1600 tallet og arbejdet blev færdiggjort af hans efterfølgere i 1700 tallet. På tegningen kan man i grå farve se resultatet i midten af 1700 tallet.

Refshaleøen, der oprindeligt var en sandtange, blev den naturlige videreudbygning i midten af 1800 tallet. Den blev opfyldt og indrettet til en industriel ø, da B&W havde brug for en større firmaudvidelse til sit stålskibsbyggeri. Omfanget ses af tegningen, og øen ligger i dag næsten urørt efter B&W's ophør i 1995.

Fremtiden for området?

På samme måde kan Lynetteholmen ses som en videreudvikling af Chr. d. 4.'s ideer. I dag ikke som forsvar for en militær fjende, men vendt imod truende højvande og stormflod, mangel på boligbyggearealer, og som et forsøg på aflastning af den motoriserede trafik i Københavns centrale byområder.

Klimaforandringer er en realitet, og med tiden bliver der brug for et højvandsbeskyttelse, for at sikre hele det gamle København mod oversvømmelser, og det kan bl.a. ske ved at indsnævre indsejlingsløbet til havnen, og på stedet etablere en form for sluse og solidt højvandslukke, der kan træde i funktion, når det bliver nødvendigt. Men man bliver nødt til også at anlægge 1 til 2 meter høje diger på ydersiden af øerne og langs de mange lavtliggende områder nord og syd for havnemundingen, for at dæmme op for vandstigninger og stormflod i fremtiden, for ellers kan vandet jo løbe bagom og oversvømme indre København.

Boligarealmangel ikke mindst til brug for mindre boliger er i dag udtalt, og priserne for boliger er ikke acceptable for helt almindelige lønmodtagere. Det ønsker man at gøre noget ved. Både Refshaleøen og Lynetteholmen vil give plads for fremtidens boliger og erhvervslokaler.

Endelig er *trafiksituationen* i indre by uhensigtsmæssig på grund af manglende fremkommenlighed og støj- og luftforurening. Siden 1970'erne har Vejdirektoratet haft en intention om, at man med tiden vil få brug for en overordnet vej øst om København. For dermed at omfordele den mest belastende trafik og for samtidig

at kunne tilbyde bedre kollektiv trafik, i form af hurtigkørende busser og ved anlæg af metroforbindelse i de nye bydele.

Ovennævnte 3 elementer er Statens og kommunens begrundelse, og jeg er langt fra uenige heri. I dette årti er der blevet udbygget voldsomt i Nordhavnen og yderligere opfyldning foregår et godt stykke ud i Øresund. Derfor vil en opfyldning syd herfor, i forlængelse af Refshaleøen, være en naturlig afslutning på byudvikling i dette område.



Hvor blev åbenheden ud til Øresund af ?

Lynetteholmen har i lighed med et tidligere projektforslag "Nordhaleøen" den grundlæggende ide, at havneløbet af hensyn til højvandslukket skal være ret smalt. Jeg synes, at det kan blive for smalt, således at sammenhængen mellem havnen og Øresund kan gå delvis tabt, ligesom udsigten fra den igangværende Nordhavnsbyudviklingen, kan blive beskåret for meget. Derfor foreslår jeg i stedet, at udforme opfyldningen som vist på tegningen med punkteret grøn linje, således at ovennævnte gener formindskes. Samtidig opnår man et større beboelsesareal, og bedre sammenhængsforhold mellem Lynetteholmen og Refshaleøen. Det sammenlagte udviklingsområde kan dermed udnyttes mere optimalt. Beboelse på holmen er angivet til 35.000, men kunne øges som følge af arealudvidelse og nedlæggelse af rensningsanlægget til omkring 50.000 beboere

Smertesbarnet.

Refshaleøen er hjemsted for vores store spildevandsanlæg Lynetten, der med sine lugtgener forhindrer fuld udnyttelse af såvel Refshaleøen som Lynetteholmen. Derfor bør man forlægge dette aldrende rensningsanlæg syd på til f.eks. Benzinøen, og samtidig kan man flytte vindmøllerne på Refshaleøen med, idet de med deres støj yderligere indskrænker byggemuligheden af miljømæssige årsager. Det angivne beboerantal kan herved øges fra 15.000 til 20.000 indbyggere. Ellers må man nedgrave og overbygge det nuværende rensningsanlæg.

Endnu mere kanalfarvand.

Det forekommer at være en rigtig god ide, at etablere en kanal mellem de to udviklingsområder som vist. Dermed kan mindre og små fritidsfartøjer sejle denne vej i et beskyttet miljø for bølger og strøm, og det giver en god forbindelse mellem havnen og Amager Strandpark. Kanalen bør have varierende tværsnitbredde og den bør beplantes på hele strækningen. Ved at lave en form for nicher, kan man få plads til bådehavne og badeanstalt. Det vil nok også være en god ide at skabe nogle sidekanaler.

Med udbygning af ovennævnte byudviklingsområder tæt på Københavns centrum bør man nok holde en pause i dette område, for hermed at sikre sig at også omegnskommunerne får deres del af bolig- og erhvervsudviklingen, nu da de jo også er en del af "Greater Copenhagen" som Københavns by også bekender sig til.

Overordnet planlægnings forpligtelser.

Det er væsentligt, at der foregår en mere samlet detailplanlægning af byudviklingsområderne, således at der kommer en samordning af trafik, fritids og naturområder ligesom sundheds-, kultur- og uddannelsessteder må planlægges og ses i større sammenhæng.

Derfor er det også væsentligt, hvorledes man handler i forbindelse med frigivelsen og udnyttelsen af Nyholm, der ligger lige nord for Holmen. Det er nu ophørt med at blive anvendt af militæret, som det har tilhørt i flere hundrede år, og skal derfor i nærmeste fremtid byudvikles.

Det var ønskeligt, at man kunne lade Nyholm forblive nogenlunde uændret, med sine fredede gamle huse, og tjene som et park og museumsområde, måske tæt forbundet med et andet forhistorisk militærområde nemlig Kastellet ved bl.a. at etablering af en pendlerfærgerute. Lad os bruge det samlede område som vores "Central Park" og op hertil på Refshaleøen kunne man etablere et Manhattan med højhuse, hvorved man kunne forhindre realiseringen af de mange foreslåede højhuse inde i den gamle by, på Christianshavn og på Holmen. På Lynetteholmen ville det til gengæld være ønskeligt med en bebyggelse med lavere karreer og rækkehuse, gerne indrettet som fleksible boliger, således at beboelserne kunne ændres i størrelse efter det til enhver tids behov.

Vi bør også skabe et fritids- og naturområde, der strækker sig fra Amager Strandpark over Østamagerbyen hen over Refshaleøen og Lynetteholmen for at ende i Nordhavnen. Samlet set vil der blive tale om et byudviklingsområde med balance mellem de mange interesser og holdninger der foreligger for udvidelse af havneområdet, og give os et nyt beskyttet boligområde på omkring 70.000 indbyggere ud mod havn og sund.

Med venlig hilsen

Svend Aage Schiermacher, vej og vandbygningsingeniør bl.a. i Vejdirektoratet.

Strandgade 14 2. tv, 1401 København.dk 53765936

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

62

INDSENDT AF

Jonas jensen

POSTNR.

2450

BY

København

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 I: En social og mangfoldig by I, I: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnere som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. I,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnere, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi

ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger> Det foreslåes konkret at lave udstyknings til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstejn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslåes at bygge videre på retningslinierne i publikationen ”Værdifulde kulturmiljøer i København” https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet ”sårbarhed” under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra ”2.3 Slusen og bådklubben valby” som beskriver: ”Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne.” Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted:

”Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en ”kulturgenopretning” for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder.” Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: ”Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnerne ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i.” (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslåes at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslåes at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstejn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Jonas jensen

et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggesesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslås desuden, at sætte bådehavngadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4, I: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København

ADRESSE:

Peter sabroesgade 18 2tv

E-MAIL:

✉ Jonas@jljensen.dk

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Mark Kjellman Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

KANT Arkitekter

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Den gule By. København 19.11.2017 På vegne af Ejendomsselskabet Otto Aps. fremsendes hermed høringssvar: Forslag til ændringer af kommuneplanen for "Lille Vesterbro", delområde II, matrikel Udenbys Vester Kvarter, København 1695 g og 1695 u. Området er udlagt som Tekniske anlæg med betegnelsen TI, men er samtidig i lokalplan nr. 433 med tillæg nr. 1 udpeget som perspektivområde, hvor byudvikling kan ske efter 2017. Specielt for område II, der i dag huser 'Den gule By' forslås det, at områdets udlægning ændres fra Tekniske anlæg til boliger, så det vil være muligt at fortætte med nye boliger på matriklerne i tråd med, at området er udpeget til perspektivområde, og at DSB fortsat fraflytter området. Derudover giver det ikke mening, at udvide området med tekniske anlæg, da hele området omkring ligeledes tænkes udlagt til boliger. En eventuel fortætning vil tage stort hensyn til bebyggelsens nuværende status som bevaringsværdig, og ligeledes tage hensyn til den eksisterende beplantning, der i lokalplanen også er udvalgt som bevaringsværdig. En ny bebyggelse vil samtidig forholde sig til stedet oprindelige arkitektoniske ånd, både materiale og formmæssigt og tilpasses denne, så en naturlig sammenhængskraft opstår. Det anses for realistisk at kunne bygge 21 rækkehuse fordelt i 2 stænger, der placeres omkring den eksisterende mesterbolig, uden at røre ved den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse og beplantning. Projektet vil højne områdets sociale liv, og give mulighed for et større og mere tidssvarende fællesskab i forhold til områdets størrelse og derigennem være et godt forgangsbillede for de øvrige projekter, der er på i området. Området er meget børnevenligt, og eftertragtet – da der er små grønne haver og legeplads lige op til boligerne. Der påtænkes også adgang til små haver samt legeplads for nye boliger. Som også påtænkes med effektiv indretning, så de også vil være økonomisk attraktive. Det anbefales samtidig, at der i Rækkefølgeplanen tages hensyn til området, således at det prioriteres og rykkes frem i behandlingsplanen, da omtalte projekt vil kunne igangsættes meget hurtigt. Med venlig hilsen Mark Kjellman Hansen KANT Arkitekter Rymsgade 19c, 2.sal 2200 København N

POSTNR.:

2200

BY:

København N

ADRESSE:

Rymsgade 19

E-MAIL:

✉ mkj@kant.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

22229348

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Christian Herskind

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

POSTNR.

1432

BY

København K

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedhæftet i separat fil.

POSTNR.:

1432

BY:

København K

ADRESSE:

Refshalevej 151

E-MAIL:

✉ chh@refshaleoen.dk

MATERIALE:

 [hoeringssvar_kp_strategi_2018.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

59

INDSENDT AF

Kyed

POSTNR.

2770

BY

Kastrup

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by I, I: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leveby er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. I,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse.

1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver.

2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc.

2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer.

3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd.

3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Kyed

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavngadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2770

BY:

Kastrup

ADRESSE:

Bryggergården 3 st. th.

E-MAIL:

✉ JeanKyed1990@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Jonas Møller Andersen

POSTNR.

2400

BY

københavn

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 1: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leveby er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i Købehavn, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse.

1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver.

2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc.

2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer.

3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd.

3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Jonas Møller Andersen

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavngadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2400

BY:

københavn

ADRESSE:

Dortheavej 58.1

E-MAIL:

✉ buggyjones@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Høringssvar om kultur i kommuneplanstrategien Kulturfolk, borgere og lokaludvalgsmedlemmer på tværs af byen mødtes den 14. november til et møde, hvor kulturens manglende synlighed i kommuneplanstrategien var temaet. Mødet var indkaldt af Valby Lokaludvalg på tværs af bydelene og blev afholdt i VerdensKulturCentret på Nørre Allé. Der var 42 deltagere i mødet, som i fællesskab er afsendere på dette input til høringen om Kommuneplanstrategien. På mødet blev der enighed om at foreslå, at der indsættes et afsnit i Kommuneplanstrategien s. 34-35, der målrettet sætter fokus på kultur som et af de områder, som Københavns Kommune indtænker i sin strategi for udvikling af byen. Sammenfattende foreslås det, at der indsættes et afsnit med følgende indhold: "København som kulturby København skal indtænke kultur i byplanlægningen. Rammerne for kultur skal vokse i takt med byens demografi, og der skal afsættes plads og en fast procentdel af byggesummen til kultur, hvor byen vokser. København skal være en by, der tør give alle fra vuggestue over børnehave, folkeskole og videre kunst, kultur og dannelse. Alle bydele skal have professionelle faciliteter og aktiviteter, rettet mod børn og voksne uanset økonomisk baggrund. Kulturen sætter København på verdenskortet og er ikke kun for københavnernes." Med venlig hilsen på mødedeltagerens vegne Michael Fjeldsøe, formand for Valby Lokaludvalg.

POSTNR.:

2500

BY:

Valby

ADRESSE:

Valgårdsvvej 4-8

E-MAIL:

✉ valbylokaludvalg@okf.kk.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

27154727

MATERIALE:

 [hoeringssvar_fra_borgermoede_om_kultur_i_kommuneplanstrategien_docx.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

15. november 2018

Sagsnr.
2018-0298108

Dokumentnr.
2018-0298108-3

Høringssvar om kultur i kommuneplanstrategien

Kulturfolk, borgere og lokaludvalgsmedlemmer på tværs af byen mødtes den 14. november til et møde, hvor kulturens manglende synlighed i kommuneplanstrategien var temaet. Mødet var indkaldt af Valby Lokaludvalg på tværs af bydelene og blev afholdt i VerdensKulturCentret på Nørre Allé. Der var 42 deltagere til mødet, som i fællesskab er afsendere på dette input til høringen om Kommuneplanstrategien.

På mødet blev der enighed om at foreslå, at der indsættes et afsnit i Kommuneplanstrategien s. 34-35, der målrettet sætter fokus på kultur som et af de områder, som Københavns Kommune indtænker i sin strategi for udvikling af byen. Sammenfattende foreslås det, at der indsættes et afsnit med følgende indhold:

”København som kulturby

København skal indtænke kultur i byplanlægningen. Rammerne for kultur skal vokse i takt med byens demografi, og der skal afsættes plads og en fast procentdel af byggesummen til kultur, hvor byen vokser. København skal være en by, der tør give alle fra vuggestue over børnehave, folkeskole og videre kunst, kultur og dannelse. Alle bydele skal have professionelle faciliteter og aktiviteter, rettet mod børn og voksne uanset økonomisk baggrund. Kulturen sætter København på verdenskortet og er ikke kun for københavnere.”

Med venlig hilsen

på mødedeltagernes vegne

Michael Fjeldsøe, formand for Valby Lokaludvalg.

**Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg**

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800275

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Enhedslisten Amager Vest

VIRKSOMHED / ORGANISATION

partiafdeling

POSTNR.

2300

BY

København

HØRINGSSVAR

Enhedslisten Amager Vest opfatter forslag til kommuneplan-strategi som en salgsbrochure med henblik på at tiltrække investorer, bl.a. fordi vi ikke mener der er hold i de prognoser man fremsætter, fordi man ønsker at fortsætte med at kunne sælge grunde til nyt boligbyggeri. Det voksende indbyggertal i de senere år skyldes især unge der føder børn, og resten af nettotilflytningen skyldes udenlandsk arbejdskraft og studerende, hvor mange udgør studerende fra udlandet, som forlader byen efter endt uddannelse. Reelt har der været en nettofraflytning fra København de sidste par år.....: læs vedhæftede fil

POSTNR.:

2300

BY:

København

ADRESSE:

Att. Hanne Schmidt, Brigadevej 38

E-MAIL:

✉ amagervest.enhedslisten@gmail.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

hanneschmidt@mail.tele.dk

MATERIALE:

 [enhedslisten_amager_vest_hoeringssvar.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Amager den 19.11.2018

Hørings svar til Kommuneplanstrategi 2018 for København

Enhedslisten Amager Vest opfatter forslag til kommuneplanstrategi som en salgsbrochure med henblik på at tiltrække investorer, bl.a. fordi vi ikke mener der er hold i de prognoser man fremsætter, fordi man ønsker at fortsætte med at kunne sælge grunde til nyt boligbyggeri.

Det voksende indbyggertal i de senere år skyldes især unge der føder børn, og resten af nettotilflytningen skyldes udenlandsk arbejdskraft og studerende, heraf også mange fra udlandet, som forlader byen igen.

Reelt har der været en nettoaflytning fra København de sidste par år både af familier med lidt større børn og af borgere der enten ikke har råd til at bo her, eller folk på overførsels indkomster der tvinges ud, hvorfor vi mener de påståede prognoser handler om ikke at skræmme potentielle investorer væk:

Al planlægning og byvækst i denne kommune handler om at sælge jord og ejendom i forsøget på at forhindre, at kommunen går konkurs grundet metrogælden, derfor er afgørende at fremskrive væksten og byen som helhed i rosenrøde vendinger. Det politiske valg af måden denne afsindige dyre metro er finansieret på, gør at det salget af tidligere statslige og kommunalt ejede grunde der skal betale hele gildet, hvorimod den planlagte undergrundsbane i 60'erne var tænkt som ren statslig finansieret.

Det betyder faktisk, at befolkningen i København er taget som gidsler ved en mulig konkurs. Udviklingen er også afhængig af internationale forhold, hvor rentestigninger og en global finansiell krise, vil få ufattelige følger, både for gældsatte borgere og kommunen selv som står for 99% af metrogælden.

Finansieringsformen og Kommunens enorme gældsætning må tages op til seriøse overvejelser for at finde udveje for at løse problemet. Hermed kan man skabe fornuftige planforudsætninger, der giver mulighed for at udvikle byen, og regionen gennem en fysisk, social, økonomisk og funktionel planlægning, der tager hensyn til alle borgere, uanset deres sociale og uddannelsesmæssige forudsætninger.

Kritiske kommentarer til udsagn i forslaget:

Ignorering af byens sociale problemer og store private gældsættelse

Man skriver i udkastet at byen er kendt for sin sociale lighed, men med en tendens til stigende ulighed!

"Tendens? Nej den er meget reel for rigtig mange, og hermed ignoreres byens økonomiske og sociale problemer, de mange arbejdsløse, ufaglærte, pensionister, fattige og hjemløse; både i forhold til byens boligmarked og tilbud af arbejdspladser, og for ikke at tale om en bistands- og sociallovgivningen, som administreres særdeles ondt her i kommunen.

Kommunen overser desuden at mange borgere på det private boligmarked er dybt forgældet, og hermed meget sårbare i forhold til ændrede økonomiske forhold og rentestigninger. Problemet skal også ses i forhold til den såkaldte prekariatisering af arbejdsstyrken som bliver mere og mere udbredt.

Dette er en af årsagerne til at vi mener, at al nybyggeri bør udføres enten som almene boliger eller kommunale lejeboliger i tråd med det gode boligbyggeri kommunen tidligere var garant for.

Fravær af byplanlægning

Den manglende byplanlægning i kommunen udmønter bl.a. sig i at det stigende indbyggerantal over de sidste 15 år, ikke følges op med konkret forslag til lokalisering i kommuneplanerne af alle de nye skoler, institutioner, idrætsfaciliteter og medborgerhuse der er behov for.

Da man har solgt ud af de områder der tidligere i rammeplanerne var udlagt til formålet, tvinges kommunen til at købe dem tilbage på markeds præmisser, hvor By- og Havn interesser for at sælge dyrest muligt er styrende.

Dyrt tilbagekøb falder tilbage på byens skatteborgere, som også må acceptere at de nye ejere af frasolgt jord og ejendomme i en årrække ikke skal betale grundskyld til kommunen, trods dens store udgifter til byggemodning og infrastruktur.

Boliger og befolkningssammensætning

Man bygger tæt og højt for at løse manglen på boliger, siger man, men det handler jo om at tækkes bygherrer, som ønsker flest mulige m². Der er mange boliger til salg og til leje på markedet, men de er ikke til at betale for rigtig mange mennesker. Der er i forslaget ingen løsninger på de stigende boligpriser, udover forslaget om at bygge 25 % nye almene boliger, men de er ikke billigere end mange private lejeboliger.

Ud fra det beskrevne behov for almene boliger, burde Kommuneplan strategien helt afvise ideen om at ekspropriere til fordel for privat byggeri i de almene boligselskaber, men tværtimod har man givet tilladelse til privat boligbyggeri i Tingbjerg og Urbanplanen. De almene boligselskaber som skal bygge nyt er jo også underlagt en markedspris, de kan få svært ved at betale. I sit store fokus på privat byggeri burde kommunen også overveje konsekvenserne af den internationale og nationale økonomiske krise, som flere økonomer advarer mod, som kommer til at ramme både boligmarkedet og de private husholdninger i nærmeste fremtid.

Forslaget forholder sig slet ikke til ikke til demografien og befolkningen i byen: Næsten halvdelen af befolkningen består af enlige husstande og gennemsnitsindtægten i byen er på ca. 240.000 kr. om året, og ifølge Realkredit Danmark, krævet det en årlig hustandsindtægt på ca. 800.000 kr. at skaffe sig en bolig i København.

Krav om kontrol af eksisterende boligarealer

Det påstås i forslaget at der er brug for 45.000 flere boliger inden 2027, men AIRBNB alene optager over 20.000 boliger og mange på helårsplan, og der er tomme boliger, der kun bruges et par gange om året, og andre boliger er omgjort til erhverv, hvoraf flere fungerer som profitabel hoteludlejning. Alt sammen er åbenbart uden for kommunalt kontrol.

Vi mener ikke vi har brug for mere boligbyggeri, for det er et spørgsmål om fordelingen af det eksisterende boligareal, samt af en skærpet kontrol af benyttelsen af forskellige boliger og lejemål. Hertil kommer et behov for at øge kontrollen til gavn for enlige og studerende, som betaler urimelige summer for et værelse. Vi savner en regulær kontrol af lejlighedernes og ejendommens benyttelse, som tidligere var en del af kommunens bolig- og byggedirektorats faste opgaver.

Miljø, grønne områder og klima

Det fremgår at byen er så utrolig grøn og vil være CO₂ neutral om 7 år. Det er en påstand vi mener er helt forkert, idet der er mange faktorer der slet ikke tages op og helt ignoreres.

Storbyer er energislugende på alle parametre: de er trafikgenererende, har et enormt forbrug af elektricitet, vand, varme, udluftning og nedkøling.

Ved at bygge tæt og højt i sten og beton bidrager man desuden til generne af den globale opvarmning, for sten, beton, fliser, asfalt opsuger og holder på varmen.

Med et argumentet om nødvendig fortætning, insisterer man på at fortætte byen overalt, og giver byggetilladelser til øgede bebyggelsesprocenter i byudviklingsområderne, og til at bebygge enhver ledig tomt i de ældre bydele, fremfor at afsætte dem i kommuneplanen som grønne byhaver.

De nye kvarterer er alle fattige på grønne fælles arealer, og de udgør moderne form for tæt baghusbyggeri med en bebyggelsesprocenter som på Vesterbro før gårdrydningerne. De er desuden også fattige på funktioner og fravær af butiksliv, som kan skabe levende bykvarterer, funktioner som hører med til ordentligt kommuneplans ramme- og lokalplaner.

Et ægte grønt alternativ ville være tæt-lavt byggeri med grønne arealer fuld af store skyggefulde træer, som både kan begrænse de stigende temperatur i byerne og nedbringe CO₂ udslippet i byen. Nye større rekreative arealer og idrætsanlæg anlægges ikke, og man vil fortsat bygge på Amager Fælled, og nu også på et fredet område i Sydhavnen.

Uanset kommunens "plant et træ" kampagne må vi kræve at grønne områder og beplantninger opsættes som krav i lokalplanerne.

Med den stigende ubalancen mellem bolig- og arbejdssted har vi fået en voldsom trængslen og øget forurening i byen, idet 43 % af københavnere pendler ud af kommunen. Brugen af kollektiv trafik for byens indbyggere er kun på 22%, hvilket tyder på at alt for mange har brug for bilen for at komme ud til deres arbejdspladser. Det er ubegribelig at man udarbejder en kommuneplan uden en grundig analyse af pendlingen, i forhold til afstande mellem bolig og arbejdssted, bosættelsesmønstre og institutioner

Som løsning på pendlingsproblemer til og fra forstæderne, har kommunen nægtet at se på letbaner som en løsning på den biltrafik- og trængselsproblemer, som pendlerne udgør, men siden Ørestadsloven alene prioriteret den meget dyrere metroløsning.

Region Hovedstaden har ovenikøbet i samarbejde med trafikforskere fra DTU udformet strategier, som bygger på et radiale letbanesystem fra den kommende letbane i Ring3, og det er ubegribeligt at dette ikke inddrages i kommuneplanens ideer om den kommende infrastruktur.

Se http://www.transport.dtu.dk/-/media/Centre/Transport-DTU/Forskning/publikationer/2013/Rapport_6-2013_letbaner-i-hovedstadsregionen_hjemmesiden_mindrefil.ashx?la=da&hash=884884BA7A2226E76FC9D8D818900B0CD1E546CB

Metroen løser jo kun intern trafik i byen, hovedsageligt for gående og cyklister, og især for dem der bor stationsnært, idet metroen har indebåret forringelse for andre, ved at mange busruter er forsvundet, hvilket har bidraget til den øgede biltrafik. I løbet af de sidste 20 år har vi desuden fået en enorm in-pendling af håndværkere og montører fra hele Sjælland, som før var lokaliseret i byen, som bidrager godt til det stigende partikel- og CO2 udslip.

Forureningen udenfor kommunegrænsen tæller ikke!

Man skriver vi skal være CO2 neutral om 7 år, men hvordan skal det være muligt, når man både satser på en stigning både af forurenede cruisere og fly, og har valgt at satse på importeret biobrændsel og flis, for ikke at tale om den stigende biltrafik, som kommer automatisk af en befolkningstilvækst.

Det forekommer at man helt ignorerer den forurening og det CO2 udslip, der genereres både af alle dem der kommer udefra, og den københavnere selv bidrager med, når de skal på arbejde ude i forstæderne og rundt på Sjælland, herunder forureningen ved den øgede varetransport af konsumvarer til et stigende indbyggertal.

10.000'er af produktive arbejdspladser er forsvundet over 25 år, og arealer til produktion, værksteder omdannet til boligområder og kontorer, men der er ikke sammenhæng mellem mange borgernes uddannelser eller arbejdsstillingspræg og byens arbejdstilbud. Det tænkes ikke ind i planlægningen af byen fysiske og funktionelle struktur.

Enhedslisten Amager-Vest stiller krav om globalt ansvar

I forslaget står: Verdensby med ansvar: "Byen skal først og fremmest gavne københavnere".

Vi har svært ved at se, hvad det er der gavner almindelige københavnere i den fremlagte strategi med en udvikling, som blot synes at skulle lokke investorer og spekulanter til at købe grunde og bygge dyre boliger, og en udvikling hvor boligpriserne stiger og stiger. Som vi ser det, føres en social- og boligpolitik der forsøger at tvinge mindre bemidlede københavnere som er født og opvokset her, ud af byen.

Målsætningen om at fremme økonomisk vækst, fremmer desuden klimaforandringer, som især rammer fattige lande.

København har også et globalt ansvar, der tvinger os til at leve og fremme andre måder at leve på som er langt mindre miljøbelastende end følgerne af det evige mantra om mere vækst og forbrug.

Vi har brug for regional planlægning!

Vi oplever det desuden helt absurd at alle omegnskommunerne og øvrige kommuner i regionen er i fuld sving med boligbyggerier, der skal konkurrere med København, fordi priserne her er lavere, bl.a. for at lokke københavnere der ikke har råd til at bo i byen herud.

Vi mener det er på tide at København og hele hovedstadsregionen får en overordnet regional planlægningsorgan og et demokratisk valgt Hovedstadsråd, der kan løse de socioøkonomiske og trafikale realiteter, der kommer af den voldsomme ubalance, der er opstået mellem boliger og arbejdssteder, og tvinger 10.000'erne til lange forurenende rejser hver dag.

Vi skal på regionen som helhed, og fremover planlægge ud fra et helhedssyn for denne og resten af Sjælland og øerne for at kunne nedsætte energiforbruget, transportarbejdet, giftige emulsioner og CO2 udslippet.

København skal ikke kun tage hensyn til københavnere eller tilflyttere med penge nok, men skal tage ansvar for den globale miljøudfordring, der kommer af byens stigende CO2 udslip, som resultat af en regional udvikling med længere og længere afstande mellem bolig og arbejdssted og af øget transportarbejde af alt fra biomasse til konsumvarer, forurenede fly og energislugende cruisere, der oversvømmer byen med turister, der shopper varer og souvenirs, produceret på den anden siden af kloden.

Enhedslisten Amager-Vest siger stop for mere dyrt boligbyggeri i København

Enhedslisten Amager Vest opfordrer til, at der sættes stop for mere boligbyggeri, før der er foretaget en grundig analyse af den stigende pendlingen ud og ind af København, og udarbejdet nogle konkrete løsninger på den stigende biltrafik.

Hvis pendling skal til livs kræver det en bevist lokalisering af forskellige typer arbejdspladser og deres ansattes bosættelse i regionen som helhed.

Boligproblemet er selvindlysende stort for mange unge efter staten i en årrække har lokaliseret så mange uddannelsesinstitutioner i byen, der før lå andre steder i landet, uden at kommunen har gjort for noget for at sikre boligtilbud for denne gruppe i byudviklingsplanerne.

Vi insistere derimod på, at kommunen sikrer boliger til byens mange hjemløse, som forslaget totalt overser; både for danskere og udlændinge, som grundet urimelige lovgivninger, nu er jaget vildt i denne for Frank Jensen så trygge by.

Når kommune i stor stil skaffer fine skurvogne med el, varmt vand og toiletter til skoler og børnehaver, som de har glemt at planlægge for, er det oplagt at denne løsning også kan bruges til at dække hjemløses akutte boligbehov.

Hvad angår romaer, kunne man etablere lejre med nødvendige faciliteter; lejre som var gængs i danske byer indtil ca. 1970.

Den seneste i København lå for enden af Artillerivej, da fælleden her endnu var losseplads. Arealer til disse sociale og humanitære formål bør som en selvfølge afsættes i en kommende kommuneplan.

Epilog

Uanset politiske ståsted må vi anmode politikkerne på Rådhuset om at se på de uoverstigelige problemer, der ligger for Københavns kommune vedr. metrogælden, som risikerer at trække alle os almindelige borgere med ned, når den globale finansielle krise kommer.

I dag er det finanskapitalen der dominere i København i dag i forhold til dengang det var en arbejderby og hvor det var produktionen der gjaldt. Det er kapitalens finansiering der i dag driver byens vækst, og gælden og hensynet til By- og Havns salg af arealer, gør vi ikke kan lave fornuftig byplanlægning for herboende københavnere.

Københavnere har aldrig haft demokratisk indflydelse på byudviklingen; ideen om Ørestad og metroen blev besluttet i folketinget som en anlægslov, der tilsidesatte alt andet. Man oprette først Ørestadsselskabet og senere by og Havn for at stå for byudviklingen, hvor hverken vi københavnere eller vores valgte BR-medlemmer har indflydelse eller indsigt i bestyrelsernes beslutninger. Derfor er der akut behov for at se på denne udemokratiske organisation som By- og Havn udgør, og derfor forhindrer en byplanlægning til gavn for almenheden.

Udviklingen sker hen over hovedet på almindelige borgere, og demokratiet er for så vidt afviklet hvad den angår, hvilket gør at vores demokratiske høringsret med kritik og alternative løsninger er en farce.

På vegne af Enhedslisten Amager vest
Arkitekt og byplanlægger Hanne Schmidt

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar

POSTNR.:

2500

BY:

Valby

ADRESSE:

Valgårdsvej 4-8

E-MAIL: valbylokaludvalg@okf.kk.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

27154727

MATERIALE:[valby_lokaludvalgs_hoeringssvar_til_kommuneplanstrategi_2018.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

19. november 2018

Sagsnr.
2018-0298108

Dokumentnr.
2018-0298108-1

CPR. nr.

Valby Lokaludvalgs hørings svar vedr. Kommuneplanstrategi 2018

Valby Lokaludvalg har drøftet kommuneplanstrategien generelt og i de fire fagudvalg, lokaludvalget har nedsat. På det generelle plan ønsker vi at pege på tre områder, som vi finder bør have større fokus i kommuneplanstrategien.

Før det første ønsker vi, at der skabes kritisk opmærksomhed omkring den underliggende vækststrategi, der i kommuneplanstrategien tages for givet. Prognoserne for byens vækst tager udgangspunkt i en fremskrivning af, hvordan byen og demografien har udviklet sig, men er ikke i stand til at tage højde for, at der er tegn på, at byens befolkning er ved at ændre adfærd. Historisk har der været cykliske udsving i til- og fraflytningen og ikke en stadig, lineær vækst. Lige nu ser det ud til, at boligpriserne i København har nået et niveau på højde med før finanskrisen, hvilket giver en del borgere mulighed for at sælge deres bolig uden tab, og samtidig er boligmarkedet uden for København ikke nået op på det niveau, det havde før krisen. Desuden viser det underliggende materiale, at boligmarkedet i København er atypisk, idet en meget stor del af borgerne bor i andelsboliger. Derfor betyder nybyggeri ikke nødvendigvis, at prisniveauet for boligudgifter holdes nede, idet mekanismen er mere indviklet. Kommuneplanstrategien bygger ukritisk på den præmis, at København vokser, og den må dermed vurderes ud fra den forudsætning, at den angiver en strategi for, hvordan København ønsker at håndtere væksten. Det er lokaludvalgets udgangspunkt, at vi ikke ønsker blind vækst og fortætning for enhver pris, men at der i kommuneplanstrategien indarbejdes redskaber, der kan styre udviklingen og sikre, at grønne åndehuller bevares i den eksisterende by og indarbejdes i fremtidigt byggeri. I det omfang, bydelen vokser, bør investeringer i skoler og kultur- og fritidsfaciliteter følge med befolkningstilvæksten. Omvendt bør der i det mindste indtænkes en plan B, hvis væksten ikke følger prognoserne.

Før det andet ønsker vi at understrege, at intentionen om at gøre noget ved den store pendlertrafik, der i afgørende grad sætter sit præg på bydele som Valby, ikke kan løses isoleret af Københavns Kommune. Vi ønsker derfor, at der sættes mere fokus i kommuneplanstrategien på, hvordan Københavns Kommune kan indgå i regionalt samarbejde om trafikplanlægning, som kan åbne for konkrete løsningsforslag og sammenhængende regionale trafikplaner for biltrafik og kollektiv trafik. Det kunne også sætte fokus på den underbelyste faktor, at en stor del af Københavns befolkning pendler ud af kommunen. Det er ikke kun de andre, der er pendlere.

**Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg**

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800275

Før det tredje finder vi det overraskende og ude af trit med borgernes ønsker, at der i kommuneplanstrategien ikke er et konkret bud på kulturens rolle i byens udvikling. København bør have en udtalt målsætning om at have ambitioner på kulturområdet og lade dette komme til syne i en strategi for byens udvikling. Valby Lokaludvalg har derfor taget initiativ til et bydækkende borgermøde, som sætter fokus på kulturområdet og har som ambition at udforme et konkret input til kommuneplanstrategien på det område. En sammenfatning af dette mødes konklusioner vil blive indsendt særskilt i høringsperioden.

Det er Valby Lokaludvalgs opfattelse, at det bedste arbejde for bydelene forankres lokalt. Områdefornyelserne, der fejrer 20 års jubilæum, viser hvor store skridt lokalt forankrede projekter kan foretage på kort tid. Kommuneplansstrategien kunne derfor sagtens lægge vægt på også at forankre udviklingen i bydelene lokalt så vidt det er muligt og i gensidig dialog mellem rådhus/kommune og lokaludvalg og fx områdefornyelser og andre tiltag i byen. Alle tiltag i byen er lokale tiltag for de, der bor omkring og indflydelse skaber tryk og glæde og stolthed i bydelene.

Vi kvitterer for, at en del af de konkrete forslag til ændrede formuleringer, som vi fremsendte i den interne høring, har ført til justeringer i teksten.

Lokaludvalgets udvalg By og Trafik

I Lokaludvalgets underudvalg for by og trafik har vi udformet tre centrale ønsker til kommuneplanstrategien.

Forslag 1: Reel stationsnærhed (intelligent fortætning)

I forhold til fortætning er det primære redskab i dag princippet om stationsnærhed. Det er dog i realiteten ikke et stærkt styringsredskab, da der fx i Valby kun er ganske få områder, der ikke ligger stationsnært. Vi ønsker, at man indfører et princip om intelligent fortætning, hvor der udarbejdes nærmere kriterier for, hvor og hvordan byen kan fortættes.

Vi vil derfor konkret foreslå, at man kvalificerer stationsnærhedsbegrebet, så der arbejdes med 'reel stationsnærhed' i stedet for en abstrakt måling i luftlinje. Reel stationsnærhed måles i den konkrete gangafstand til stationen, således at et område ikke kan fortættes, hvis der ikke reelt er kort adgang til stationen. Et sådant princip vil også give bygherrer et incitament til at etablere og finansiere stiadgange og stibroer, der kan give øget byggeret i et projekt, hvis de giver et område reel stationsnærhed.

Forslag 2: Lokalplaner for villakvarterer og andre områder uden lokalplan

Vi vil konkret foreslå, at der udarbejdes lokalplaner, der sikrer, at villakvarternes karakter af grønne lunger i byen sikres. Der er ikke tale egentlig bevarende lokalplaner, men om lokalplaner, der forhindrer uønsket fortætning og ændring af områder, der har en karakteristisk udformning med kvaliteter, der ellers langsomt går tabt. Der gøres opmærksom på, at udviklingen i grundpriser betyder, at der sker en intensiv – og uønsket –

stigende udnyttelse af villagrundene ved nybyggeri, selv indenfor rammerne af de eksisterende villaservitutter. Lokalplaner vil samtidig sikre, at der er langt bedre procedurer for borgerinddragelse og naboorientering, når der sker udvikling af områderne. Det samme gælder andre områder, hvor der i dag ikke er lokalplaner, men alene kommuneplanrammer.

Samtidig vil vi pege på, at der i samarbejde med grundejerforeninger og borgere bør indarbejdes retningslinjer og regler, der sikrer, at villaområderne fortsat kan fungere som områder, der kan opsuge regnvand ved skybrud. Det er paradoksalt at investere store summer i skybrudssikring, hvis den nuværende udvikling med øget befæstning i villaområderne med asfalt, sten og andre ikke-permeable overflader fortsættes i den nuværende takt.

Forslag 3: Realisering af cykelruter og stinet

Bydele skal bindes sammen, så man ikke får nye byområder placeret i flaskehalse med få udgange.

Det er vigtigt for den overordnede sammenhæng i byen og bydelen, at cykelruter og stinet indgår i kommuneplanen og at kommuneplanstrategien fokuserer på, hvordan realiseringen af etableringen kan fremskyndes. Det gælder fx den ønskede cykel- og gangforbindelse til Grønttorvsområdet ved Høffdingsvej/Ramsingsvej, der skal sikre, at dette store nye boligområde ikke bliver en isoleret ø i bydelen.

Lokaludvalgets udvalg Et helt Liv

I Lokaludvalgets underudvalg Et Helt Liv har vi udformet disse ønsker til kommuneplanstrategien

Valby Lokaludvalg ser med bekymring på udviklingen af København for unge. En fritidslivsundersøgelse foretaget i 2017 blandt 600 unge fra skolerne i Valby viser, at børn fra 4. klasse og i særlig grad fra 6. klasse fravælger klubberne i området til fordel for ophold i centre som fx Fisketorvet. Kommuneplanstrategien nævner denne gruppe unge et enkelt sted (s. 30), men det er Et helt livs opfattelse, at navnlig for unge mellem 14-18 er tilbud i byen ikke til at få øje på. Side 12 nævnes, at 25 % af byens unge ikke får en ungdomsuddannelse – et alarmerende højt tal, som Kommuneplanstrategien bør adressere langt stærkere. Gennemsnittet på landsplan er skønnet til 8 % af en årgang.

Vi deler den politiske målsætning om boliger til fornuftige priser (s. 17). Samtidig er Valby under massiv fortætning med byggeri på F. L. Smidth grunden, Grønttorvet og Ny Ellebjerg-området. Det er ikke opfattelsen, jf. de indledende bemærkninger, at disse byggerier i sig selv har medført, at der er kommet større udbud af boliger til fornuftige priser. Når det nævnes s. 11, at der er bygget 5100 boliger i 2017, kunne man samtidig specificere, hvor stor en andel af disse boliger, der har givet adgang til boliger til fornuftige priser eller hvordan man vil opnå dette. Vi er glade for at se, at kommunen vil investere i udviklingen af udsatte boligområder og stiller krav om almene boliger, når der bygges i områder med lav andel af almene boliger (s. 7) Her kunne man målrettet fokusere på, at der også er attraktive, betalbare boliger i disse områder af en størrelse, der giver børnefamilierne mulighed for at blive boende i byen (s. 6, 11).

Et helt liv ser med bekymring på den sociale balance i byen. Der er først i 2018 indført en regulering således at dele af handicap- og psykiatriområdet nu reguleres ligesom på børne- og ældreområdet – dvs. som demografien ændrer sig. En by skal kendes på, hvordan man behandler sine svageste. En del af den sociale balance i byen – den del, der handler om ghettoområder og de udsatte byområder (side 15, 18, 31) – er kun perifert berørt. Navnlig på integrationsområdet har Københavns kommune mulighed for at gå foran. Det kunne dreje sig om at ændre beboersammensætningen i et område og det drejer sig om at gøre det attraktivt og tilgængeligt for flersprogede børn at deltage i foreningslivet sammen med deres forældre. Det gode liv er netop for de mange (side 28) og kommuneplanstrategien bør give et bud på, hvordan det lykkes at give tosprogede børn, den samme mulighed for uddannelse som ligestillede børn med danske forældre. Det har de ikke i dag.

Lokaludvalgets Miljøgruppe

I Lokaludvalgets Miljøgruppe har vi drøftet følgende i forbindelse med Kommuneplanstrategien:

Valby Lokaludvalg glæder sig over, at udvikling af byen i grøn og bæredygtig retning er højt prioriteret.

Sammenfattende mener vi, at strategien bør indeholde flere konkrete krav til begrovnings og bæredygtighed, forpligte kommunen på de allerede vedtagne målsætninger og politikker og sætte nye mål.

Det kunne være et mål, at alle københavnere fortsat skal have adgang til ikke blot små storbyhaver/lommeparker, men også til større, sammenhængende bynaturområder/parker i samme omfang som nu. Dvs. at ratioen af parkkvadratmeter pr. indbygger skal fastholdes, selv om byen vokser, eller i det mindste, at der ikke må ske et fald i omfanget af grønne områder.

En strategi skal selvfølgelig være meget generel. Imidlertid finder vi, at de strategiske mål er meget løst formuleret i betragtning af, at strategien skal danne retningslinjer for kommunens planlægning de næste 12 år. Det eneste konkrete mål, der nævnes, er det ambitiøse mål om, at København skal være CO2 neutral i 2025. For så vidt omfatter dette mål, som det er formuleret i Klimaplan København 2025, alle de grønne og bæredygtige indsatser, som kommunen arbejder med.

Alligevel undrer det, at strategien ikke nævner eller forpligter sig på kommunens allerede vedtagne politikker, Fællesskab København, Bynaturstrategien, Agenda 21 strategien (som skal fornyes i 2019), Affalds- og ressourcestrategi, træpolitik m.fl.

Samtidig er flere afsnit meget løst formuleret, f.eks. afsnittet om bynatur (s. 32) Her nævnes mange gode ting, men det fremstår uklart og uforpligtende.

Valby Lokaludvalgs Kultur- og Fritidsudvalg

Kultur- og fritidsudvalget har primært forholdt sig til afsnittet 'En Kulturel storby med kant' på s. 34-35. Generelt mangler der ambitioner for kulturlivet i Kommuneplanstrategien.

Vi mener, at en Kommuneplanstrategi skal afspejle, at København har brug for flere og bedre Kultur- og Idrætsfaciliteter, og deraf følgende kulturelle aktiviteter. I øvrigt henvises til det indledende afsnit om kultur.

Derudover mener vi, at kultur- og fritidstilbud skal være tilgængelige for alle uanset indkomst. Det er især relevant i København, hvor der er en stor andel af borgere med en lav disponibel indkomst.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsø
Formand for Valby Lokaludvalg

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Thomas M Pedersen

POSTNR.

3460

BY

Birkerød

HØRINGSSVAR

I: En social og mangfoldig by I, I: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnere som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. I,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnere, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Thomas M Pedersen

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavngadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

3460

BY:

Birkerød

ADRESSE:

Pilegårdsparken 10

E-MAIL:

✉ thomasmp@me.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Katrine Bohr

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger> Det foreslås konkret at lave udstyknings til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstejn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen ”Værdifulde kulturmiljøer i København” https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet ”sårbarhed” under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra ”2.3 Slusen og bådklubben valby” som beskriver: ”Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne.” Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: ”Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en ”kulturgenopretning” for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder.” Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: ”Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i.” (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstejn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som ’frimærkeudvikling’ af enkeltstående grunde,

hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggesesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingsammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Reykjaviksgade 2, 2 th

E-MAIL: Katrine.bohr@gmail.com

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Poul Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

3RK

POSTNR.

2750

BY

Ballerup

HØRINGSSVAR

Høringssvar i forhold til kommuneplanrevision (revision af KPL 15). Vedrørende ejendommene matr.nr. 5595 og 5681 Udenbys Klædebo Kvarter, beliggende Hermodsgade 26 og 28. Ejendommene er omfattet af lokalplan nr. 76, "Titangade" bekendtgjort 13. marts 1985, og er beliggende i planens område A II. Efterfølgende er der udarbejdet 5 tillæg til lokalplanen der ikke har indflydelse på heromhandlede 2 ejendomme. Det fremgår af lokalplanens § 3, om anvendelse, at der kun må opføres eller indrettes bebyggelse til administration, liberale erhverv mv. samt andre virksomheder, der efter magistratens skøn ikke i mere end ubetydelig grad kan medføre luftforurening, støjforurening eller andre ulemper, og som efter magistratens skøn naturligt hører hjemme i området. Ejendommene er i relation til KPL 15 beliggende i et område for serviceerhverv (S3). Der åbner Metrostation ved Skjolds Plads i 2019. Ejendommen ligger på nabovejen til Metrostationen og der er under 100 m i gå-afstand (stationsnært). Ejendommen/grundstykket matr.nr. 5595 er ubebygget. Den eksisterende bygning på matr. nr. 5681 er opført i 1936 som produktionsbygning og anvendes nu til skole. Bygningen er i KPL 15 udpeget som bevaringsværdig med høj bevaringsværdi (save 3). Ifølge BBR har de 2 ejendomme tilsammen et grundareal på 3.160 m² og et bruttoetageareal på 3.000 m². Byggeriet er i 2 etager med en bygningshøjde på 8,9 m. Lokalplan 76 er skabt i 1985 ud fra sin tids fokus på byudvikling. Man kan sige, at den hverken i anvendelsesbestemmelser eller udnyttelsesgrad i tilstrækkelig grad understøtter visionerne for områdets aktuelle byudvikling eller kommunens arkitekturpolitik. I mellemtiden er denne del af Nørrebro blevet til et særligt campusområde med vægtning af uddannelser samt synergieffekt mellem forskellige fakulteter og supplerende funktioner. Ikke mindst vil en fokuseret boligdel også være et positivt bidrag hertil. Ejer ønsker ejendommen udviklet til en anvendelse med ungdomsboliger. For samtidig at løfte den betragteligt store bevarings- og transformationsopgave der ligger i den eksisterende ejendom, er det væsentligt at kunne få tilladelse til at bebygge med en sammenhængende enkeltfunktion som fx ungdomsboliger. I kommuneplanstillæg nr. 50, på side 26, er anført "Samtidigt ønsker kommunen at udvikle området som en del af Copenhagen Science City" og "Det omfatter eksempelvis virksomheder, vidensinstitutioner, ungdomsboliger m.v." Der har været afholdt 2 møder med Teknik- og Miljøforvaltningen, Serviceområde Byens Udvikling, om udviklingen af ejendommene, senest den 15. november 2018. Forvaltningen har givet udtryk for en positiv holdning til at udarbejde et tillæg til lokalplan 76 med en anvendelse til boliger. I den forbindelse har forvaltningen gjort opmærksom på, at udarbejdelse af et lokalplantillæg som ønsket, forudsætter en ændring af rammerne i KPL 15, og har opfordret til fremsendelse af dette høringssvar. Lokalplantillægget skal omfatte de 2 heromhandlede ejendomme, der vil blive sammenlagte matrikulært. Ønsket om indretning af boliger forudsætter, at rammen i Kommuneplanen ændres til en ramme for boliger (B-område). Området er meget tæt på flere store uddannelsesinstitutioner og det er derfor naturligt, at der gives mulighed for etablering af ungdomsboliger. Tillæg 4 til lokalplan 76 omhandler 3 ejendomme mod Sigurds-gade, hvor der gives mulighed for nyt boligbyggeri. Denne bræmme af boliger kan naturligt fortsættes rundt i kanten af S3 området op ad Hermodsgade, hvor den tilsluttes boligrammen mod Haraldsgade. Bygningen er meget velegnet til at transformere, under hensyn til bevaringsværdigheden, til ungdomsboliger på grund af dens søjle- plade konstruktion i beton. Desuden medfører den relativ store bygningsdybde, at der kan etableres midtergang med boliger til begge sider. Det påtænkes at tilføre bygningen en overbygning af let karakter og evt. tilbygning på den tomme grund (matr.nr. 5595). De konkrete muligheder skal aftales i et lokalplanforløb med TMF. Bygningens stueetage er tænkt indrettet med fælles funktioner for ungdomsboligerne. Det vil medvirke til at skabe liv i gaden og medføre tryghed for beboere og børn i nærområdet. Rammændringen ønskes derfor, som nævnt, til B-område med en maks. bebyggelsesprocent på 185, friarealprocent på mindst 30, bygningshøjde på maks. 24 m og parkeringsdækning på 1 bilparkeringsplads pr. 300 m² bruttoetageareal. Cykelparkering efter nuværende krav. 19. november 2018 mvh 3RK arkitekt maa Poul Nielsen

POSTNR.:

2750

BY:

Ballerup

ADRESSE:

Borupvang 3

E-MAIL:✉ poulnielsen@3rk.dk**MATERIALE:** [kort-1.pdf](#) [vedr._kommuneplanshoering_rammeaendring_for_hermodsgade_sp_2.pdf](#) [fuldmagt.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)



 KØBENHAVNS KOMMUNE

Sigu

Målforhold	1:1133
Dato	16-03-2018
Signaturforklaring	Jordstykke (GST)

© Københavns Kommune

Københavns kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byplanlægning

Hørings svar i forhold til kommuneplanrevision (revision af KPL 15).

Vedrørende ejendommene matr.nr. 5595 og 5681 Udenbys Klædebo Kvarter, beliggende Hermodsgade 26 og 28.

Ejendommene er omfattet af lokalplan nr. 76, ”Titangade” bekendtgjort 13. marts 1985, og er beliggende i planens område A II. Efterfølgende er der udarbejdet 5 tillæg til lokalplanen der ikke har indflydelse på heromhandlede 2 ejendomme.

Det fremgår af lokalplanens § 3, om anvendelse, at der kun må opføres eller indrettes bebyggelse til administration, liberale erhverv mv. samt andre virksomheder, der efter magistratens skøn ikke i mere end ubetydelig grad kan medføre luftforurening, støjforurening eller andre ulemper, og som efter magistratens skøn naturligt hører hjemme i området.

Ejendommene er i relation til KPL 15 beliggende i et område for serviceerhverv (S3).

Der åbner Metrostation ved Skjolds Plads i 2019. Ejendommen ligger på nabovejen til Metrostationen og der er under 100 m i gå-afstand (stationsnært).

Ejendommen/grundstykket matr.nr. 5595 er ubebygget.

Den eksisterende bygning på matr. nr. 5681 er opført i 1936 som produktionsbygning og anvendes nu til skole.

Bygningen er i KPL 15 udpeget som bevaringsværdig med høj bevaringsværdi (save 3). Ifølge BBR har de 2 ejendomme tilsammen et grundareal på 3.160 m² og et bruttoetageareal på 3.000 m². Byggeriet er i 2 etager med en bygningshøjde på 8,9 m.

Lokalplan 76 er skabt i 1985 ud fra sin tids fokus på byudvikling. Man kan sige, at den hverken i anvendelsesbestemmelser eller udnyttelsesgrad i tilstrækkelig grad understøtter visionerne for områdets aktuelle byudvikling eller kommunens arkitekturpolitik.

I mellemtiden er denne del af Nørrebro blevet til et særligt campusområde med vægtning af uddannelser samt synergieffekt mellem forskellige fakulteter og supplerende funktioner. Ikke mindst vil en fokuseret boligdel også være et positivt bidrag hertil.

Ejer ønsker ejendommen udviklet til en anvendelse med ungdomsboliger. For samtidig at løfte den betragteligt store bevarings- og transformationsopgave der ligger i den eksisterende ejendom, er det væsentligt at kunne få tilladelse til at bebygge med en sammenhængende enkeltfunktion som fx ungdomsboliger.

I kommuneplanstillæg nr. 50, på side 26, er anført ”Samtidigt ønsker kommunen at udvikle området som en del af Copenhagen Science City” og ”Det omfatter eksempelvis virksomheder, vidensinstitutioner, ungdomsboliger m.v.”

Der har været afholdt 2 møder med Teknik- og Miljøforvaltningen, Serviceområde Byens Udvikling, om udviklingen af ejendommene, senest den 15. november 2018. Forvaltningen har givet udtryk for en positiv holdning til at udarbejde et tillæg til lokalplan 76 med en anvendelse til boliger. I den forbindelse har forvaltningen gjort opmærksom på, at udarbejdelse af et lokalplantillæg som ønsket, forudsætter en ændring af rammerne i KPL 15, og har opfordret til fremsendelse af dette høringssvar.

Lokalplantillægget skal omfatte de 2 heromhandlede ejendomme, der vil blive sammenlagte matrikulært.

Ønsket om indretning af boliger forudsætter, at rammen i Kommuneplanen ændres til en ramme for boliger (B-område).

Området er meget tæt på flere store uddannelsesinstitutioner og det er derfor naturligt, at der gives mulighed for etablering af ungdomsboliger.

Tillæg 4 til lokalplan 76 omhandler 3 ejendomme mod Sigurdsgade, hvor der gives mulighed for nyt boligbyggeri. Denne bræmme af boliger kan naturligt fortsættes rundt i kanten af S3 området op ad Hermodsgade, hvor den tilsluttes boligrammen mod Haraldsgade.

Bygningen er meget velegnet til at transformere, under hensyn til bevaringsværdigheden, til ungdomsboliger på grund af dens søjle- plade konstruktion i beton. Desuden medfører den relativ store bygningsdybde, at der kan etableres midtergang med boliger til begge sider.

Det påtænkes at tilføre bygningen en overbygning af let karakter og evt. tilbygning på den tomme grund (matr.nr. 5595). De konkrete muligheder skal aftales i et lokalplanforløb med TMF.

Bygningens stueetage er tænkt indrettet med fælles funktioner for ungdomsboligerne. Det vil medvirke til at skabe liv i gaden og medføre tryghed for beboere og børn i nærområdet.

Rammeændringen ønskes derfor, som nævnt, til B-område med en maks. bebyggelsesprocent på 185, friarealprocent på mindst 30, bygningshøjde på maks. 24 m og parkeringsdækning på 1 bilparkeringsplads pr. 300 m² bruttoetageareal. Cykelparkering efter nuværende krav.

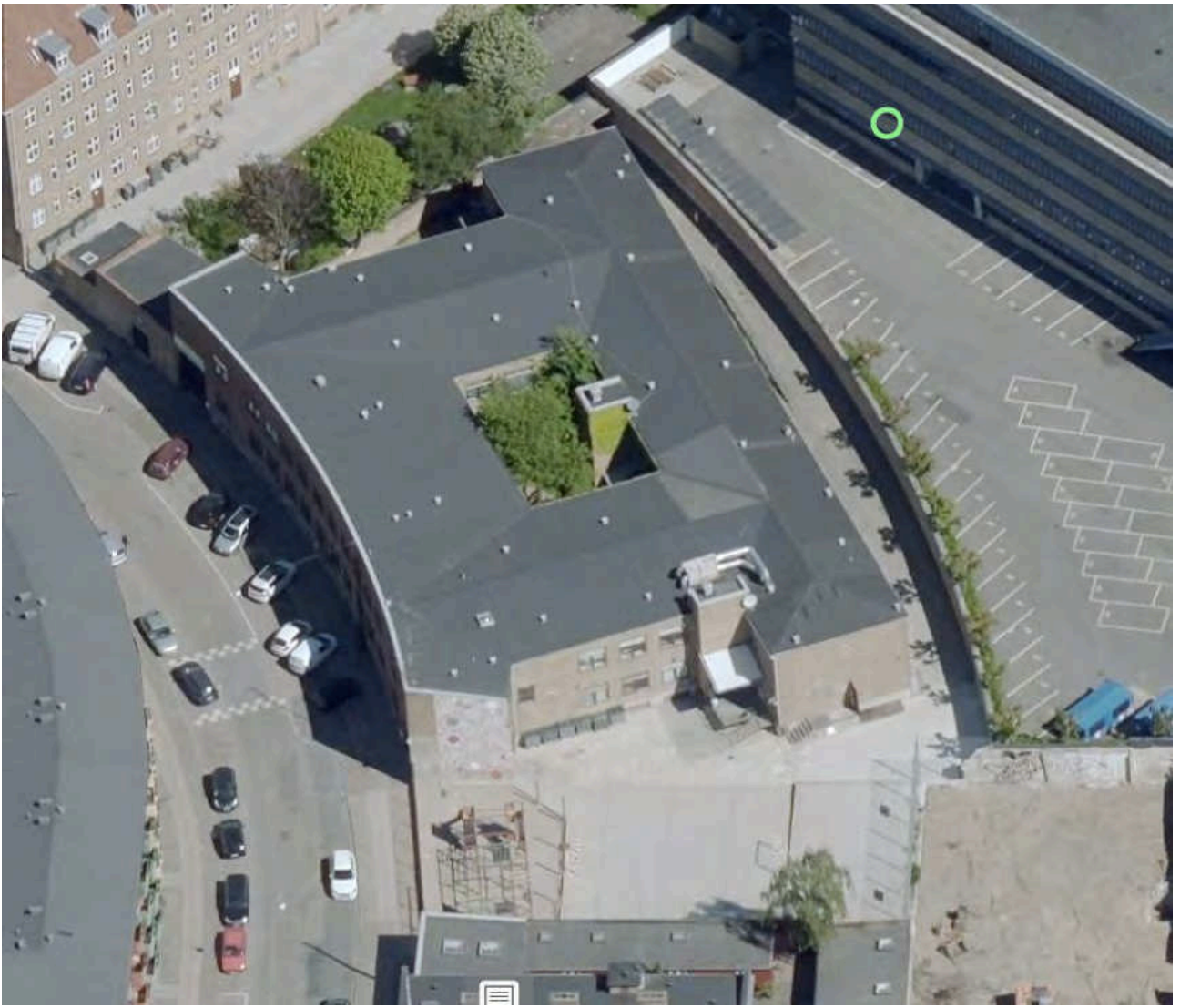
19. november 2018

mvh

3RK

arkitekt maa

Poul Nielsen



Jacobsen Gruppen A/S
Karlslunde Kysthave 10
2690 Karlslunde

19/11-2018

FULDMAGT

Hermed gives Poul Nielsen, 3RKøbenhavn I/S, fuldmagt til, på vegne af Jacobsen Trading ApS, at indsende høringssvar og forhandle med Københavns Kommune om lokalplan, kommuneplan, byggetilladelse m.v. vedr. Hermodsgade 26 – 28, 2200 København N.

19/11-2018



Christian Jacobsen
Jacobsen Trading ApS
Karlslunde Kysthave 10
2690 Karlslunde
CVR 25995252

Poul Nielsen
3RKøbenhavn A/S
Borupvang 3
2750 Ballerup

Vitterlighedsvidne 1:

Navn:

Adresse:

Vitterlighedsvidne 2:

Navn:

Adresse:

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Jette poulsen

POSTNR.

2450

BY

Kæbenhavn

HØRINGSSVAR

Bliv væk fra vores kvarter , ikke mere betong slum . Bevar vores åndehuld og vores sidste fisker det er vores kultur arv og et meget yndet sted også for turister , byg ud af byen og få liv i udkands Danmark i stedenfor

POSTNR.:

2450

BY:

Kæbenhavn

ADRESSE:

Hændelsvej

E-MAIL:

✉ Fnuk1993@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Lars Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DKE

POSTNR.

9000

BY

Aalborg

HØRINGSSVAR

Det er en svær opgave, at skabe en ny by, som giver stor værdi at leve og arbejde i. Særligt når det skal gå hurtigt. eller få tager beslutningerne for det hele. Det er en meget kompleks opgave. Vi vil foreslå, at man tænker mere på grønne løsninger, på ude- & opholds arealer. Men også at man i klyngevis samler erhverv i de nye bydele, i stedet for at sprede dem med spredelhagl, så at sige. I Ørestad har man undladt, suk, at samle butikkerne, at åbne Fields op i stueetage. At samle cafeliv, at sikre adgang med træ pontoer ned til vandet. Man har også lavet boliger til børne familier, hvor de skal gå 500 meter til nærmeste p-hus, med børn, indkøb osv. Det er ikke alt sammen så godt. Man kunne godt have lavet P-kældre, som alle kunne få adgang til. Det hele er kronet af med en folkeskole, med børn i en alder, hvor de behøver plads for at krudtes af... og hvor er nærmeste plads, da skolegården er alt for lille ? Den hedder Fields !! Byparken er for langt væk til at de kan nå eller gider gå derhen. Nej - lad os få mere humanisme ind i de nye bydele... mere adgang til vandet med både.. bevare mere af de gamle bygninger, og stemninger - i stedet for at lade alle de gamle bygninger, nogle grimme (med charme) ned overalt. Der er meget godt i det man udvikler; men meget er også - desværre skidt. På bryggen, mod Sluseholmen har man forsøgt at lave nogle gode tilgange til vandet - hvor man kan sidde tæt på vandet. Lad noget meget mere af det, og huske grønne træer iblandt ! Hvorfor giver man ikke mulighed for at sejle eller ro på kanalerne i Ørestad ? Mere byliv, mere puls er ønsket. De her sokkel grunde man har bygget op derude, forhindrer en masse gode løsninger til storskrald, cykel parkering, og aflæsningspladser for biler, til varer, flyttebiler osv.... Det ser flot ud; men er ikke så humanistisk at bo og leve i... Pas på det med at umenneskeliggøre byen. I Carlsberg byen er langt fra alt godt - hvis man skal fremhæve eksempler på det man ikke skal have. Højhuse, hvor der intet grønt at at få adgang til, hvor vinden blæser så man knap kan åbne vinduet (og igen har tænkt at bruge erfaringer fra NY, hvordan man kan bedre det ?). Der blæser meget mellem de høje huse, og der er meget lidt grønt miljø. Det første højhus står meget tomt på de højere etager- hvorfor ?! Gode boliger har grønne områder lige nedenfor, og altaner der er møblerbare. Med borde, stole og en enkelt sol seng. Det er f. eks. 2 x 5 meter store. Det bliver de også nogle gange i nybyggeri. Men det må man ikke i de gamle bygninger. Her en en god altan ifølge kommunen, en lille en. Meget lille ! Næppe over 130-150 cm. dyb. Det giver ikke logik. For i de gamle kvarterer, er blæser det ikke i karré erne. Og altanerne er typisk ud for bad, soveværelser og køkken. Det er ikke her, man behøver så meget lys. Spørger man brugerne, så vil de hellere have store altaner, end mere lys i bad, køkken og soveværelser. Kunne man ikke overveje, at give folket det folket gerne vil have ? Gode, store brugbare altaner. Der kommer også større vinduer via en dør til altanen, man kunne måske endda tillade dobbelt døre, foldedøre osv.. for at give mere luft og adgang til altanen (og dermed også lys). I øvrigt kunne man måske også stille krav til at altanerne så pænere ud, nogle gange ligner noget fra en fabrik på undersiden - en hvid, lukket plade kunne gøre det meget pænere. P-pladser ? Tja, bilen er altså kommet for at blive... nogle kan slet ikke aflevere børn, køre på arbejde (i en forstad) eller arbejde - uden at have en bil. Man har også bygget en bro til Sverige, hvad kommer der over den ? - biler !! Hvorfor har man forspildt mulighed for f. eks. at lave en kæmpe p-plads under Kgs. Nytorv ? Så kunne man få bilerne væk fra P-pladserne i terræn ? I øvrigt kører man ofte 20% mere i centrum, for at lede efter en P-plads. Smart - ike ?! Klart søger vi flere cykler til transport, mere Metro. Men det bør ikke medføre, at bilen lægges for had. Selv alternative politikere går ind for mere grøn trafik, og tager bilen... øh flyet ! Kort sagt - prøv at forstå og acceptere, at nogle har virkelig brug for en bil, for at familie livet kan hænge sammen. Klart bor man på brokvarteret, og har administrativ job i city, så kan man cykle til det meste. Men ikke med 2 børn, med børnehaven på brokvartererne, og arbejde udenfor metro eller S-tog. Flot initiativ at samle gode ideer ind. På mange områder er de nye byggerier - noget kedeligt, som bestemt ikke sender København på verdens kortet. Så forleden at man tillader soveværelser på 5 m2 i nybyggeri - det er vel burhøns bure vor voksne ? En regering der ikke kan indrømme fejl, er åbne for at gøre det bedre, kan ikke regere. Citat Napoleon den I. Det samme gælder også for en kommune. Tillad mere, når der er fokus på opholds arealer, grønne løsninger og brugbar arkitektur. Lad os få flere tagboliger

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Lars Nielsen

med tagterasser for alle - med læ og afskærmning. Med tilbagetrukne altaner mod solen, om det så er mod gaden. De kan lave det flot og anderledes i Berlin. Få den der bispebue gravet ned, og så lavet nogle åndehuller i København. Lad folk sejle kano op af "åen" så at sige og ned i havne. Det kan de i Hamborg. Veje i centrum har de gravet ned i Düsseldorf. Tænk perspektiver - og forsøg at gøre det nye byggeri sjovere, flottere og mere menneskeligt. Lad en by med mere puls og menneskelighed. København kan godt - se blot broen over havneløbet ved skuespil huset, havne badet m.v. Men vi behøver meget mere af det ! Med åbent sind - kan vi gøre København langt bedre, både os private bygherrer som byen og staten.

POSTNR.:

9000

BY:

Aalborg

ADRESSE:

Danalien

E-MAIL:

✉ lln@dke.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

8833 4840

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Lars Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DKE

POSTNR.

9000

BY

Aalborg

HØRINGSSVAR

Det er en svær opgave, at skabe en ny by, som giver stor værdi at leve og arbejde i. Særligt når det skal gå hurtigt. eller få tager beslutningerne for det hele. Det er en meget kompleks opgave. Vi vil foreslå, at man tænker mere på grønne løsninger, på ude- & opholds arealer. Men også at man i klyngevis samler erhverv i de nye bydele, i stedet for at sprede dem med spredehagl, så at sige. I Ørestad har man undladt, suk, at samle butikkerne, at åbne Fields op i stueetage. At samle cafeliv, at sikre adgang med træ pontoer ned til vandet. Man har også lavet boliger til børne familier, hvor de skal gå 500 meter til nærmeste p-hus, med børn, indkøb osv. Det er ikke alt sammen så godt. Man kunne godt have lavet P-kældre, som alle kunne få adgang til. Det hele er kronet af med en folkeskole, med børn i en alder, hvor de behøver plads for at krudtes af... og hvor er nærmeste plads, da skolegården er alt for lille ? Den hedder Fields !! Byparken er for langt væk til at de kan nå eller gider gå derhen. Nej - lad os få mere humanisme ind i de nye bydele... mere adgang til vandet med både.. bevare mere af de gamle bygninger, og stemninger - i stedet for at lade alle de gamle bygninger, nogle grimme (med charme) ned overalt. Der er meget godt i det man udvikler; men meget er også - desværre skidt. På bryggen, mod Sluseholmen har man forsøgt at lave nogle gode tilgange til vandet - hvor man kan sidde tæt på vandet. Lad noget meget mere af det, og huske grønne træer iblandt ! Hvorfor giver man ikke mulighed for at sejle eller ro på kanalerne i Ørestad ? Mere byliv, mere puls er ønsket. De her sokkel grunde man har bygget op derude, forhindrer en masse gode løsninger til storskrald, cykel parkering, og aflæsningspladser for biler, til varer, flyttebiler osv.... Det ser flot ud; men er ikke så humanistisk at bo og leve i... Pas på det med at umenneskeliggøre byen. I Carlsberg byen er langt fra alt godt - hvis man skal fremhæve eksempler på det man ikke skal have. Højhuse, hvor der intet grønt at få adgang til, hvor vinden blæser så man knap kan åbne vinduet (og igen har tænkt at bruge erfaringer fra NY, hvordan man kan bedre det ?). Der blæser meget mellem de høje huse, og der er meget lidt grønt miljø. Det første højhus står meget tomt på de højere etager- hvorfor ?! Gode boliger har grønne områder lige nedenfor, og altaner der er møblerbare. Med borde, stole og en enkelt sol seng. Det er f. eks. 2 x 5 meter store. Det bliver de også nogle gange i nybyggeri. Men det må man ikke i de gamle bygninger. Her en en god altan ifølge kommunen, en lille en. Meget lille ! Næppe over 130-150 cm. dyb. Det giver ikke logik. For i de gamle kvarterer, er blæser det ikke i karré erne. Og altanerne er typisk ud for bad, soveværelser og køkken. Det er ikke her, man behøver så meget lys. Spørger man brugerne, så vil de hellere have store altaner, end mere lys i bad, køkken og soveværelser. Kunne man ikke overveje, at give folket det folket gerne vil have ? Gode, store brugbare altaner. Der kommer også større vinduer via en dør til altanen, man kunne måske endda tillade dobbelt døre, foldedøre osv.. for at give mere luft og adgang til altanen (og dermed også lys). I øvrigt kunne man måske også stille krav til at altanerne så pænere ud, nogle gange ligner noget fra en fabrik på undersiden - en hvid, lukket plade kunne gøre det meget pænere. P-pladser ? Tja, bilen er altså kommet for at blive... nogle kan slet ikke aflevere børn, køre på arbejde (i en forstad) eller arbejde - uden at have en bil. Man har også bygget en bro til Sverige, hvad kommer der over den ? - biler !! Hvorfor har man forspildt mulighed for f. eks. at lave en kæmpe p-plads under Kgs. Nytorv ? Så kunne man få bilerne væk fra P-pladserne i terræn ? I øvrigt kører man ofte 20% mere i centrum, for at lede efter en P-plads. Smart - ike ?! Klart søger vi flere cykler til transport, mere Metro. Men det bør ikke medføre, at bilen lægges for had. Selv alternative politikere går ind for mere grøn trafik, og tager bilen... øh flyet ! Kort sagt - prøv at forstå og acceptere, at nogle har virkelig brug for en bil, for at familie livet kan hænge sammen. Klart bor man på brokvarteret, og har administrativ job i city, så kan man cykle til det meste. Men ikke med 2 børn, med børnehaven på brokvartererne, og arbejde udenfor metro eller S-tog. Flot initiativ at samle gode ideer ind. På mange områder er de nye byggerier - noget kedeligt, som bestemt ikke sender København på verdens kortet. Så forleden at man tillader soveværelser på 5 m2 i nybyggeri - det er vel burhøns bure vor voksne ? En regering der ikke kan indrømme fejl, er åbne for at gøre det bedre, kan ikke regere. Citat Napoleon den I. Det samme gælder også for en kommune. Tillad mere, når der er fokus på opholds arealer, grønne løsninger og brugbar arkitektur. Lad os få flere tagboliger

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Lars Nielsen

med tagterasser for alle - med læ og afskærmning. Med tilbagetrukne altaner mod solen, om det så er mod gaden. De kan lave det flot og anderledes i Berlin. Få den der bispebue gravet ned, og så lavet nogle åndehuller i København. Lad folk sejle kano op af "åen" så at sige og ned i havne. Det kan de i Hamborg. Veje i centrum har de gravet ned i Düsseldorf. Tænk perspektiver - og forsøg at gøre det nye byggeri sjovere, flottere og mere menneskeligt. Lad en by med mere puls og menneskelighed. København kan godt - se blot broen over havneløbet ved skuespil huset, havne badet m.v. Men vi behøver meget mere af det ! Med åbent sind - kan vi gøre København langt bedre, både os private bygherrer som byen og staten.

POSTNR.:

9000

BY:

Aalborg

ADRESSE:

Danalien

E-MAIL:

✉ lln@dke.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

8833 4840

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Mette Rygaard

POSTNR.

4000

BY

Roskilde

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 1: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/>

.../koebenhavns-politikere-oproert... Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/ap.../kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: "Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/.../uploade.../bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Mette Rygaard

for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte bådehavngadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København. https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/.../fingerplan_2017_260... Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne. <https://mst.dk/.../natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

4000

BY:

Roskilde

ADRESSE:

Sankt Hans Gade 2

E-MAIL:

✉ Mettehjalholtrygaard@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Heidi Lyng

POSTNR.

2450

BY

København Sv

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by 1,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god levested er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. 1,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger> Det foreslås konkret at lave udstyknings til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstejn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen ”Værdifulde kulturmiljøer i København” https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet ”sårbarhed” under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra ”2.3 Slusen og bådklubben valby” som beskriver: ”Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne.” Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø. http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: ”Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en ”kulturgenopretning” for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder.” Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: ”Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i.” (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette Københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstejn ved perspektivområdet omkring Bådehavngade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som ’frimærkeudvikling’ af enkeltstående grunde,

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Heidi Lyng

hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebygelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingsammenhænge. Det foreslåes desuden, at sætte Bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4,1: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København Sv

ADRESSE:

Bådehavnsgade 55

E-MAIL:

✉ heidi.lyng@icloud.com

MATERIALE:



[kommuneplan-forslag-hoeringssvar_19112018.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Hørings svar til For- slag_til_Kommuneplanstrategi_2018

1: En social og mangfoldig by

1,1: Boligeksperimenter

For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse - og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv - og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører.

København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger.

Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke.

Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnere som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien".

I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder,

hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling.

Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmænd som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære.

Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud.

Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant.

1,2: Udvikling og ejerformer

Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste - de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges.

Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til al-

mene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis.

Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger>

Det foreslåes konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne.

Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder.

Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder - evt. med fleksibel anvendelse.

1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel

I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by - på den lange bane.

Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i sel-skabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet.

Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver.

2: En kulturel storby med kant

2,1: Bevaring af kulturmiljøer

Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares.

Det foreslåes at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København"

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346

Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor.

Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: *"Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne."* Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf

Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted: *"Udviklingsmuligheder:*

Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele - vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder."

Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges.

Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc.

Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivisering af historiske bygninger og kulturmiljøer.

Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser.

Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: *"Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningsen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i."* (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020)
https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf

Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen - det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer.

3:Byudvikling

3,1: Storkøbenhavn

Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt.

Det foreslåes at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabo-kommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd.

3,2: Havneområder og adgang til vandet

Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af københavn, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet.

Det foreslåes at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde.

Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen

Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavnsgade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 - hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af københavns mest særprægede miljøer.

Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt - Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingsammenhænge.

Det foreslåes desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens.

Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode.

4: En grøn, sund og bæredygtig by

4,1: Fingerplanen

Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet.

(<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>)

Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf

Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum.

Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Ulrik Fenger Mathiasson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Fiskerhavns Vener

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018 I: En social og mangfoldig by I,1: Boligeksperimenter For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse – og en god leveby er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv – og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger. Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører. København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger. Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke. Det foreslås at starte disse boligeksperimenter i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnernes som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien". I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling. Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære. Det foreslås at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af Københavns boligudbud. Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant. I,2: Udvikling og ejerformer Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste – de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad

efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges. Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis. Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt.

<https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger> Det foreslås konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne. Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder. Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder – evt. med fleksibel anvendelse. 1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by – på den lange bane. Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet. Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver. 2: En kulturel storby med kant 2,1: Bevaring af kulturmiljøer Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares. Det foreslås at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København" https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346 Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor. Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: "Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne." Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TcijRcr5qE.pdf Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted:

"Udviklingsmuligheder: Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele – vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder." Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges. Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc. 2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer. Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser. Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis. Jf. citat af Frank Jensen: "Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i." (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs._enghave.pdf Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer. 3: Byudvikling 3,1: Storkøbenhavn Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt. Det foreslås at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd. 3,2: Havneområder og adgang til vandet Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af København, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette københavns værdifulde kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet. Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturelle værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde. Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter. 3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring

13/12/2018

Svar til: Høring 47389 af: Ulrik Fenger Mathiasson

Bådehavnsgade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 – hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer. Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggesesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt – Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingsammenhænge. Det foreslås desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens. Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode. 4: En grøn, sund og bæredygtig by 4, I: Fingerplanen Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og dette anses som en væsentlig mangel i materialet. (<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>) Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum. Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Bådehavnsgade 55 G

E-MAIL:

 ulrikmathiasson@outlook.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

51530792

MATERIALE:

 [kommuneplan-forslag_hoeringssvar_fiskerhavnens-venner.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Hørings svar til Forslag_til_Kommuneplanstrategi_2018

1: En social og mangfoldig by

1,1: Boligeksperiment

For at skabe en social og mangfoldig by til alle indkomstgrupper bør man have en helhedsorienteret tilgang til byudviklingen. Byer er komplekse - og en god leve-by er sammensat af mange faktorer, derfor skal vi udvikle og anskue byen med et socialt, organisatorisk, fysisk og økonomisk perspektiv - og dette både på de overordnede strategiske niveauer og ned i de konkrete løsninger.

Kommuneplanstrategien bør derfor tilstræbe at skabe løsninger hvor der skabes gode holistiske løsninger og hvor fx bosætningsstrategi kobles med erhvervsstrategi, planstrategi og kulturstrategi. Der skal være sammenhæng både internt i kommunen, på tværs af forvaltninger og i de samarbejder der etableres med eksterne aktører.

København kan hente inspiration fra lande som Tyskland og Holland, der har formået at koble sociale strategier ind i byudviklingen, bla. ved at udvikle flere byggegrupper, selvbyggerprojekter og bofællesskaber som skaber social sammenhængskraft ift. beboernes engagement i lokalmiljøet, men også fordi det har vist sig at byggegrupperne ofte er mere socialt engageret og i højere grad formår at inkludere socialt boligbyggeri samt integration af flygtninge og andre udsatte grupper. Derudover er byggegruppe-projekterne også projekteret med mere miljømæssige bæredygtige byggemetoder og materialer end de gængse udviklinger.

Ser man på Berlin og Hamborg, som nyder noget nær samme internationale anerkendelse så har bystyrene her besluttet sig for at en vis procentdel af ny byudvikling skal være byggegrupper, hvor beboerne helt konkret selv er medbestemmende på bygningernes udformning, størrelse indretning osv. Hamborg lægger op til hele 20% skal udlægges til byggegrupper, hvad enten udviklingen sker på kommunalt ejet grund eller ikke.

Det foreslås at starte disse boligeksperiment i miljøer hvor denne udvikling allerede er groet frem af sig selv, og udvikle de spirer som findes i de mindre interessefællesskaber blandt københavnere som ikke kan se sig selv i storbyens præfabrikerede developerudviklede boliger henvendt til "standardfamilien".

I forbindelse med udvikling af nye boligudviklingsmodeller både strategisk og fysisk, bør der udpeges områder til

afprøvning af nye og mere borgerdrevne byudviklingsmetoder, hvor eksperimenterne realiseres med fokus på en helhedsorienteret byudvikling.

Kommuneplanstrategien lægger op til flere alternative byggeformer med ønsket om mere variation i byen, og det giver god mening at tilføje til denne vision, at der ligeledes skal skabes muligheder for at den målgruppe der gerne vil være med til at præge sit hjem og lokalområde ikke behøver at forlade kommunen for at realisere denne drøm. Lige nu er udviklingen af boliger i København kun etableret af developere, boligselskaber og ejendomsmæglere. De er mellemmand som, for at etablere boliger, må danne sig et billede af behov for en bred gruppe af mennesker, hvilket nødvendigvis må resultere i en gruppering af stereotyper inden for standardfamilien. Men dette er langt fra dækkende de ønsker, mønstre, interessefællesskaber og minoriteter som spirer i København, og som ønsker at udleve deres drømme. Endvidere vil developerne ofte vælge en meget sikker model, og løsningerne vil derfor være mindre visionære.

Det foreslåes at sælge grunde i mindre udstykninger. På denne måde sikrer man at profitspekulative developere og udviklere ikke bliver de eneste spillere i udformningen af københavns boligudbud.

Det foreslås desuden at Københavns kommune indleder en afprøvning af alternativ byudvikling, hvor udgangspunktet for grundsalg ikke er salg til højeste pris, men med en fast pris og en række synlige og gennemsigtige udvælgelsesparametre for de grundkøbsbydende parter som sikrer en mangfoldig, social og bæredygtig by med plads til alle og masser af kant.

1,2: Udvikling og ejerformer

Som det fremgår af kortet på side 13 i kommuneplanstrategien, er de nye byudviklingsområder også de dyreste - de ligger langs vandet. Og som det fremgår af strategien s. 11, er der mangel på de helt billige boliger. Der er altså en manglende sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel i den nuværende boligudvikling i København. Adgang til boliger til fornuftige priser er endvidere den højst rangerende bylivskvalitet udpeget af københavnernes, det er samtidig det forhold hvor der er størst forskel på hvad borgerne ønsker og hvad de reelt oplever, jf. grafik s. 17. Der er i de senere år lavet nye studier af nettotilflytningen til København, hvor det viser sig at en stor del af de nye borgere i kommunen er nyfødte og ikke tilflyttere. Disse prognoser bør undersøges nærmere, således at man ikke udvikler mere end hvad efterspørgslen kan bære, samt at det, der udvikles, reelt efterspørges.

Det foreslås, at tænke mere bredt når det kommer til boliger for lavindkomstgrupper, end "bare" at indskrive krav til almene boliger, når de nu viser sig ikke at være så alment tilgængelige i praksis.

Vi ønsker at se andre typer billige boliger end almene boliger, der har vist sig ikke at blive så billige trods alt. <https://www.information.dk/indland/2008/07/koebenhavns-politikere-oproerte-priserne-paa-almene-boliger>

Det foreslåes konkret at lave udstykninger til selvbyggere og medbyggere og byggegrupper, så man på den måde kan få lejen ned ved at spare udgifterne til developerne (15-20%), eller bygge til efter økonomisk formåen, som en basisbolig med udvidelsesmulighed. Ydermere kunne midlertidige flytbare boliger som fx. containerboliger, boliger på hjul, husbåde, eller andre typer midlertidige boliger sikre de helt billige boliger i udviklingsområderne.

Desuden er det vigtigt at bevare og udvikle områder med små billige og tilgængelige lokaler, til små og start-up virksomheder.

Det foreslås, at kommunen arbejder på alternative udviklingsmodeller og finansieringsmodeller, der sætter fokus på at skabe by med kant, fællesskaber og billige boliger, samt muligheder for at etablere flere små erhvervslokaler som en del af disse enheder - evt. med fleksibel anvendelse.

1,3: Beslutningsorgan og udviklingsmodel

I dag træffes afgørende beslutninger om den fysiske planlægning af byen i Økonomiforvaltningen, og man må stille spørgsmålstegn ved hvorvidt dette afføder en bæredygtig og levedygtig by - på den lange bane.

Endvidere er der i Københavns Kommune et stort fokus på at udvikle byen med henblik på at nedbringe metrogælden i selskabet By og Havn. Hvis det er en præmis for udviklingen, er det sandsynligt at udviklingen ikke sker med udgangspunkt i borgernes behov for en god by med rette tilbud, men derimod forvaltningens behov for at finansiere metroprojektet.

Det foreslås at disse to behov skilles ad, således at gælden i By og Havn ikke får indflydelse på den fremadrettede udvikling af København. Hvis økonomiforvaltningen styrer den fysiske planlægning af København må man antage at dette sker baseret på et økonomisk grundlag, og ikke tager tilstrækkelig højde for andre parametre. Der bør derfor udvikles en model, som sikrer at den fremadrettede udvikling af byen foregår i en helhedsorienteret tilgang, som kombinerer og balancerer fysiske, sociale, organisatoriske og økonomiske perspektiver.

2: En kulturel storby med kant

2,1: Bevaring af kulturmiljøer

Københavns kommune bør beskrive og operationalisere retningslinier for udvikling i de værdifulde kulturmiljøer i København så kulturen og historien bevares.

Det foreslåes at bygge videre på retningslinierne i publikationen "Værdifulde kulturmiljøer i København"

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1346

Herunder at forholde sig specielt til afsnittet "sårbarhed" under de forskellige kulturmiljøer, og indskrive tiltag så man på bedst mulig måde sikrer området mod netop dét som områderne er sårbare overfor.

Her med eksemplet fra tekststykket fra "2.3 Slusen og bådklubben valby" som beskriver: *"Sårbarhed: De tilbageværende havne- og sluserelaterede funktioner, områder, bygninger og anlæg er sårbare over for den igangværende udvikling og fortætning af havneområderne."* Her er det altså vigtigt at træde meget varsomt når man byudvikler området for ikke at ødelægge det værdifulde kulturmiljø.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1346_TciyRCr5qE.pdf

Det bliver også nævnt i tekststykket fra sammen sted:

"Udviklingsmuligheder:

Det er væsentligt at bevare det rekreative liv, der udspiller sig omkring Slusen og i de nærliggende bådeforeninger. Hele kulturmiljøet bør ses som et samlet hele uanset, at havneløbet opdeler miljøet i to dele - vandet er og var tidligere hovednerven i hele området. Det bør overvejes, om der kan skabes fælles mål for en "kulturgenopretning" for det, der er tilbage af havnerelaterede bygninger og arealer. Kulturmiljøet med dets indhold af enkeltelementer og helheder bør ses som en ressource, de nye byområder tilstræbes integreret med spor fra tidligere samfund, så nutidens funktioner indpasses, uden at historien og sammenhængen forsvinder."

Det foreslås at, kommuneplanstrategien beskriver hvorledes kulturmiljøerne i København fremadrettet sikres på bedst mulig vis, således disse områder udvikles på et oplyst grundlag, og for at forhindre at værdifulde områder i København ødelægges.

Eksempelvis kan proceduren indeholde krav til, at der før udvikling og fortætning af området, herunder også delområder, skal foretages: en egenartsrapport, en rapport fra kulturarvsstyrelsen om stedets værdier, en rapport fra naturstyrelsen/danmarks naturfredningsforening om de landskabelige værdier, en overordnet strategi for bevaringen af områdets kvaliteter ved evt. fremtidig udvikling etc.

2,2: Udviklingsprincipper og bydelsplaner

Det foreslås at der udarbejdes en række udviklingsprincipper der skal understøtte, at byudviklingen reelt fremmer aktivering af historiske bygninger og kulturmiljøer.

Endvidere foreslås det, at der udarbejdes bedre processer for at sikre sammenhæng mellem strategien, kommuneplanen, den fysiske udvikling af områderne og lokaludvalgenes virke og indsatser.

Det foreslås således at lokaludvalgenes vigtigste anbefalinger til udvikling i bydelene medtages i kommunens arbejde og at der er sammenhæng mellem strategi og praksis.

Jf. citat af Frank Jensen: *"Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i."* (Bydelsplan for Kongens Enghave 2017-2020)

https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/bydelsplan_for_kgs_enghave.pdf

Konkret burde hovedpointerne fra bydelsplanerne skrives direkte ind i kommuneplanen – det er essentielt at der er overensstemmelse på tværs af planer.

3:Byudvikling

3,1: Storkøbenhavn

Det er slående at kommuneplanstrategien 2018 for København ikke indeholder visioner for Storkøbenhavn. København er landets hovedstad og i høj grad et vigtigt knudepunkt for landets erhvervsudvikling. København har en forpligtigelse som rækker ud over almindelige byers forpligtigelse overfor sine omgivelser, det gælder nationalt og i høj grad regionalt.

Det foreslåes at Kommuneplanstrategien for København fremover inkluderer klare visioner for udviklingen af et samlet Storkøbenhavn, hvor udviklingen i høj grad samarbejder med nabokommunerne om bæredygtig byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling, infrastruktur etc. og at denne vision med en national relevans sikres i et regionalt råd.

3,2: Havneområder og adgang til vandet

Desuden bemærkes det at al kommende byudvikling sker omkring havne- og vandarealer i den syd og østlige del af københavn, mens der slet ikke planlægges byudvikling i den nordlige og vestlige del til trods for metroens både eksisterende og nye stationer i disse områder. Københavns kommune skal være særligt opmærksom på ikke at slette københavns værdifulde

kulturhistorie som havneby i en iver efter at sælge dyre byggegrunde ud til vandet.

Det foreslås at den kommende udvikling i perspektivområder tager øget hensyn til de kulturmæssige værdier i de nært tilknyttede havnearealer og sikrer alle de værdifulde værdier bevares, og at fremtidig udvikling sætter fokus på og stiller krav til videreudvikling af områdernes særlige karakter, så stedernes ånd ikke forsvinder bag skiftende gule og brune teglstensfacader med varierende murkronehøjde.

Det foreslås som et generelt princip for udviklingen af København, at man bygger på gråt og ikke på grønt. Lad offentlige områder ud til vandet forblive offentlige, og planlæg byggeri trukket mere tilbage fra havneløb og vandkanter.

3,3: Frimærkeudvikling og rækkefølgeplanen

Der mangler et spørgsmålstegn ved perspektivområdet omkring Bådehavnsgade. Men det imødekommes at der er skrevet ind at området først må udvikles fra 2027 - hermed muliggøres en ordenlig og demokratisk proces, hvor områdets kvaliteter og værdier kan indskrives i planlægningen, så hurtige økonomiske interesser ikke udjævner et af Københavns mest særprægede miljøer.

Udvikling af nye byområder bør ikke ske som 'frimærkeudvikling' af enkeltstående grunde, hvor man som ved stejlepladsen fastsætter bebyggelsesprocent og etagemeter, før man ser på hele området og laver en udviklingsplan for dette samlet. En sådan plan bør tage udgangspunkt i de mest gængse bæredygtige principper, som eks. 'Byg på gråt - Ikke på grønt' som i øvrigt er i overensstemmelse med DGNB-modellen, By og Havn anvender i andre byudviklingssammenhænge.

Det foreslås desuden, at sætte bådehavnsgadeområdet bagerst i rækkefølgeplanen, da udviklingen må ske på et oplyst grundlag med de nødvendige dybdegående undersøgelser og processer der skal til for at det værdifulde kulturmiljøområde ikke presses på dets eksistens.

Derimod har flere af de andre områder været længere undervejs med længerevarende processer og bagvedliggende analyser og konkurrenceudskrivninger (bla. Ydre Nordhavn og Kløverparken) og de vil derfor være mere oplagte til udvikling i en kommende byudviklingsperiode.

4: En grøn, sund og bæredygtig by

4,1: Fingerplanen

Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning af hovedstadsområdet. Derfor undres man over at dette ingen steder nævnes i Kommuneplanstrategien, og

dette anses som en væsentlig mangel i materialet.

(<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/fingerplanen>)

Idet Københavns Kommune har forholdt sig til en igangværende revision af fingerplanen, hvor kommunen stiller et forslag om at udskille Fisketorvet som selvstændig bymidte i København, men ellers er tilfreds med ændringerne i planen, undres man over at man ingen steder i Kommuneplanstrategien kan se hvordan Fingerplanen indarbejdes i den fremtidige udvikling af København.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/fingerplan_2017_26072017.pdf

Det foreslås at Fingerplanen indskrives som et kapitel i Kommuneplanstrategien under afsnit om udvikling af den fysiske planlægning af byen, herunder at der tages konkrete anvisninger i brug til sikringen af de grønne mellemrum.

Endvidere foreslås det, at der tilføjes et afsnit til den fysiske planlægning vedr. håndtering af naturfredninger i relevante klasser samt andre relevante naturbestemmelser såsom natura 2000-områderne.

<https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne/>

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Over Byen Arkitekter

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Over Byen Arkitekter

POSTNR.

2300

BY

København S.

HØRINGSSVAR

Resumé: I forbindelse med ejendommen Rønnegade 3-5, 2100 København, matrikel 4883, Udenbys Klædebo Kvarter, ønsker ejer at muliggøre konvertering til studieboliger/boliger i eksisterende ejendom, samt for ny uudnyttet byggeretter. Ejendommen er beliggende i et område, der i dag reguleres af Kommuneplan 15, der berammer området som S3 område med en maksimal boliganvendelse på 25%. Ejer indstiller, at der indføres en ændret ramme i kommuneplanen til B5 for området. Eksisterende plangrundlag: Kommuneplan 2015 område S3. Bebyggelsesprocent på 185% Maksimal højde 24m. Ønske til nyt plangrundlag Kommuneplanrammen ønskes ændret til B5 område. Bebyggelsesprocent på 185% Maksimal højde 24m. Begrundelse for indstilling Ejer har sammen med Over Byen Arkitekter udviklet diverse scenarier til konvertering af eksisterende tomme ejendom til studieboliger. Studieboliger i dette område indpasser sig i en række politiske visioner for etablering af flere studieboliger i København generelt. Placeringen Rønnegade 3-5 ligger ideelt i forhold til en række universiteter i nærområdet, herunder Universitetsparken. Placeringen ligger stationsnært fra den kommende Metro på Vibenshus Runddel med under 450 m gå-afstand. Placeringen ligger overfor LP 185 v. Ragnagade, der indeholder Boliger og Serviceerhverv. Proces: Vi er indstillet på at udarbejde et projekt i høj kvalitet og i samarbejde med Københavns Kommune. Vi mener hermed at indstillingen ligger i tråd med området generelt, samt de politiske visioner for udvikling og etablering af flere studieboliger og ser frem til jeres svar.

POSTNR.:

2300

BY:

København S.

ADRESSE:

Uplandsgade 56

E-MAIL: info@overbyen.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**cl@overbyen.dk**MATERIALE:** [hoeringssvar_kp19_roennegade_3-5.pdf](#) [fuldmagt_hoeringssvar.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

Att:
Kenneth Horst Hansen
Rådhuspladsen 1
1550 København V

København d. 19. november 2018

Høringssvar/indstilling: Vedr. Rønnegade 3-5 Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018

Resumé:

I forbindelse med ejendommen Rønnegade 3-5, 2100 København, matrikel 4883, Udenbys Klædebo Kvarter, ønsker ejer at muliggøre konvertering til studieboliger/boliger i eksisterende ejendom, samt for ny uudnyttet byggeretter.

Ejendommen er beliggende i et område, der i dag reguleres af Kommuneplan 15, der berammer området som S3 område med en maksimal boliganvendelse på 25%.

Ejer indstiller, at der indføres en ændret ramme i kommuneplanen til B5 for området.

Eksisterende plangrundlag:

Kommuneplan 2015 område S3.
Bebyggelsesprocent på 185%
Maksimal højde 24m.

Ønske til nyt plangrundlag

Kommuneplanrammen ønskes ændret til B5 område.
Bebyggelsesprocent på 185%
Maksimal højde 24m.

Begrundelse for indstilling

Ejer har sammen med Over Byen Arkitekter udviklet diverse scenarier til konvertering af eksisterende tomme ejendom til studieboliger.

Studieboliger i dette område indpasser sig i en række politiske visioner for etablering af flere studieboliger i København generelt.

Placeringen Rønnegade 3-5 ligger ideelt i forhold til en række universiteter i nærområdet, herunder universitetsparken.

Placeringen ligger stationsnært fra den kommende Metro på Vibenshus Runddel med under 450 m gåafstand.

Placeringen ligger overfor LP 185 v. Ragnagade, der indeholder Boliger og Serviceerhverv.

Proces:

Vi er indstillet på at udarbejde et projekt i høj kvalitet og i samarbejde med Københavns Kommune.

Vi mener hermed at indstillingen ligger i tråd med området generelt samt de politiske visioner for udvikling og etablering af flere studieboliger og ser frem til jeres svar.

Med venlig hilsen

Esben Thorlacius

Partner maa.

Over Byen Arkitekter

FULDMAGT

København d. 19. november 2018

Vedrørende: Rønnegade 3-5
Matrikel nr. 4883, Udenbys Klædebo Kvarter

Ejer: **Rønnegade 5 Aps**
Gothersgade 21
1123 København K.
CVR.nr.: 28712944

Hermed gives fuldmagt til Over Byen Arkitekter ApS v./Esben Thorlacius til på ejers vegne at ansøge/indstille til relevante myndigheder ifbm med høringssvar vedr. Kommuneplan 2019. Herunder specifikt med henblik på studieboliger.

København d. 19/11-2018

Direktør:
Advokat Morten Hemmingsen



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

Att:
Kenneth Horst Hansen
Rådhuspladsen 1
1550 København V

København d. 19. november 2018

Høringssvar/indstilling: Vedr. Rønnegade 3-5

Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018

Resumé:

I forbindelse med ejendommen Rønnegade 3-5, 2100 København, matrikel 4883, Udenbys Klædebo Kvarter, ønsker ejer at muliggøre konvertering til studieboliger/boliger i eksisterende ejendom, samt for ny uudnyttet byggeretter.

Ejendommen er beliggende i et område, der i dag reguleres af Kommuneplan 15, der berammer området som S3 område med en maksimal boliganvendelse på 25%.

Ejer indstiller, at der indføres en ændret ramme i kommuneplanen til B5 for området.

Eksisterende plangrundlag:

Kommuneplan 2015 område S3.
Bebyggelsesprocent på 185%
Maksimal højde 24m.

Ønske til nyt plangrundlag

Kommuneplanrammen ønskes ændret til B5 område.
Bebyggelsesprocent på 185%
Maksimal højde 24m.

Begrundelse for indstilling

Ejer har sammen med Over Byen Arkitekter udviklet diverse scenarier til konvertering af eksisterende tomme ejendom til studieboliger.

Studieboliger i dette område indpasser sig i en række politiske visioner for etablering af flere studieboliger i København generelt.

Placeringen Rønnegade 3-5 ligger ideelt i forhold til en række universiteter i nærområdet, herunder universitetsparken.

Placeringen ligger stationsnært fra den kommende Metro på Vibenshus Runddel med under 450 m gåafstand.

Placeringen ligger overfor LP 185 v. Ragnagade, der indeholder Boliger og Serviceerhverv.

Proces:

Vi er indstillet på at udarbejde et projekt i høj kvalitet og i samarbejde med Københavns Kommune.

Vi mener hermed at indstillingen ligger i tråd med området generelt samt de politiske visioner for udvikling og etablering af flere studieboliger og ser frem til jeres svar.

Med venlig hilsen

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Kai Folmer Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

ARGO HOLDING

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Bådehavns­gade 4-22, 2450 Kbh. SV, Matr. nr 394, 398, 399, 400, 401, 402 og 403, alle Kongens Enghave, Grundejerene ønsker at ændre anvendelsen af ovenstående matrikler fra lettere industri, værksteder mv. til hovedsageligt boligformål med en højere udnyttelsesgrad end den nuværende. Nærmere beskrivelse og argumentation fremgår af vedlagte høringssvar med tilhørende bilag. Med venlig hilsen ARGO HOLDING Kai Folmer Nielsen

POSTNR.:

2100

BY:

København Ø

ADRESSE:

Stockholmsgade 37

E-MAIL:

✉ kaifolmer@gmail.com

MATERIALE:

 [baadehavns­gade_hoeringssvar_kommuneplanstrategi_2018.pdf](#)

 [baadehavns­gade_4_fuldmagt.pdf](#)

 [baadehavns­gade_6_fuldmagt.pdf](#)

 [baadehavns­gade_8-12_fuldmagt.pdf](#)

 [baadehavns­gade_20_fuldmagt.pdf](#)

 [baadehavns­gade_22_fuldmagt.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

ARGO HOLDING

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Att: Kenneth Horst Hansen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1

1550 København V

København den 19.november 2018

Høringssvar vedr. Kommuneplanstrategi 2018 for Bådehavnsgade 4-22, 2450 København SV

I forbindelse med Københavns Kommunes høring vedr. Kommuneplanstrategien for 2018 skal der på vegne af grundejerne til Bådehavnsgade 4, 6, 8, 10, 12, 20 og 22 gives følgende Høringssvar:

Baggrund og eksisterende plangrundlag:

Der er tale om en sammenhængende grund på over 35.000 m² (matr. 394, 398, 399, 400, 401, 402 og 403 alle Kgs. Enghave) som efter vores opfattelse indeholder et stort potentiale til bl.a. boligformål og et vist element af butikker, erhverv og publikumsorienterede aktiviteter.

Ejendommene er i den gældende Kommuneplan udlagt som et E1* område til blandet erhverv med mulighed for ændret planlægning såfremt der placeres en station i nærheden.

Da der snarligt etableres to Metrostationer i umiddelbar nærhed til Ejendommen (Sluseholmen og Mozarts Plads) vil Ejendommene være stationsnære.

Endvidere er hele området langs Bådehavnsgade under transformation, idet Stejlepladsen skal udvikles til boligformål, Bådehavnsgade vest er blevet fremrykket i Kommunens rækkefølgeplanlægning og Dansk Metal har ønsker om at udvikle deres grund til bl.a. ungdomsboliger og kontor med publikumsorienterede aktiviteter i stueplan.

Der er således mulighed for, at der kan ske en samle planlægning for hele området langs Bådehavnsgade og dermed transformere et nedslidt erhvervsområde og skabe en helt ny bydel i Københavns Sydhavn med en stor variation og mangfoldighed af boligformer og erhverv.

Det er derfor oplagt at denne udvikling bør indarbejdes i de rammer som skal vedtages i forbindelse med den nye Kommuneplan 2019.

ARGO HOLDING

Ønsker til de fremtidige rammer for Ejendommene:

Kommuneplansrammerne ønskes ændret, således at en anvendelse til boligformål bliver muliggjort med op til ca. 75.000 m² nybyggeri.

De nye rammer ønskes også at indeholde en mulighed for at en del af volumenet vil kunne benyttes til erhverv, detailhandel og publikumsorienterede aktiviteter.

Det er ligeledes et ønske at de fremtidige rammer for Ejendommene giver mulighed for både at kunne gå i højden (30 etager) og også at udføre tæt-lav bebyggelse (rækkehuse) således at der kan skabes en attraktiv og varieret bebyggelse som tilpasser sig både stationsnærheden, sine naboer (bl.a. kolonihaver) og den unikke beliggenhed – tæt på både infrastruktur og naturskønne friarealer mod syd og vest.

Vilhelm Lauritzen Arkitekter har udarbejdet forslag til volumenstudie og bebyggelsesplan for ejendommene som illustrerer, at der kan udformes en varieret og spændende bebyggelse inden for disse rammer og som kan danne udgangspunkt for en videre lokalplanproces.

Vi håber således med dette høringssvar at opnå en velvillig støtte fra Københavns Kommune, således at vore ønsker til de nye rammer for Kommuneplanen vil blive imødekommet.

Fuldmagter vedr. de ovenfor nævnte ejendomme er vedlagt i kopi.

Med venlig hilsen
ARGO HOLDING



Kai Folmer Nielsen

Tlf.: 60 168 170

Email: kaifolmer@gmail.com

FULD MAGT

Nedenstående ejer af Bådehavsgade nr. 4 , 2450 København SV giver hermed Argo Holding ApS ved Kai Folmer Nielsen fuldmagt til at indgå i dialog med Københavns Kommune med henblik på at afklare udviklingsmulighederne for ejendommen, herunder at bygge nyt i henhold til en ny fremtidig Kommune- og Lokalplan.

For Bådehavsgade 4 , 2450 København SV

København SV. 14/9/18

(dato og sted)



(Underskrift og evt. stempel)

A/S Hans P. Gottfredsen.

FULD MAGT

Nedenstående ejer af Bådehavsgade nr. 8 , 2450 København SV giver hermed Argo Holding ApS ved Kai Folmer Nielsen fuldmagt til at indgå i dialog med Københavns Kommune med henblik på at afklare udviklingsmulighederne for ejendommen, herunder at bygge nyt i henhold til en ny fremtidig Kommune- og Lokalplan.

For Bådehavsgade 8 , 2450 København SV

Høyrup & Clømmensen a/s
El-installationer
Bådehavsgade 6
2450 København SV
Tlf. 3386 3900

17-09-2018

København



(Underskrift og evt. stempel)

(dato og sted)

FULDMAGT


Nedenstående ejer af Bådehavns­gade nr. 10-12, 2450 København SV giver hermed Argo Holding ApS ved Kai Folmer Nielsen fuldmagt til at indgå i dialog med Københavns Kommune med henblik på at afklare udviklingsmulighederne for ejendommen, herunder at bygge nyt i henhold til en ny fremtidig Kommune- og Lokalplan.

For Bådehavns­gade , 2450 København SV

1909-2018 Hellenørn.

(dato og sted)
evt. stempel)




(Underskrift og
CARL RASMUSSEN
Direktør.

FULD MAGT

Nedenstående ejer af Bådehavnsgade nr. 20 , 2450 København SV giver hermed Argo Holding ApS ved Kai Folmer Nielsen fuldmagt til at indgå i dialog med Københavns Kommune med henblik på at afklare udviklingsmulighederne for ejendommen, herunder at bygge nyt i henhold til en ny fremtidig Kommune- og Lokalplan.

For Bådehavnsgade 20 , 2450 København SV

Skanderborg 23.09.2018

(dato og sted)

Euromaster Ejendomme A/S



(Underskrift og evt. stempel)

FULD MAGT

Nedenstående ejer af Bådehavnsvej nr. 12, 2450 København SV giver hermed Argo Holding ApS ved Kai Folmer Nielsen fuldmagt til at indgå i dialog med Københavns Kommune med henblik på at afklare udviklingsmulighederne for ejendommen, herunder at bygge nyt i henhold til en ny fremtidig Kommune- og Lokalplan.

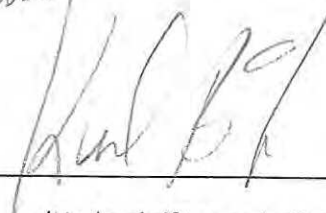
For Bådehavnsvej 12, 2450 København SV

Tjeerbovej 10
Fronvej A/S
CVR 10613892

Bjerringbrovej 110-112 2610 Rødovre

Rødovre 15/9-18

(dato og sted)



(Underskrift og evt. stempel)

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Skanska A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skanska A/S

POSTNR.

1561

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedhæftet

POSTNR.:

1561

BY:

København V

ADRESSE:

Havneholmen 25

E-MAIL: ib.kaa@skanska.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

26770351

MATERIALE: [hoeringssvar_til_koebenhavns_kommunes_kommuneplanstrategi_2018_-_borgmester_christiansens_gade_48.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Københavns kommune
Rådhuspladsen 1
1599 København K

19-11-2018

Høringssvar til København Kommunes 'Verdensby med ansvar - Forslag til Kommuneplanstrategi 2018' i forhold til Borgmester Christiansens gade 48, 2450 SV

Skanska takker for muligheden for at komme med input til høringen om kommuneplanstrategien. Skanska ejer i dag ejendommen Borgmester Christiansens gade 48 hvor der i dag er mulighed for at bygge op til 11.300m2 byggeri til lettere industri og serviceerhverv.

I området omkring Borgmester Christiansen gade er der ønsker fra grundejere om at ændre anvendelse ved Scandiagade/Sydhavnsgade/Borgmester Christiansens gade. Der er planer om et større bolig område, startredegørelse er ude. Nærmeste nabo Nomeco har også ønsker om ændring af anvendelse til bolig.

Skanska har forståelse for de pågående initiativer og ønskede ændringer. Dette skaber dog også nye forudsætninger, hvorfor vi imødeser en dialog omkring konsekvenser for ovenstående i relation til Borgmester Christiansens gade 48 i forbindelse med udarbejdelse af Kommuneplan 2019.

Havneholmen 25, 1.
1561 København V

Tlf. +45 44 68 05 65
www.skanska.dk

CVR nr. 18052385

IBAN:
Swift: DABADKKK

Kontaktoplysninger:
Ib Kaa
Mobil tlf. +45 26770351
ib.kaa@skanska.dk

Skanska Commercial Development Nordic

Med venlig hilsen

Ib Kaa



Forretningsudviklingschef

Peter Nymann-Jørgensen



Adm. Direktør

Københavns kommune
Rådhuspladsen 1
1599 København K

København d. 19 November 2018

Høringssvar til København Kommunes 'Verdensby med ansvar - Forslag til Kommuneplanstrategi 2018'

Skanska takker for muligheden for at bidrage med vores vinkel på høringen om kommuneplanstrategien. Som en væsentlig aktør i byudviklingen i Københavns Kommune gennem en lang år-række er vi meget interesserede i at give vores input til udviklingen af København.

Skanska anbefaler, at kommuneplanstrategien tegner retningen for en fremtidssikret byudvikling af København, hvor der tænkes i at skabe sammenhæng imellem bydelene, sikre infrastruktur af høj kvalitet og bæredygtig byudvikling med både bolig og erhverv. Skanska vil i den forbindelse gerne henlede opmærksomheden på de store og langsigtede perspektiver, der ligger i at indtænke området Kløver kvarteret i de kommende års byudvikling. Området er placeret ved Raffinaderivej/Prags Boulevard på Amager øst.

Kløver kvarteret (tidl. Kløverparken)

Kløver kvarteret er i Kommuneplan 2015 udlagt som perspektivområde efter 2027. Skanska og Københavns kommune er de største grundejere i kvarteret, som samlet består af et ubebygget areal på ca. 600.000 m². Skanska ejer ca. 300.000 m² grund, Københavns Kommune ca. 250-300.000 m². I alt et område på størrelse med Ørestad syd.

Kløver kvarteret vil kunne udgøre det fremtidige aktive forbindelsesled mellem indre by og Amager øst. Derudover vil en udvikling sikre sammenhæng til Refshaleøen og til de nylige planer omkring Lynetteholmen. Det er derfor Skanskas opfordring, at Kløver kvarteret som en naturlig del af byens udvikling bliver et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2019.

Første skidt til byudvikling i Kløver kvarteret blev taget i 2017, hvor der blev lokalplanlagt for funktioner som i dag er en stor succes. Blandt andet kan nævnes, kreative erhverv, showrooms, TAP1 (spillested for musik), fodboldfabrikken, X-jump mfl.

Kløver kvarteret kan bidrage med:

- Bedre bymæssig sammenhæng på Amager øst
 - o Ved en byudvikling af området vil indre by og Amager blive bundet sammen med Kløver kvarteret som et vigtigt bindeled for hele øst Amager, fra Amager Strandpark til Refshaleøen og den planlagte Lynetteholm.

Havneholmen 25, 1.
1561 København V

Tlf. +45 44 68 05 65
www.skanska.dk

CVR nr. 18052385

IBAN:
Swift: DABADKKK

Kontaktoplysninger:
Ib Kaa
Mobil tlf. +45 26770351
ib.kaa@skanska.dk

Skanska Commercial Development Nordic

- Infrastruktur
 - o Området vil sikre plads og medfinansiering af den planlagte Infrastruktur som metro og østlig ringvej.
- Plads til flere københavnere
 - o Kløverkvarteret kan imødekomme efterspørgslen på boliger i København i en etapevis udbygning allerede nu. Særligt almene boliger kan have større fokus i området.
- Bæredygtig byudvikling
 - o Byudviklingen af Kløverkvarteret baseres på en miljøhåndtering og klimasikring af kvarteret. Der kan i samarbejde med Københavns Kommune skabes en "grøn vision" der bliver foregangsbillede for fremtidig byudvikling.
- Flere arbejdspladser til København
 - o Kløverkvarteret vil også bidrage med udviklingen af områder til serviceerhverv og inspirerer til nye kreative erhverv.
- Rekreativt
 - o Området kan sikre adgang til vandet og have plads til fritidsaktiviteter som i dag er efterspurgt i København som helhed og særligt i Amager øst.

En sammenhængende by

Kløverkvarteret kan fysisk forbinde Amager med resten af byen. Kvarteret ligger med en cykelafstand på lidt over 2 kilometer fra Kongens Nytorv og med universiteterne lige i nærheden.

Direkte op til Kløverkvarterets nordlige og sydlige del har byudviklingen været i højsædet de seneste år. I nord med nylig etablering af Margretheholmen med over 600 boliger, Amager Bakke og af Københavns kommune planlagt udvidelse med offentlige funktioner. Lige syd for Kløverkvarteret er områderne en del af kommuneplan 2015. Her er sket en omfattende udvikling og bebyggelse hvor stort set alle arealer i dag er aktiveret. Lige nu lokalplanlægges de sidste arealer tættest på Kløverkvarteret, hvorfor området syd for Kløverkvarteret er fuldt byudviklet i planlægningsmæssig forstand. Af rekreative funktioner i området kan nævnes Lystbådehavn både nord og syd for Kløverkvarteret, Copenhagen Cablepark, og Amager Strand mv. Derudover er der også lige nu en ny skole på vej på nærliggende Holmbladsgade.

Regeringen præsenterede sammen med Københavns overborgmester for nyligt projektet Lyntteholmen, som også indeholder mulighed for etableringen af en havnetunnel. Dette projekt underbygger Kløverkvarterets centrale placering, og en byudvikling af området vil kun understøtte København Kommunes ambition om at skabe en sammenhængende by.

Kløverkvarteret er allerede en del af et godt udbygget kollektivt trafiksystem, men med kommende investeringer i metroudbygningen kan der skabes en bydel med fokus på grøn mobilitet. Københavns Kommune har allerede i dag i KIK2 fremlagt en undersøgelse af en metro havnering, som vil give høj klasse infrastruktur betjening af Kløverkvarteret.

Kløverkvarteret er ikke kun betjent med busser, men også med cykelstier, som giver let adgang til flere dele af København. Der er kun 9 minutter på cykel til Nyhavn, 6 minutter på cykel til Amager Strandpark, 8 minutter på cykel til KUA, og dele af området er allerede i dag stationsnært, da der er ca 1.000m til nærmeste eksisterende Metrostation. En fremtidig Metro med stop på i Kløverkvarteret vil kunne bringe rejsende til Hovedbanegården på 5 minutter.

En grøn og bæredygtig bydel, en del af en verdensby med ansvar

Der skal desuden sikres borgerne grønne transportvalg. En grøn byzone stemmer overens med Regeringens klimaudspil, hvor ambitionen er at stoppe for salg af benzin- og dieselbiler i 2030, og Københavns Kommunes ambition om at være en CO2-neutral hovedstad i 2025. Kløverkvarteret skal danne rammerne for et byområde, der tager højde for klimatilpasningen gennem bæredygtige løsninger, og som åbner op for nye byrum med bynatur og rekreative områder nær vandet.

En bydel i vækst med arbejdspladser

Med den planlagte højklasse infrastruktur i form af metrobetjening (KIK2) er det oplagt at indarbejde moderne erhverv som en del af Kløverkvarteret. Kløverkvarteret vil kunne spille en fremtrædende rolle som område for iværksætter, innovation og kulturelle aktiviteter. Det vil være muligt at skabe plads til 10.000 moderne arbejdspladser, hvor kreative og innovative virksomheder vil have mulighed for at udfolde sig.

Sammenhængende by – og sammenhængende planlægning

I dag er Prøvesten udlagt til Virksomheder med særlige beliggenhedskrav med en sikkerhedsafstand på 500m. Dette er en alvorlig barriere og der planlægges desuden for en yderligere udvidelse af aktiviteter i området. En sådan udvidelse vil være begrænsende for en byudvikling og forhindre sammenhængen mellem syd og nord og tillige til Prøvestenen og den planlagte Lynetteholmen.

Kommunen bør være særligt opmærksom på konsekvenserne ved godkendelse af etableringen af yderligere listevirksomheder på Prøvestenen.

Konklusion på Kløverkvarterets fremtid

Der er et stort potentiale for udviklingen af København i Kløverkvarteret. Der findes ikke bedre, større og mere centralt udviklingspotentiale i København end det Kløverkvarteret præsenterer. Dertil kommer, at området rummer uforløste potentialer for attraktive kvadratmeter til almindelige borgere samt en langt mere sammenhængende by.

Skanska har en klar vision for kvarteret: *At skabe en bæredygtig bydel med plads til alle*, men har ingen forudindtagede krav til, hvordan Kløverkvarteret skal udvikles, da Skanska gerne vil indgå i et samarbejde med Københavns Kommune, By & Havn og øvrige interessenter i området, om hvordan Kløverkvarteret bedst kommer til at hænge sammen med resten af København.

Området giver mulighed for en udviklingsplan i etaper, der tager højde for byens samlede behov på kort og lang sigt. Dette kan ske i et tæt samarbejde, hvor grundejerne bidrager aktivt, men det kræver at kvarteret inddrages i Kommuneplan 2019. Hvis ikke en konkret plan for Kløverkvarteret bliver en del af Kommuneplan 2019 vil Skanska skulle udvikle efter gældende lokalplan til industri og en byudvikling vil dermed ikke ske. Kløverkvarteret kan blive Københavns nye bæredygtige bydel, hvis det bliver et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2019.

Vi uddyber naturligvis gerne vores synspunkter, svarer på spørgsmål eller viser området frem for politikere eller embedsværket, hvis dette ønskes.

Med venlig hilsen



Ib Kaa

Forretningsudviklingschef



Peter Nymann-Jørgensen

Adm. Direktør

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Skanska A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skanska A/S

POSTNR.

1561

BY

København V

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedhæftet.

POSTNR.:

1561

BY:

København V

ADRESSE:

Havneholmen 25

E-MAIL: ib.kaa@skanska.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

26770351

MATERIALE: [hoeringssvar_til_koebenhavns_kommunes_kommuneplanstrategi_2018.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Københavns kommune
Rådhuspladsen 1
1599 København K

København d. 19 November 2018

Høringssvar til København Kommunes 'Verdensby med ansvar - Forslag til Kommuneplanstrategi 2018'

Skanska takker for muligheden for at bidrage med vores vinkel på høringen om kommuneplanstrategien. Som en væsentlig aktør i byudviklingen i Københavns Kommune gennem en lang år-række er vi meget interesserede i at give vores input til udviklingen af København.

Skanska anbefaler, at kommuneplanstrategien tegner retningen for en fremtidssikret byudvikling af København, hvor der tænkes i at skabe sammenhæng imellem bydelene, sikre infrastruktur af høj kvalitet og bæredygtig byudvikling med både bolig og erhverv. Skanska vil i den forbindelse gerne henlede opmærksomheden på de store og langsigtede perspektiver, der ligger i at indtænke området Kløverkvarteret i de kommende års byudvikling. Området er placeret ved Raffinaderivej/Prags Boulevard på Amager øst.

Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken)

Kløverkvarteret er i Kommuneplan 2015 udlagt som perspektivområde efter 2027. Skanska og Københavns kommune er de største grundejere i kvarteret, som samlet består af et ubebygget areal på ca. 600.000 m². Skanska ejer ca. 300.000 m² grund, Københavns Kommune ca. 250-300.000 m². I alt et område på størrelse med Ørestad syd.

Kløverkvarteret vil kunne udgøre det fremtidige aktive forbindelsesled mellem indre by og Amager øst. Derudover vil en udvikling sikre sammenhæng til Refshaleøen og til de nylige planer omkring Lynetteholmen. Det er derfor Skanskas opfordring, at Kløverkvarteret som en naturlig del af byens udvikling bliver et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2019.

Første skidt til byudvikling i Kløverkvarteret blev taget i 2017, hvor der blev lokalplanlagt for funktioner som i dag er en stor succes. Blandt andet kan nævnes, kreative erhverv, showrooms, TAP1 (spillested for musik), fodboldfabrikken, X-jump mfl.

Kløverkvarteret kan bidrage med:

- Bedre bymæssig sammenhæng på Amager øst
 - o Ved en byudvikling af området vil indre by og Amager blive bundet sammen med Kløverkvarteret som et vigtigt bindeled for hele øst Amager, fra Amager Strandpark til Refshaleøen og den planlagte Lynetteholm.

Havneholmen 25, 1.
1561 København V

Tlf. +45 44 68 05 65
www.skanska.dk

CVR nr. 18052385

IBAN:
Swift: DABADKKK

Kontaktoplysninger:
Ib Kaa
Mobil tlf. +45 26770351
ib.kaa@skanska.dk

Skanska Commercial Development Nordic

- Infrastruktur
 - o Området vil sikre plads og medfinansiering af den planlagte Infrastruktur som metro og østlig ringvej.
- Plads til flere københavnere
 - o Kløverkvarteret kan imødekomme efterspørgslen på boliger i København i en etapevis udbygning allerede nu. Særligt almene boliger kan have større fokus i området.
- Bæredygtig byudvikling
 - o Byudviklingen af Kløverkvarteret baseres på en miljøhåndtering og klimasikring af kvarteret. Der kan i samarbejde med Københavns Kommune skabes en "grøn vision" der bliver foregangsbillede for fremtidig byudvikling.
- Flere arbejdspladser til København
 - o Kløverkvarteret vil også bidrage med udviklingen af områder til serviceerhverv og inspirerer til nye kreative erhverv.
- Rekreativt
 - o Området kan sikre adgang til vandet og have plads til fritidsaktiviteter som i dag er efterspurgt i København som helhed og særligt i Amager øst.

En sammenhængende by

Kløverkvarteret kan fysisk forbinde Amager med resten af byen. Kvarteret ligger med en cykelafstand på lidt over 2 kilometer fra Kongens Nytorv og med universiteterne lige i nærheden.

Direkte op til Kløverkvarterets nordlige og sydlige del har byudviklingen været i højsædet de seneste år. I nord med nylig etablering af Margretheholmen med over 600 boliger, Amager Bakke og af Københavns kommune planlagt udvidelse med offentlige funktioner. Lige syd for Kløverkvarteret er områderne en del af kommuneplan 2015. Her er sket en omfattende udvikling og bebyggelse hvor stort set alle arealer i dag er aktiveret. Lige nu lokalplanlægges de sidste arealer tættest på Kløverkvarteret, hvorfor området syd for Kløverkvarteret er fuldt byudviklet i planlægningsmæssig forstand. Af rekreative funktioner i området kan nævnes Lystbådehavn både nord og syd for Kløverkvarteret, Copenhagen Cablepark, og Amager Strand mv. Derudover er der også lige nu en ny skole på vej på nærliggende Holmbladsgade.

Regeringen præsenterede sammen med Københavns overborgmester for nyligt projektet Lyntteholmen, som også indeholder mulighed for etableringen af en havnetunnel. Dette projekt underbygger Kløverkvarterets centrale placering, og en byudvikling af området vil kun understøtte København Kommunes ambition om at skabe en sammenhængende by.

Kløverkvarteret er allerede en del af et godt udbygget kollektivt trafiksystem, men med kommende investeringer i metroudbygningen kan der skabes en bydel med fokus på grøn mobilitet. Københavns Kommune har allerede i dag i KIK2 fremlagt en undersøgelse af en metro havnering, som vil give høj klasse infrastruktur betjening af Kløverkvarteret.

Kløverkvarteret er ikke kun betjent med busser, men også med cykelstier, som giver let adgang til flere dele af København. Der er kun 9 minutter på cykel til Nyhavn, 6 minutter på cykel til Amager Strandpark, 8 minutter på cykel til KUA, og dele af området er allerede i dag stationsnært, da der er ca 1.000m til nærmeste eksisterende Metrostation. En fremtidig Metro med stop på i Kløverkvarteret vil kunne bringe rejsende til Hovedbanegården på 5 minutter.

En grøn og bæredygtig bydel, en del af en verdensby med ansvar

Der skal desuden sikres borgerne grønne transportvalg. En grøn byzone stemmer overens med Regeringens klimaudspil, hvor ambitionen er at stoppe for salg af benzin- og dieselbiler i 2030, og Københavns Kommunes ambition om at være en CO2-neutral hovedstad i 2025. Kløverkvarteret skal danne rammerne for et byområde, der tager højde for klimatilpasningen gennem bæredygtige løsninger, og som åbner op for nye byrum med bynatur og rekreative områder nær vandet.

En bydel i vækst med arbejdspladser

Med den planlagte højklasse infrastruktur i form af metrobetjening (KIK2) er det oplagt at indarbejde moderne erhverv som en del af Kløverkvarteret. Kløverkvarteret vil kunne spille en fremtrædende rolle som område for iværksætter, innovation og kulturelle aktiviteter. Det vil være muligt at skabe plads til 10.000 moderne arbejdspladser, hvor kreative og innovative virksomheder vil have mulighed for at udfolde sig.

Sammenhængende by – og sammenhængende planlægning

I dag er Prøvesten udlagt til Virksomheder med særlige beliggenhedskrav med en sikkerhedsafstand på 500m. Dette er en alvorlig barriere og der planlægges desuden for en yderligere udvidelse af aktiviteter i området. En sådan udvidelse vil være begrænsende for en byudvikling og forhindre sammenhængen mellem syd og nord og tillige til Prøvestenen og den planlagte Lynetteholmen.

Kommunen bør være særligt opmærksom på konsekvenserne ved godkendelse af etableringen af yderligere listevirksomheder på Prøvestenen.

Konklusion på Kløverkvarterets fremtid

Der er et stort potentiale for udviklingen af København i Kløverkvarteret. Der findes ikke bedre, større og mere centralt udviklingspotentiale i København end det Kløverkvarteret præsenterer. Dertil kommer, at området rummer uforløste potentialer for attraktive kvadratmeter til almindelige borgere samt en langt mere sammenhængende by.

Skanska har en klar vision for kvarteret: *At skabe en bæredygtig bydel med plads til alle*, men har ingen forudindtagede krav til, hvordan Kløverkvarteret skal udvikles, da Skanska gerne vil indgå i et samarbejde med Københavns Kommune, By & Havn og øvrige interessenter i området, om hvordan Kløverkvarteret bedst kommer til at hænge sammen med resten af København.

Området giver mulighed for en udviklingsplan i etaper, der tager højde for byens samlede behov på kort og lang sigt. Dette kan ske i et tæt samarbejde, hvor grundejerne bidrager aktivt, men det kræver at kvarteret inddrages i Kommuneplan 2019. Hvis ikke en konkret plan for Kløverkvarteret bliver en del af Kommuneplan 2019 vil Skanska skulle udvikle efter gældende lokalplan til industri og en byudvikling vil dermed ikke ske. Kløverkvarteret kan blive Københavns nye bæredygtige bydel, hvis det bliver et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2019.

Vi uddyber naturligvis gerne vores synspunkter, svarer på spørgsmål eller viser området frem for politikere eller embedsværket, hvis dette ønskes.

Med venlig hilsen



Ib Kaa

Forretningsudviklingschef



Peter Nymann-Jørgensen

Adm. Direktør

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Christian Lund

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Over Byen Arkitekter ApS

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvar/indstilling: Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 Resumé: I forbindelse med ejendommen Nørre Søgade 35, 1370 København K ønsker ejer at muliggøre etablering af hotel. Området som bygningen ligger i, omfatter Kjeld Langes Gade, Nansensgade, Turesensgade og Nørre Søgade. Området reguleres i dag af lokalplan 234 fra 1994, der er delt i to hovedområder:

- Område 1, B4 kan anvendes til boliger.
- Område 2, S2 kan anvendes til serviceerhverv herunder hotel. Ejer ønsker at udvide område 2, S2, Serviceerhverv i lokalplanen til også at omfatte ejendommen Nørre Søgade 35; Alternativt at ejendommens anvendelse ændres til C2, Boliger og Serviceerhverv herunder hotel. Begrundelse for ønske Nørre Søgade 35 er i dag en ren kontorejendom, som inden længe vil stå tom efter at nuværende lejer Københavns Kommune fraflytter. Ejer ønsker, at der skabes mulighed for at etablere hotel med følgende begrundelse:

- Bygningens beliggenhed direkte ud til den stærkt trafikerede Nørre Søgade ligesom ejendommens meget lille friareal gør den mindre egnet til boliger.
- I Nansensgadekvarteret, som er afgrænset mod nord af Frederiksborggade og Gothersgade, mod Indre By af Nørre Voldgade, mod syd af Gyldenløvesgade og H.C. Andersens Boulevard og mod vest af Peblinge Dosseringen, findes i dag kun to egentlige hoteller. Behovet for hotelsenge i området er stort, og et nyt hotel hér vil være et stærkt alternativ til den omsiggribende Airbnb udlejning.
- Bygningens nærhed til både Nørreport og Vesterport Stationer (hhv. 600 og 700 m.) gør den egnet til ny anvendelse, der ikke er P-pladskrævende. Der er stærkt trafikeret mod Nørre Søgade og meget få parkeringspladser i de tilstødende gader.
- Nansensgade-kvarteret er karakteriseret som et meget centralt beliggende, livligt, mangfoldigt og som et nærværende område. Kvarteret har en stærk lokalstemning og et vedkommende naboskab, som betyder at folk snakker med hinanden på gaden. Områdets handelsliv er dog mærket af svigtende salg, og kvarteret bærer præg af butiklokaler til udlejning. Et hotel vil øge omsætningen hos de næringsdrivende butikker, cafeer og restauranter, og vil således understøtte handelslivet.
- Støj og miljø: Hotelanvendelsen skaber ikke ingen støjende aktivitet til gene for de omkringliggende beboelsesområder.
- Bygningen beliggende Turesensgade 22 i område 2 i Lokalplanen anvendes til i dag til kontor. Bygningen var oprindeligt tænkt til at skulle huse et hotel, men det blev aldrig gennemført.
- Et hotel beliggende Nørre Søgade 35 vil understøtte en positiv erhvervsudvikling, et levende og dynamisk handelsliv, det levende og mangfoldige byliv og endelig og ikke mindst vil det understøtte de fem fokusområder i kommuneplanstrategien for Kommuneplan 2019. Kommuneplan 15 | Kommuneplan 15 ligger Nørre Søgade 35 i område B4. Inden for samme lokalplan ligger Turesensgade 4 i område S2. Naboområdet mod øst ligger i område C2. Området ønskes justeret i KPI9, således det gøres muligt at udarbejde et tillæg til Lokalplan 234, med henblik på at etablere hotel i Nørre Søgade 35. Projektbeskrivelse Der skal ikke ændres ved bygningens facader ligesom der ikke skal tilføjes bygningsarealer. Kun bygningens indretning ændres til hotelformål. Der etableres supplerende cykelparkeringspladser i gården på egen grund. Med venlig hilsen Christian Lund, Arkitekt MAA, Partner Bilag til høringssvar: NS35_Bilag 01_Verdensby med ansvar. Udsnit af Lokalplan 234 – Nuværende forhold NS35_Bilag 02_Verdensby med ansvar. Udsnit af Lokalplan 234 – Nye ønskede forhold

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Uplandsgade, 56, 2. sal

E-MAIL:✉ cl@overbyen.dk**MATERIALE:** [ng35_kp19_hoeringssvar_19.11.18.pdf](#) [ns35_bilag_01_verdensby_med_ansvar.pdf](#) [ns35_bilag_02_verdensby_med_ansvar.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)



**Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen**

Att:

Kenneth Horst Hansen
Rådhuspladsen 1
1550 København V

København d. 19. november 2018

Hørings svar/indstilling:

Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018

Resumé:

I forbindelse med ejendommen Nørre Søgade 35, 1370 København K ønsker ejer at muliggøre etablering af hotel.

Området som bygningen ligger i, omfatter Kjeld Langes Gade, Nansensgade, Turesensgade og Nørre Søgade. Området reguleres i dag af lokalplan 234 fra 1994, der er delt i to hovedområder:

- Område 1, B4 kan anvendes til boliger.
- Område 2, S2 kan anvendes til serviceerhverv herunder hotel.

Ejer ønsker at udvide område 2, S2, Serviceerhverv i lokalplanen til også at omfatte ejendommen Nørre Søgade 35; Alternativt at ejendommens anvendelse ændres til C2, Boliger og Serviceerhverv herunder hotel.

Begrundelse for ønske

Nørre Søgade 35 er i dag en ren kontorejendom, som inden længe vil stå tom efter at nuværende lejer Københavns Kommune fraflytter. Ejer ønsker, at der skabes mulighed for at etablere hotel med følgende begrundelse:

- Bygningens beliggenhed direkte ud til den stærkt trafikerede Nørre Søgade ligesom ejendommens meget lille friareal gør den mindre egnet til boliger.
- I Nansensgadekvarteret, som er afgrænset mod nord af Frederiksborggade og Gothersgade, mod Indre By af Nørre Voldgade, mod syd af Gyldenløvesgade og H.C. Andersens Boulevard og mod vest

af Peblinge Dosseringen, findes i dag kun to egentlige hoteller. Behovet for hotelsenge i området er stort, og et nyt hotel hér vil være et stærkt alternativ til den omsiggribende Airbnb udlejning.

- Bygningens nærhed til både Nørreport og Vesterport Stationer (hhv. 600 og 700 m.) gør den egnet til ny anvendelse, der ikke er P-pladskrævende. Der er stærkt trafikeret mod Nørre Søgade og meget få parkeringspladser i de tilstødende gader.
- Nansensgade-kvarteret er karakteriseret som et meget centralt beliggende, livligt, mangfoldigt og som et nærværende område. Kvarteret har en stærk lokalstemning og et vedkommende naboskab, som betyder at folk snakker med hinanden på gaden. Områdets handelsliv er dog mærket af svigtende salg, og kvarteret bærer præg af butikslokaler til udlejning. Et hotel vil øge omsætningen hos de næringsdrivende butikker, cafeer og restauranter, og vil således understøtte handelslivet.
- Støj og miljø: Hotelanvendelsen skaber ikke ingen støjende aktivitet til gene for de omkringliggende beboelsesområder.
- Bygningen beliggende Turesensgade 22 i område 2 i Lokalplanen anvendes til i dag til kontor. Bygningen var oprindeligt tænkt til at skulle huse et hotel, men det blev aldrig gennemført.
- Et hotel beliggende Nørre Søgade 35 vil understøtte en positiv erhvervsudvikling, et levende og dynamisk handelsliv, det levende og mangfoldige byliv og endelig og ikke mindst vil det understøtte de fem fokusområder i kommuneplanstrategien for Kommuneplan 2019.

Kommuneplan 15

I Kommuneplan 15 ligger Nørre Søgade 35 i område B4. Inden for samme lokalplan ligger Turesensgade 4 i område S2. Naboområdet mod øst ligger i område C2.

Området ønskes justeret i KP19, således det gøres muligt at udarbejde et tillæg til Lokalplan 234, med henblik på at etablere hotel i Nørre Søgade 35.

Projektbeskrivelse

Der skal ikke ændres ved bygningens facader ligesom der ikke skal tilføjes bygningsarealer. Kun bygningens indretning ændres til hotelformål.

Der etableres supplerende cykelparkeringspladser i gården på egen grund.

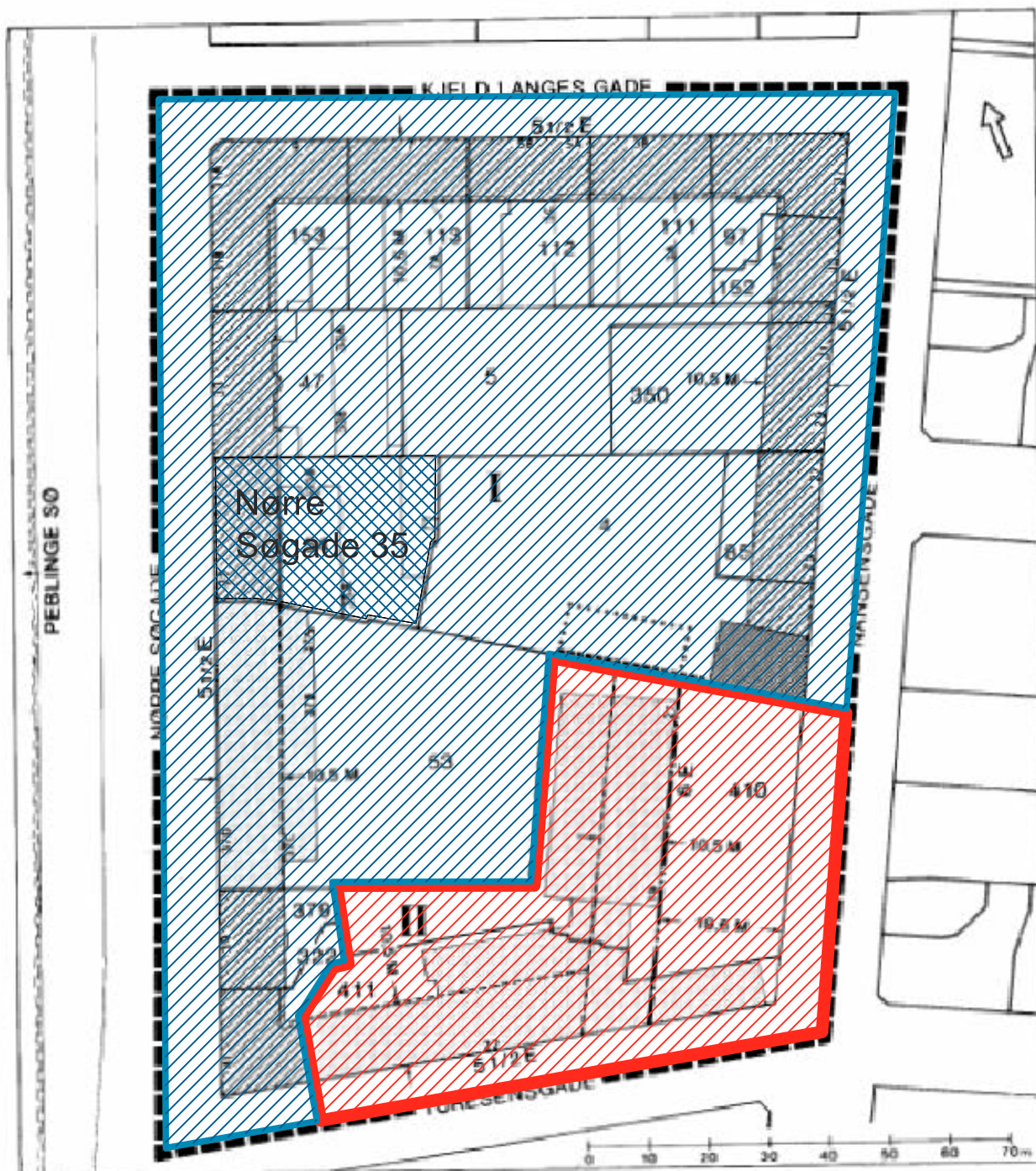
Med venlig hilsen

Christian Lund,
Arkitekt MAA, Partner

Bilag til høringssvar:

NS35_Bilag 01_Verdensby med ansvar. Udsnit af Lokalplan 234 – Nuværende forhold

NS35_Bilag 02_Verdensby med ansvar. Udsnit af Lokalplan 234 – Nye ønskede forhold



BEBYGGelsesPLAN M.V.

- ▬▬▬ LOKALPLANOMRÅDE
- - - GRÆNSE FOR UNDEROMRÅDER
- ⋯⋯⋯ BEBYGGELSESREGULERENDE BYGGELINE
- ▭ EKSISTERENDE NYERE BEBYGGELSE

- ▭ BYGGEFELT, 5 1/2 OG 8 ETAGER
- ▨ BYGGEFELT, 5 1/2 ETAGER
- ▩ BYGGEFELT, 6 1/2 ETAGER
- ⋯⋯⋯ BYGGEFELT, FÆLLESHUS M.M.
- ⋯⋯⋯ MUR

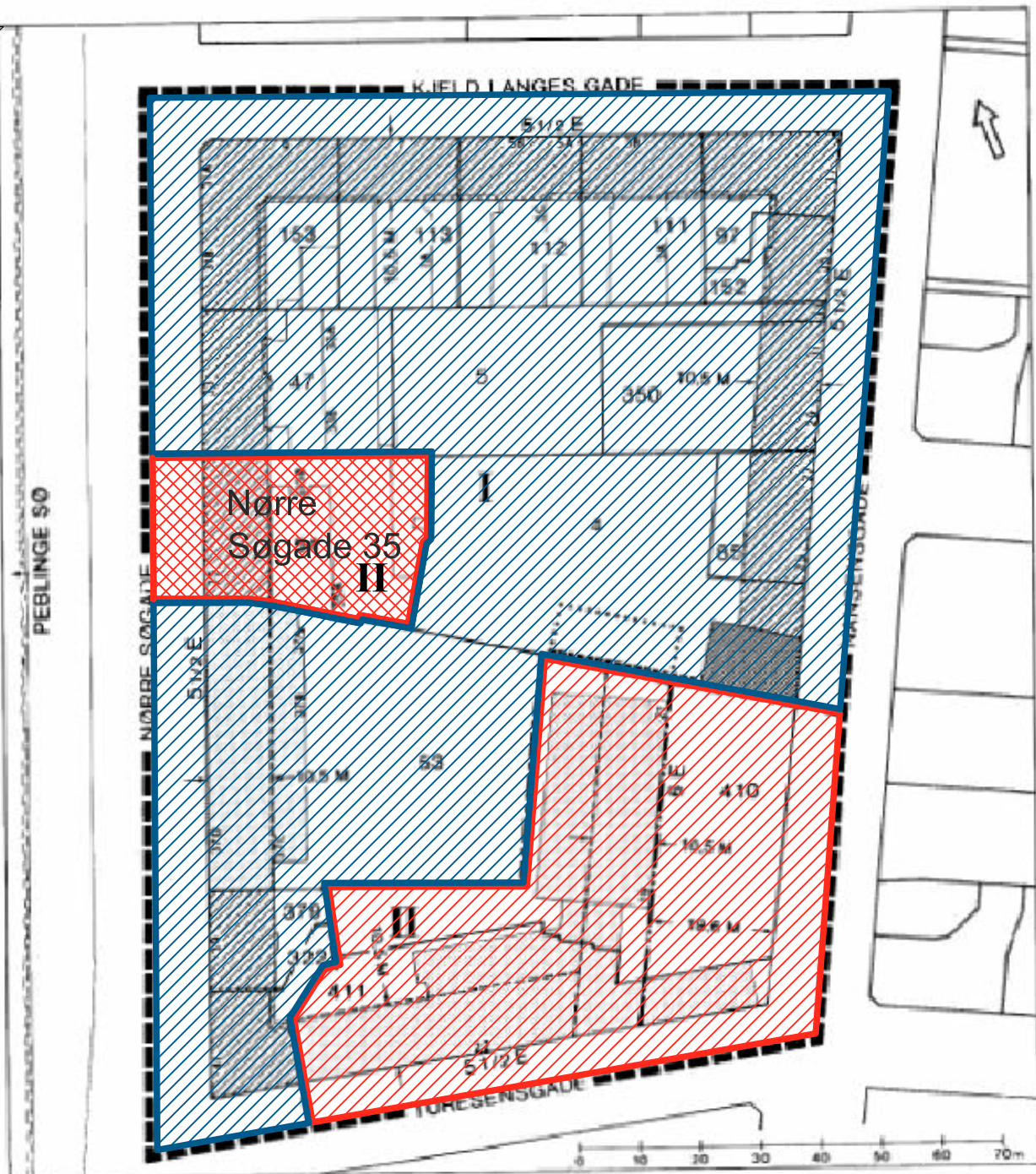
Kortudsnit af Lokalplan 234. Nuværende forhold

- Område 1. Kjeld Langes Gade, Nansensgade og Nørre Søgade
- Område 2. Turesensgade 22

0.1

SAG: Nørre Søgade 35	MATR. NR.:	TEGN. NR.: 0.1	MÅL: Ej målfast
EMNE: Høringssvar/indstilling: Verdensby med Ansvar - Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 Udsnit af Lokalplan 234 Eksisterende forhold			
DATO: 15.11.2018	REV. DATO:	SIGN.: XX	KS.: XX
		GODK.: XX	SAG. NR.:
Over Byen Arkitekter ApS	Uplandsgade 56, 2.sal, 2300 København S	Tlf.: +45 33 93 07 30	info@overbyen.dk





BEBYGGelsesPLAN M.V.

- ▬▬▬ LOKALPLANOMRÅDE
- ▬▬▬ GRÆNSE FOR UNDEROMRÅDER
- ▬▬▬ BEBYGGELSESREGULERENDE BYGGELINIE
- ▭ EKSISTERENDE NYERE BEBYGGELSE

- ▭ BYGGEFELT, 5 1/2 OG 6 ETAGER
- ▭ BYGGEFELT, 5 1/2 ETAGER
- ▭ BYGGEFELT, 6 1/2 ETAGER
- ▭ BYGGEFELT, FÆLLESHUS M.M.
- ▬ MUR

Kortudsnit af Lokalplan 234. Nye ønskede forhold

- Område 1. Kjeld Langes Gade, Nansensgade og dele af Nørre Søgade
- Område 2. Turesensgade 22 og Nørre Søgade 35

0.2

SAG: Nørre Søgade 35 MATR. NR.: TEGN. NR.: 0.2 MÅL: Ej målfast

EMNE: Høringssvar/indstilling: Verdensby med Ansvar - Forslag til Kommuneplanstrategi 2018
Udsnit af Lokalplan 234 Nye ønskede forhold

DATO: 15.11.2018 REV. DATO: SIGN.: XX KS.: XX GODK.: XX SAG. NR.:

Over Byen Arkitekter ApS

Uplandsgade 56, 2.sal, 2300 København S

Tlf.: +45 33 93 07 30



info@overbyen.dk

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Lars Bigom

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sophienberg Gruppen A/S

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende ejendommene beliggende mellem Vermlandsgade, Uplandsgade og Laplandsgade er vedhæftet.

POSTNR.:

2100

BY:

København Ø

ADRESSE:

Sundkrogsgade 7

E-MAIL: lb@sophienberg.com**MATERIALE:** [aga-grunden_mfl.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Til Københavns Kommune

København, den 19. november 2018

Høringssvar til Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 for København.

PFA Ejendomme erhvervede ultimo 2017 "AGA-ejendommen" beliggende på det bynære areal først på Amager afgrænset af gaderne Vermlandsgade og Uplandsgade. Virksomheden AGA Industrigas er fortsat aktiv på ejendommen, hvor de har dele af deres gasproduktion og administration. Med det nye ejerskab foreligger muligheden nu for at AGA Industrigas over en kortere årrække nedlægger sin produktion på denne adresse og fraflytter ejendommen. Dette vil i givet fald åbne for en unik mulighed for at nytænke ikke alene den berørte ejendom, men hele karréen mellem Vermlandsgade, Uplandsgade og Laplandsgade.





Karréen ligger i dag i kommuneplan 2015 i en J2-ramme, som giver mulighed for etablering af industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende. Endvidere er der i den vestligste del af området mulighed for etablering af butikker til detailhandel og udvalgsvarer.

Sophienberg Gruppen har på vegne af PFA Ejendomme været i dialog med karréens øvrige grundejere, der samstemmende støtter op om ønsket om at udvikle ejendommene på baggrund af en ændret kommuneplansramme.

Vi ønsker at udvikle området til en blandet anvendelse indenfor boliger, butikker og serviceerhverv, under hensyntagen til den omkringliggende kontekst, der spænder fra industri mod syd, rekreative arealer mod nord, boliger mod vest og blandet erhverv mod øst.

For at gribe den øjeblikkelige mulighed for at skabe en bymæssigt attraktiv udvikling på denne enestående beliggenhed, ønsker vi en rammeændring, der giver muligheder for en blandet anvendelse med boliger beliggende mod Uplandsgade og Laplandsgade i områdets nordlige og østlige del, og med erhverv og butikker langs Vermlandsgade i områdets sydlige og vestlige del.

Vi håber således, at Københavns Kommune vil medtage ejendommene i den nye Kommuneplan 2019 med en rammeændring som f.eks. en C3-ramme, der muliggør udviklingen af området. Alternativt ønskes en zonerings af området, således at kommuneplanen mere specifikt angiver i hvilket område der kan opføres erhverv, butikker og boliger, og om muligt, angiver en rækkefølge for udnyttelsen, således at støjfølsomme anvendelser skærmes mod virksomhedsstøj fra nabomatrikler.

Med venlig hilsen

Sophienberg Gruppen A/S

Lars Bigom

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Lars Bigom

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sophienberg Gruppen A/S

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende ejendommene afgrænset af Omøgade, Æbeløgade, Bryggervangen og Sankt Kjelds Plads på Østerbro er vedhæftet.

POSTNR.:

2100

BY:

København Ø

ADRESSE:

Sundkrogsgade 7

E-MAIL:

✉ lb@sophienberg.com

MATERIALE:

 [skt_kjelds_plads.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér



Sundkrogsgade 7
DK-2100 København Ø

+45 39106000

info@sophienberg.com
www.sophienberg.com

Til Københavns Kommune

København, den 19. november 2018

Høringssvar til Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 for København.

På vegne af ejerne af ejendommene afgrænset af Omøgade, Æbeløgade, Bryggervangen og Sankt Kjelds Plads på Østerbro, skal vi anmode Københavns Kommune om at ændre kommuneplanrammen fra den nugældende E1-ramme til en C3-ramme alternativt en C2-ramme.

Området andrager et grundareal på 10.402 m², som d.d. anvendes til tømmerhandel, glarmestervirksomhed, bilforhandler, bilværksted, fitness og lignende.

Området er som førnævnt udlagt til et E1-område og med mulighed for etablering af detail butikker.

Henset til at området ligger i Klima Kvarter København, hvor bl.a. Bryggervangen er under omdannelse til en klimagade, ser vi det som naturligt at inddrage ideerne fra dette projekt i et eventuelt kommende projekt på ejendommene, som vi primært ser som et boligprojekt med udadvendte funktioner – butikker og småerhverv - i stueplan.

I det langt hovedparten af ejendommene d.d. anvendes af ejendomsejerne, vil en fastholdelse af E1-rammen ikke give muligheder for tilgang af kreative erhverv eller andre erhvervsvirksomheder med beskeden betalingsevne. En fastholdelse af E1-rammen vil alene fastholde den nuværende anvendelse i en længere årrække.

Ejendomsejerne er dog indstillet på at fraflytte og udvikle ejendommene såfremt planforholdene åbner mulighed for anden anvendelse.

Vi håber således, at Københavns Kommune vil medtage ejendommene i den nye Kommuneplan med en rammeændring som f.eks. en C3-ramme, der muliggør udviklingen af et attraktivt projekt, der kan være med til at løfte området, og bidrage til det ambitiøse klimaprojekt Københavns Kommune har under udrolning i kvarteret.



Skråfoto med området indtegnet.

Med venlig hilsen

Sophienberg Gruppen A/S

Lars Bigom

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Lars Bigom

VIRKSOMHED / ORGANISATION

K/S Strandlodsvej 48

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Høringssvar er vedhæftet.

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

c/o Ejda Ejd. administration, Rundholtvej 117

E-MAIL:

✉ lb@sophienberg.com

MATERIALE:

 [strandlodsvej_48.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Til Københavns Kommune.

Høringssvar til Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 for København.

Ejerne af Strandlodsvej 48 ønsker at fortsætte den positive udviklingen af området omkring Strandlodsvej, hvor der de seneste år er opført mange nye familieboliger på de matrikler hvor der tidligere henlå nedslidte lager- og produktions bygninger. Området har således ændret karakter, og Strandlodsvej er under vejs med at transformere sig fra et ældre og udtjent erhvervs kvarter til en moderne bydelsgade med boliger, butikker og byliv.

Ejendommen Strandlodsvej 48 er i dag detailreguleret under lokalplan Jenagade, med en S3 ramme, men støder op til hhv. lokalplan Strandlodsvej (C3-ramme) og lokalplan Lergravsvej (B4*-ramme).



Strandlodsvej 48 – En erhvervsjendom i 2 etager.



Strandlodsvej 48 – Tilbygget med 2 til 4 etager.

Ønsket om en ny ramme for ejendommen bunder i et ønske om at tilføje yderligere 2 til 4 etager ovenpå de bygningskroppe på ejendommen der vender ud mod hhv. Lergravsvej og Strandlodsvej (se ovenfor).

Ejendommen er meget central beliggende i det nye bykvarter på Strandlodsvej, på hjørnet af Strandlodsvej og Lergravsvej.

Strandlodsvej er under udvikling til en ny bydelsgade med butikker og boliger, og bygninger i op til 12 etager. Lergravsvej er den nye forbindelsesgade fra det indre Amager og Lergravsparken Station til Strandparken.

Ønsket er, at der i stueplan (etage 1) kan etableres en række mindre lejemål der henvender sig til kvarteret – med aktive facader (butikker, cafe'er mv.).

Etage 2 er d.d. udlejet til yoga, fitness mv., og disse funktioner forventes fastholdt.

Etager herover (nye etager) påtænkes etableret til boliger til unge og/eller seniorer.

Vi ønsker således en rammeændring der muliggør ovenstående, og foreslår S3-rammen erstattet med en C3-ramme med mulighed for en bolig andel på op til 75%, og med småbutikker, caféer o.l. i stueplan ud mod Strandlodsvej og Lergravsvej.

Med venlig hilsen

K/S Strandlodsvej

Lars Bigom

Adm. direktør

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

June Rebekka Btesson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøorganisationen NOAH

POSTNR.

2200

BY

KBH. N.

HØRINGSSVAR

Se venligst vores høringssvar i vedhæftet PDF fil

POSTNR.:

2200

BY:

KBH. N.

ADRESSE:

Nørrebrogade 39

E-MAIL:

✉ june@noah.dk

MATERIALE:

 [hoeringssvar_kommuneplanstrategi_2018.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér



København mandag 19. november 2018

Høringssvar ”Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 for København”

NOAH-Amager Fælled gruppen vil i dette høringssvar fremsætte en række forslag til, hvordan vi forestiller os, at Københavns Kommune bør lægge vægt på naturbevarelse i vores hovedstad og nå i mål som CO2 neutral hovedstad.

Der er alle mulige grunde til at prøve at bibeholde den rest af natur og grønne oaser, der er i København, for at opretholde en sund, lighedsskabende og fremtidssikret hovedstad.

Vi ser bevarelsen af Amager Fælled og andre grønne oaser som en slags pensionsopsparing til kommende generationer, men også som gavnlige for vores egen sundhed og trivsel - samt for bilag IV arters og trækfugles overlevelse i vores danske hovedstad. Hvis det lykkedes os i dag at ændre planerne med at gå i en mere grøn retning, vil vi være et eksempel til efterfølgelse for andre hovedstæder og forstæder.

Kom nu i gang! Vi har så meget arbejde foran os ift. de antropogene klimaforandringer, og ved at stå sammen i en fælles grøn bevægelse: NGO'ere, borgergrupper, politikere og forvaltninger, kan vi virkelig gøre det! Der er ikke noget modsætningsforhold, hvis vi ser på, at vi alle ønsker at modarbejde klimaforandringerne. Men her er det vigtigt at forholde sig til, at alle handlinger af i dag, har potentialet til - enten at føre til mere klimaforandring - eller mindre. Hvis vi forholder os til, at vi kun har én generation til at ændre adfærd for en klimasikker verden¹, kan Kommuneplanstrategi 2018 virkelig være en stor aktør i et dansk perspektiv - meget større end en enkelt dansk borger eller organisation ville kunne være det!

Af nuværende forslag har vi de følgende pointer:

I Kommuneplanstrategi 2018, under afsnittet med overskriften: “En grøn, sund og bæredygtig by” i forslaget kunne der under “Eksempler på konkrete indsatser” på side 33, suppleres med en pind yderligere med teksten: “Sikre Amager Fælled videreføres som naturbaseret åndehul og frirum for københavnere, for dermed at bevare biodiversiteten i flora og fauna i unikt, bynært naturområde”. NOAH mener, at dette er helt essentielt for bl.a. et CO2 neutralt København, og bidrage til kommunens plan om at være CO2 neutral om få år. Ændringer af naturområder og store byggerier udleder store mængder CO2. Det burde kunne tænkes ind i kommuneplanstrategi for at opnå en grøn hovedstad, at vi bibeholder de sidste rester af grønne oaser, der er tilbage i København!

Som københavnske borgere, interesseret i Amager Fælled, er vi optaget af og bekymrede over, at der forefindes vedvarende massive nybyggerier, der efterhånden er mere baseret på grundsalg og penge til finansiering af Metroen, end på behovet for boliger. Københavns Kommune, med sin geografiske beliggenhed er klemte inde mellem Øresund og omegnskommunerne, men i

¹ Jvf.: "Safe Operating Space" (fra Steffen, W. et al. 2015. Planetary boundaries: guiding human development on a changing planet. Science (New York, N.Y.), 347 (6223) - Biodiversitet som en af de ni “planetary boundaries”!

planforslaget savnes der en sammenhæng med den estimerede befolkningstilvækst og den regionale udvikling i omegnskommunerne og Region Hovedstaden, hvor tilsvarende store boligbyggerier allerede er i gang og flere planlægges.

Vi er bekymrede over at den sidste rest af Københavns grønne lunge forsvinder med den stille fjernelse af mere og mere Amager Fælled. Hvis kommende generationer skal have lige muligheder for et sundt og grønt København, vil det være hensigtsmæssigt at bibeholde Amager Fælled som den står i dag, men også bibeholde alle de andre få rester af ”grønne pletter af park og natur”, der er tilbage i KBH.

Efterfølgende videnssynthese *“The Health and Social Benefits of Biodiversity and Nature Protection”* fra Institut for Europæisk Miljøpolitik (IEEP) fra 2017 understøtter dette billede med at sundhed og adgang til natur hænger sammen.²

Denne rapport fra 2017 peger på, at europæerne står over for sundhedsmæssige og sociale udfordringer i byerne, der fortjener akut opmærksomhed: fedme, psykiske problemer, social udstødelse, luft- og støjforurening og stress. Disse problemer påvirker især socioøkonomisk dårligt stillede og sårbare grupper og lægger pres på allerede stramme sundhedsbudgetter. Manglende adgang til natur og naturområder bidrager til uligheder på sundhedsområdet, og forbedring af det er nøglen til at løse disse udfordringer. Institut for Europæisk Miljøpolitik konstaterede blandt meget andet, at:

- Læger ordinerer færre antidepressiver i byområder, der indeholder flere træer
- Fedme og inaktivitet er højere blandt personer med mindre adgang til naturen
- Adgang til naturen er forbundet med psykisk velvære og lavere dødelighed
- Gravide kvinder, der lever tæt på naturområder, har i gennemsnit lavere blodtryk og føder større spædbørn.
- Mænd i dårligt stillede byområder har 16 procent lavere risiko for at dø, når de har grønne områder i nærheden.

Kommuneplanstrategien bør indtænke dette i en langvarig politisk planstrategi fra dags dato, således at det er muligt, at se Amager Fælled som et vigtigt ”aktiv” for vores sundhed og trivsel.

En anden pointe er, at vi - som københavnske borgere er bekymrede over, det uholdbare i at lade Københavns bebyggelsestæthed stige, i det omfang et flertal i Borgerrepræsentationen for nærværende går ind for. De nuværende og planlagte boligbyggerier på Amager vil i løbet af få år lamme pendlingen til/fra arbejde for beboerne på øen, idet måske 80 % af dem i den arbejdsduelige alder skal over broerne eller med Metroen til Sjælland hver dag, da antallet af arbejdspladser på Amager støt forsvinder. Med den beskrevne situation vil der ikke være behov for boligbyggeri på Amager Fælled.

Miljøtænkning som eneste farbare vej frem!

NOAH er en grøn miljøorganisation, der består af rigtig mange unge mennesker. Vi er ikke blot borgere, der engagerer os i miljøarbejdet, men vi er også et udtryk for, at den udvikling, som politikere af i dag står for - på vegne af bl.a. den kommende generations ve og vel – sætter de kommende generationers muligheder over styr. Vi er dybt bekymrede over, at man ikke kan se fordelene ved at bevare grønne oaser i København, og i stedet for vil ”bygge” ny natur. Hvorfor bruge penge til at opnå noget, vi allerede har – og som udviklingen i klimaet ikke levner os tid til at beplante på ny, for at kunne være med til at modvirke de antropogene klimaforandringer?

² <http://www.foeeurope.org/sites/default/files/biodiversity/2017/briefing-nature-health-and-equity-march-2017.pdf>

Vi er et udtryk for, hvad den unge generation ønsker at få fra det etablerede samfund, som situationen er i dag. Vi ønsker lige muligheder for at opnå den trivsel og velfærd - som de ældre generationer har haft, og vi kan ikke se, hvordan det skal kunne lade sig gøre med den miljøpolitiske linie, der føres indenfor naturbevarelse i dag. Vi vil være med til at sætte dagsorden. Det kan ikke kun være jer, der har etableret hus, bil, pensionsopsparing og flyrejser til Thailand, der gør dette alene. Vi er en del af løsningen, og I bør se os nu.

Hvis kommunen ønsker, at vi ikke blot udadtil i verden fremstår som en grøn hovedstad, men også indadtil viser de danske borgere, at vi rent faktisk er det, bør der tænkes i en grønnere retning, i et langsigtet perspektiv, hvor borgerne inddrages i processerne om vores fælles København. Det bør ske lige nu, hvor der er noget egentlig natur at bevare.

Med venlig hilsen på vegne af NOAH – Amager Fælled gruppen

June Rebekka Bresson
Inge Ambus
Inger Vedel

Nørrebrogade 39
2200 KBH. N.

Kontakt: june@noah.dk

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

18. november 2018

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Hanne Berner

POSTNR.

2700

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Ang. Blandet by og udsatte byområder: I kommuneplansstrategien er borgere med særlige behov ikke omtalt/ medtænkt. Hvordan kan København blive en by - også for borgere med særlige behov. Borgere med særlige behov har brug for en sammenhængende indsats på bolig, arbejdsom rådet. For at varetage en sammenhængende indsats/ opgaveløsning - for borgere med særlige behov - skal forvaltningerne arbejde sammen. F.ek.s er overgangen fra barn (Børn og Unge forvaltningen) til voksen (Social forvaltningen og Beskæftigelse og integrationsforvaltningen) meget besværlig og tung og uden kontinuitet i kommunens indsats . Eller for voksne med særlige behov og deres familier, de skal både arbejde sammen med socialforvaltningen og Beskæftigelse og Integrationsforvaltningen - og de to forvaltninger ikke arbejder sammen. Borgere med særlige behov har brug for at indsatsen er styret af borgerens behov for hjælp og koordination af indsatsen, og ikke - som nu - af forvaltningernes organisering og budget opdeling

POSTNR.:

2700

BY:

Vanløse

ADRESSE:

Langkærvej 9 B

E-MAIL:

✉ Hanneberner9B@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

18. november 2018

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Hanne Berner

POSTNR.

2720

BY

Vanløse

HØRINGSSVAR

Ang. Boliger for alle og befolkningstilvækst: Jeg vil forelå at der indføres en forældelsesfrist på byggetilladelser. Hvis tilladelse ikke er blevet 5 år, skal tilladelse inddrages og der skal søges på ny. Aktuelt er der i Vanløse en 10 gammel byggetilladelse der ikke anvendt, en "Fengergrund". Tilladelse er givet til et 11 etages højt byggeri og til 200 parkeringspladser. Tilladelse tilgodeser ikke nytidens behov for grønne samlede arealer der invitere til aktivitet eller fællesskab. De 200 parkeringspladser giver en trafikbelastning i et i forvejen snævert bymiljø. Det aktuelle cykelparkeringsproblem ion er uløst.

POSTNR.:

2720

BY:

Vanløse

ADRESSE:

Langkærvej 9 B

E-MAIL:

✉ hanneberner9b@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

18. november 2018

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Karsten Feldborg

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

REN LUFT / GRØN BY: I Københavns Kommune er den forventede levetid for 0-årige 78,6 år. Dermed er Københavns Kommune nr. 97 og næstsidst blandt Danmarks 98 kommuner. Dette er helt uacceptabelt. Nabokommunen Gentofte er nr. 1 på listen med en forventet levetid på 83,1 år. Det er påvist at luftforureningen er skyld i Københavnernes korte liv. Derfor kan det kun gå for langsomt med at indføre miljøforbedrende tiltag. Og der er masser af nemme hurtige løsninger at tage fat i. Miljøzoner, forbud mod gamle dieselmotorer, hurtigere ud fasning af diesel-bybusser, miljøkrav til krydstogtskibe, strenge miljøkrav til brændeovne, evt. betalingsring etc. etc. DE NYERE BYOMRÅDER – EN HEL BY TAK! Jeg bor selv i den nye Sydhavn med 2 børn i den skolepligtige alder som går i skole på hhv Vesterbro og i Valby. Det mest naturlige ville være at flytte dem til Skolen i Sydhavnen, der ligger 300 meter fra vores bopæl. Men det gør man ikke, når skolen aktuelt mangler 18 klasselokaler! Nordhavn og Sydhavn er anlagt som bydele kun med boliger. Ifølge Google er der INGEN tandlæger, læger, køreskoler, cykelhandlere, frisører, biblioteker eller kiosker i hverken Nordhavn eller Sydhavn. Der skal stilles større krav til bygherrerne om etablering af både større og mindre butikserhverv i stueetagerne mod hovedfærdselsåreerne. Derudover er det virkelig ærgerligt, at man bygger højt. København er berømt for at have balance mellem ny og gammel arkitektur og en homogen bygningsmasse i 5-6 etagers højde. Dette ødelægger man rask væk i de nye byudviklingsområder. Carlsberg-byen er et forfærdeligt eksempel, hvor man bygger både tæt og højt uden at kompensere med grønne områder af nævneværdig betydning. Så helt generelt savner jeg savner at Københavns Kommune stiller krav til bygherrerne og ikke bare giver efter for bygherrerne helt naturlige profit-drevne ønsker, fordi metrobyggeriet skal finansieres uden at der røres ved Københavns Kommunes pengetank. BYUDVIKLING – EKSISTERENDE BYOMRÅDER: Det er vigtigt, at der er fleksible boliger i alle størrelser som folk har råd til at betale. Så fremfor at bygge dyre boliger på de i forvejen sparsomme grønne områder eller direkte i havneløbet, bør man udvikle den eksisterende andelsboligmasse. Her er der mulighed for bedre udnyttelse af tagetager, men i dag blokeres der herfor, med krav om tilsvarende etablering af nye parkeringspladser. Men parkeringsproblemet er et kortsigtet problem de næste 5 år. Fremtiden tilhører de førerløse el-biler, som bestilles med en app og som ankommer selvkørende til hoveddøren 5 minutter senere. Fremtidsforskere forudser at behovet for at eje sin egen bil i storbyer helt vil forsvinde og dermed vil der blive frigjort i tusindvis af parkeringspladser. Så ja – der er trængsel for at finde en P-plads her og nu, men lad ikke dette stoppe for udnyttelsen af tagetager. DE KOMMENDE BYOMRÅDER: Lynetteholmen og ideen med at stormflodssikre København og samtidig skabe plads til de forventede 10.000 nye Københavner pr. år er ret visionær. Det kan blive et super spændende projekt, men det fordrer at man lærer af de fejl der er begået i Sydhavn og Nordhavn. Geografisk kommer øen til at ligger meget isoleret uanset hvor godt den forbindes til resten af København med infrastruktur. Så her er det helt indlysende enormt vigtigt, at man skaber en HEL bydel med alt hvad det indebærer af små-butikker, biblioteker, parker, idrætsbaner og lignende. Udfordringen bliver her at bygge skoler, daginstitutioner i det rette tempo. Jeg foretrækker ganske afgjort Lynetteholmen fremfor bebyggelse på grønne områder som Amager Fælled, Sydhavnstippen og Kløverparken. Og Godsbaneterrænet – det skal da helt indlysende omdannes en bypark (Vester Remisepark).

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Teglholmsgade 34, 2.th.

E-MAIL:

✉ feldcons@gmail.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

26770770

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

18. november 2018

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Ivan Lund Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NOAH-Trafik

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

NOAH-Trafik vil opfordre Københavns kommune til at protestere mod en forlængelse af Hillerød motorvejen. VVM-undersøgelsen er i høring indtil udgangen af denne måned. En motorvejsforlængelse vil forstærke bilpresset på Hillerød-motorvejen mod København. Derved bliver bl.a. Bispeengsbuen og andre veje yderligere trafikbelastet. NOAH-Trafik har netop indsendt vedhæftede høringssvar. Her er et kort resumé: Kommissariatet for VVM-undersøgelsen indeholder et krav om, at der skal undersøges et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik. Det er ikke sket. Der er blot nogle korte betragtninger, som munder ud i afvisende bemærkninger. Der er ingen seriøs analyse af muligheder for at nogle af de bilpendlere, der nu kører i bil med en gennemsnits belægning på 1,05 person pr. bil, kunne tilbydes transport med kapacitetsstærke kollektive transportmidler. Det er disse næsten tomme pendlerbiler, som fylder i myldretiden, der udgør hovedargumentationen for anlæg af en motorvej. På alle andre tidspunkter er der rigeligt med vejkapacitet. Det fremgår af materialet, at bygning af en motorvej blot vil flytte den trafikale flaskehals længere mod København og Vejdirektoratet forventer, at en motorvej vil give et stort trafikspring. Derved vil vejtrafikken i store dele af Storkøbenhavn blive negativt påvirket. Derved vil fremkommeligheden for et utal af andre trafikanter blive forringet. Denne forringelse er ikke beregnet. Med hensyn til trafikstøjen er der ikke taget højde for WHO's kritik af de alt for høje støjgrænser i Danmark. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland. Vejdirektoratet har sammenlignet støjen efter anlæg af en motorvej med støjen fra en fiktiv og ikke mulig fremskrivning med 15-26 % mere trafik i 2025 på den eksisterende vej. Dertil kommer, at man har beregnet støjen i 2025 ud fra at alle kører svarende til hastighedsgrænsen på 90 km/t, hvilket ikke er realistisk, når der allerede nu er nedsat hastighed i myldretiden. Med denne stærkt tendentiøse beregningsmetode nedtones den store ekstra støjbelastning, som en motorvej med hastighedsgrænse på 110 km/t og stort trafikspring vil indebære. Derfor misinformeres borgerne vedrørende den støjbelastning som en motorvej vil betyde. Vejdirektoratet har tillige lavet en analyse, der skal vise hvordan bilpendlere kommer frem i myldretiden efter anlæg af en motorvej. Her har man igen sammenlignet med en fremskrivning af trafikken til 2025 på den eksisterende vej, selvom man skriver at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Ved at sammenligne med en fiktiv og ikke mulig situation, giver man indtryk af, at bilpendlere fra Helsingør med mål i det meste af Storkøbenhavn vil komme hurtigere frem. Det er ikke realistisk og seriøst. Ved gennemgang af VVM-undersøgelsen har vi fundet så store mangler, at den ikke er et brugbart redskab som grundlag for en beslutning om anlæg af en motorvej på strækningen. Vi må opfordre Folketinget til sørge for at der tilvejebringes et ordentligt beslutningsgrundlag, gerne med uafhængige trafikeksperter fra udlandet, inden man kaster sig ud i et motorvejsprojekt, der vil forøge bilpresset mod Storkøbenhavn, skabe store støjproblemer, øge klimabelastningen, suge passagerer ud af den kollektive trafik og koste omkring 900 millioner skattekroner. Med venlig hilsen NOAH-Trafik Ivan Lund Pedersen

POSTNR.:

2200

BY:

København N

ADRESSE:

Nørrebrogade 39, 1. th.

E-MAIL:✉ noahtrafik@noah.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

31160082

MATERIALE: [kommentarer_til_vvm-undersoegelsen_vedroerende_en_evt._udvidelse_til_motorvej_mellem_alleroed_og_hilleroed.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

**Til Vejdirektoratet og
Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Miljø- og Fødevarerudvalget**

København den 17. november 2018

Vedrørende: Evt. udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød. VVM-undersøgelse

Resumé

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen indeholder et krav om, at der skal undersøges et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik. Det er ikke sket. Der er blot nogle korte betragtninger, som munder ud i afvisende bemærkninger. Der er ingen seriøs analyse af muligheder for at nogle af de bilpendlere, der nu kører i bil med en gennemsnits belægning på 1,05 person pr. bil, kunne tilbydes transport med kapacitetsstærke kollektive transportmidler. Det er disse næsten tomme pendlerbiler, som fylder i myldretiden, der udgør hovedargumentationen for anlæg af en motorvej. På alle andre tidspunkter er der rigeligt med vejkapacitet.

Det fremgår af materialet, at bygning af en motorvej blot vil flytte den trafikale flaskehals længere mod København og Vejdirektoratet forventer, at en motorvej vil give et stort trafikspring. Derved vil vejtrafikken i store dele af Storkøbenhavn blive negativt påvirket. Derved vil fremkommeligheden for et utal af andre trafikanter blive forringet. Denne forringelse er ikke beregnet.

Med hensyn til trafikstøjen er der ikke taget højde for WHO's kritik af de alt for høje støjgrænser i Danmark. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland.

Vejdirektoratet har sammenlignet støjen efter anlæg af en motorvej med støjen fra en fiktiv og ikke mulig fremskrivning med 15-26 % mere trafik i 2025 på den eksisterende vej. Dertil kommer, at man har beregnet støjen i 2025 ud fra at alle kører svarende til hastighedsgrænsen på 90 km/t, hvilket ikke er realistisk, når der allerede nu er nedsat hastighed i myldretiden. Med denne stærkt tendentiøse beregningsmetode nedtones den store ekstra støjbelastning, som en motorvej med hastighedsgrænse på 110 km/t og stort trafikspring vil indebære. Derfor misinformeres borgerne vedrørende den støjbelastning som en motorvej vil betyde.

Vejdirektoratet har tillige lavet en analyse, der skal vise hvordan bilpendlere kommer frem i myldretiden efter anlæg af en motorvej. Her har man igen sammenlignet med en fremskrivning af trafikken til 2025 på den eksisterende vej, selvom man skriver at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Ved at sammenligne med en fiktiv og ikke mulig situation, giver man indtryk af, at bilpendlere fra Helsingør med mål i det meste af Storkøbenhavn vil komme hurtigere frem. Det er ikke realistisk og seriøst.

Ved gennemgang af VVM-undersøgelsen har vi fundet så store mangler, at den ikke er et brugbart redskab som grundlag for en beslutning om anlæg af en motorvej på strækningen.

Vi må opfordre Folketinget til sørge for at der tilvejebringes et ordentligt beslutningsgrundlag, gerne med uafhængige trafikekspertes fra udlandet, inden man kaster sig ud i et motorvejsprojekt, der vil forøge bilpresset mod Storkøbenhavn, skabe store støjproblemer, øge klimabelastningen, suge passagerer ud af den kollektive trafik og koste omkring 900 millioner skatte kroner.

Vejdirektoratet har ikke opfyldt kommissoriet, hvad angår K-alternativet. Løsning med forbedring af den kollektive trafik

I forbindelse med VVM-undersøgelsen skal der foretages en undersøgelse af om en udbygning af den kollektive kan løse problemerne – et såkaldt K-alternativ. Det fremgår af kommissoriet for VVM-undersøgelsen.

”Der vil blive vurderet et 0+-alternativ med mindre kapacitetsforbedrende foranstaltninger, samt et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik”.

Det drejer sig om en vejstrækning, som primært bruges af pendlere i de relativt korte tidsrum, hvor der er pres på vejen. Ifølge Transportvaneundersøgelsen er gennemsnitsbelægningen i myldretidens pendlerbiler kun 1,05 person pr. bil. Vejdirektoratet undlader i øvrigt at nævne denne meget ringe udnyttelse af bilerne og derved også vejkapaciteten.

Det højeste antal biler, der er registreret på strækningen i myldretiden er ifølge VVM-undersøgelsen ca. 450 pr. kvarter i morgenmyldretiden i begge retninger. Niveaue er lidt lavere i eftermiddagsmyldretiden.

Bortset fra de to myldretider er der rigeligt med kapacitet på vejen.

Omregnet til personer er det ca. 470 personer, der maksimalt befordres pr. kvarter i bilerne i morgenmyldretiden i hver retning. I hver af pendlerbilerne er der i ”spidstimen” ca. 4 tomme siddepladser. I denne ”spidstime”, hvis biltrafik benyttes som argument for en motorvej, er der altså omkring 7.200 normalt fine tomme siddepladser.



Eftersom vejen kører parallelt med S-banen til Hillerød er det nærliggende at se på kapaciteten i et S-tog. Som man kan i figuren se er der 340 siddepladser i et 8-vogns S-tog. Plus plads til cykler, kørestole og barnevogne. S-banen har meget stor kapacitet og belaster miljøet minimalt. En udbygning af togtrafikken er derfor en oplagt mulighed.



Kilde: DSB

Som det kan ses af denne illustration har en 2-sporet S-bane en kapacitet svarende til 32 vejbaner:



Kilde: DB

Vejdirektoratet behandler en løsning med forbedret togtransport meget overfladisk og kortfattet:

Her hvad Vejdirektoratet skriver:

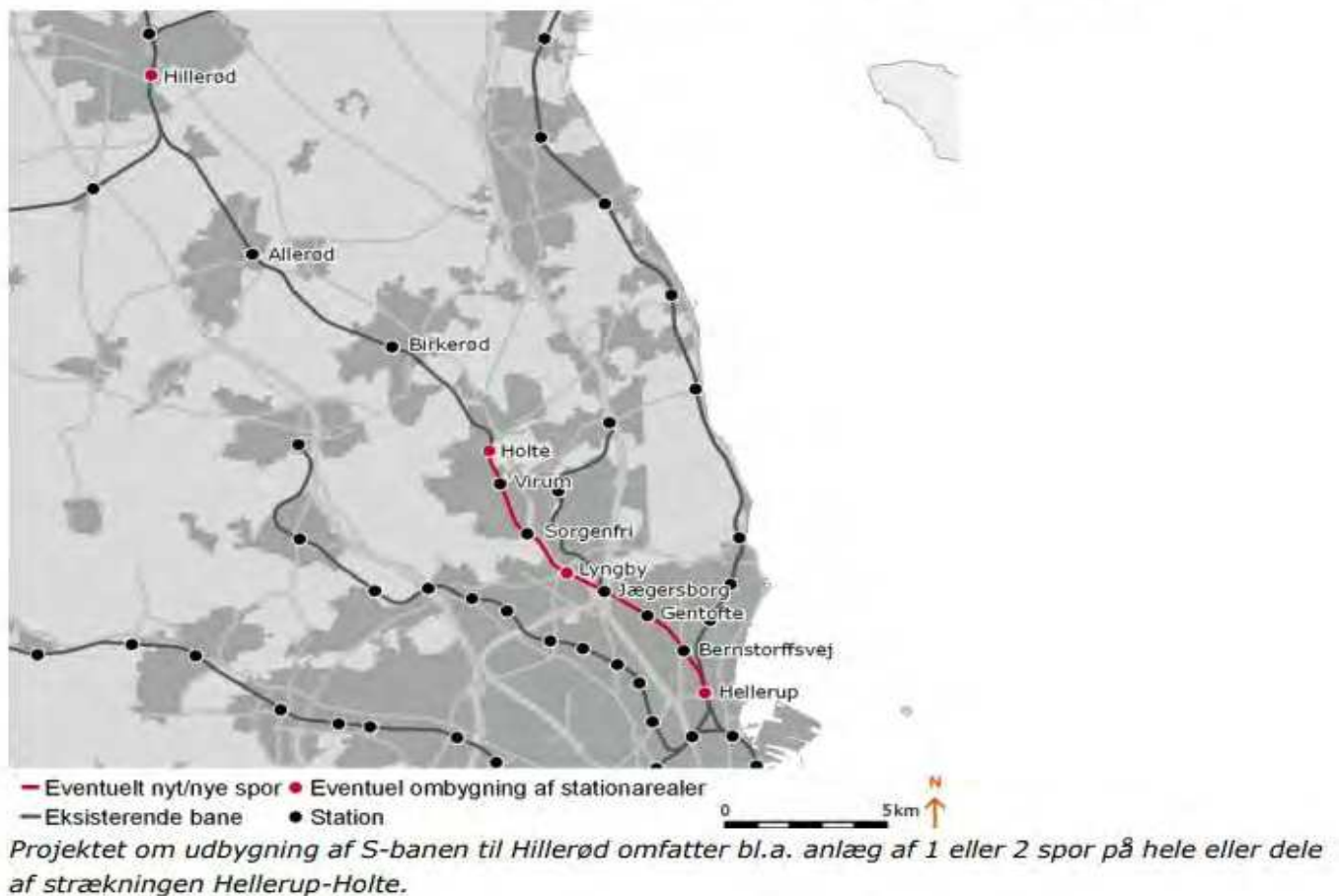
”Derudover kan en mulighed være at forbedre den eksisterende togtrafik mellem Hillerød og København. På kort sigt kan der for eksempel være tale om at indføre længere tog og øget regularitet på S-togslinje E mellem København og Hillerød. På længere sigt vil fuldt automatiske S-tog kunne bidrage til at togene kan køre oftere og tættere. En forlængelse af S-togslinjen fra Farum mod Hillerød kræver store investeringer i en helt ny jernbane”.

Den eneste forbedring af den kollektive trafik som er indarbejdet i beregningerne er S-togs- og lokaltogsbetjening af ny stationen i Hillerød S

Vejdirektoratet nævner f.eks. end ikke ikke forslaget nedenfor om forbedring af togtrafikken på strækningen til Hillerød.

Det ville kunne skaffe stor ekstra kapacitet og kortere rejsetider for mange passagerer. Derved kunne bilbelastningen nedsættes.

I rækken af de hidtil undersøgte forslag fremlægger Trafikstyrelsen i dette debatoplæg til idéfase 3 løsninger, som skitserer 3 grundlæggende måder at forbedre S-togsdriften på strækningen.



Kilde: Udbygning af S-banen Hellerup-Holte Debatoplæg til idéfase. Banedanmark. Maj 2010.

Dette forslag er endvidere interessant fordi staten allerede i 1950'erne erhvervede arealer langs banen mellem Hellerup og Holte til de allerede dengang planlagte ekstra spor.

Vejdirektoratet nævner heller ikke planerne om ombygning af Hillerød station, der kunne skaffe flere passagerer på Lokalbanestrækningerne og som fødelinier til S-banen.

Ej heller nævnes muligheden for generel opgradering af lokalbanerne nord for Hillerød, der kunne sørge for transport af en del af de personer, der nu bruger bil og skaber presset på vejene i området, på indfaldsvejene og ringvejene nærmere Storkøbenhavn.

Der kunne f.eks. etableres 20 minutters drift på strækningerne til Gilleleje, Tisvildeleje og Hundested. Derved kunne bilisterne få et miljøvenligt alternativ til pendling i hver sin bil. To sammenkoblede lokalbanetog har plads til omkring 250 siddende passagerer og cykler, kørestole og barnevogne.

Som nævnt ovenfor er det kun ca. 470 personer, der maksimalt befordres pr. kvarter i bilerne i morgenmyldretiden mod København.



Vejdirektoratet og bustrafikken

Vejdirektoratet nævner blot hvilke busser, der kører i området, deres lave frekvens og lange køretider. Det nærmeste man kommer et forslag til forbedring af bustrafikken er dette, som dog straks skydes ned og bruges som argument for en motorvej.:

”En måde at skabe bedre mobilitet gennem bedre kollektiv transport langs strækningen vil være at indføre en højklasset direkte buslinje ad motorvejen mellem Hillerød St. (via ny Hillerød S st.) og Farum St. Undervejs kan der være stop ved rampekrydsene ved Kollerødvej og/eller Nymøllevej. Denne løsning for en hurtig buslinje fungerer kun, hvis strækningen udbygges til motorvej, da busserne ellers vil sidde fast i bilkøen på motortrafikvejen”.



Kilde: MOVIA

Konklusion hvad angår en løsning med kollektiv transport:

Vejdirektoratet har ikke levet op til kommissoriet for VVM-undersøgelsen, idet man ikke seriøst har undersøgt, hvordan man kunne få løst de kortvarige problemer med pendlerne ved hjælp af kapacitetsstærke kollektive transportmidler.

Vejdirektoratet har nærmest rutinemæssigt afvist enhver tanke om andre løsninger end nogen, der indebærer massive vejudbygninger. Her fra informationsmaterialet:

Kollektiv trafik

Det er vurderet om en udbygning af den kollektive trafik kan erstatte behovet for en udvidelse til motorvej.

Det forventes, at overflytning fra bil til bus vil være af marginal betydning i forhold til den trafikmængde, der vil køre på motorvejen i 2025.

På længere sigt vil fuldt automatiske S-tog kunne bidrage til at togene kan køre oftere og tættere.

En forlængelse af S-togslinjen fra Farum mod Hillerød er ikke vurderet i VVM-undersøgelsen.

An illustration showing a yellow bus on the left and a red S-tog train on the right, positioned on a set of tracks. The bus is shown from a side-on perspective, while the train is shown from a front-on perspective.

Trafikstøj

”Støj fra trafikken er uden sammenligning den værste støjkilde i vores samfund. Mange steder i Danmark er folks boliger og nære udearealer i høj grad belastet af støj og udledninger fra trafikken. Bare i Danmark er over 720.000 boliger eller 1,4 millioner danskere påvirket af trafikstøj, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016.
http://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/05/Hvidbog_samlet_web.pdf

På det seneste har WHO tilmed kritiseret Danmark for at operere med alt for høje vejledende normer for støj fra trafikken. ”Støjgrænsen” bør sættes ned fra 58 decibel til 53 decibel.

WHO dumper danske støjgrænser: Langt flere ramt af farlig støj

Trafikstøj er langt mere skadeligt, end de nuværende danske støjgrænser lægger op til, lyder det i ny rapport.

”For første gang nogensinde kommer Verdenssundhedsorganisationen, WHO, med konkrete anbefalinger for, hvor meget trafikstøj mennesker kan tåle. Bor du tæt på en vej, der udsætter dit hjem for støj over 53 decibel, så er det potentielt set sundhedsskadeligt at bo der, fastslår WHO i rapporten. Det er markant lavere end den grænse på 58 decibel, som danske myndigheder anvender i dag. Det betyder, at langt flere mennesker end hidtil antaget er i farezonen. Støjforureningen stiger i vores byer og forpester livet for mange europæere. Ud over at være en plage, så er overdreven støj også en helbredsrisiko, som eksempelvis fører til hjertekarsygdomme, siger Zsuzsanna Jakab, der er direktør for WHO i Europa”

Kilde: 10. oktober 2018

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej>

Højere hastigheder og mere trafik er naturligvis årsag til stigende støjbelastning. Motorer og vindmodstand er med til at skabe støj fra køretøjer, men den største del af støjen opstår i kontakten mellem dæk og vejbane. Dækstøjen dominerer for de fleste køretøjer, når hastigheden er over cirka 40 km/t. Derfor støjer el-biler på linje med andre biler når de kører over denne hastighed.

”Støj fra motorveje. Vejdirektoratet har i foråret 2016 udsendt en rapport, der dokumenterer, at støj fra motorveje er signifikant mere generende end støj fra andre veje (se kapitel 4). Det er i overensstemmelse med husprisundersøgelsen fra 2003, der viste, at boliger ved motorveje taber mere i værdi på grund af støj end boliger ved andre veje. Denne nye dokumentation er således en yderligere grund til en revision af vejstøjens samfundsøkonomiske omkostninger, hvor der kan tages hensyn til de særlige gener, der er knyttet til støj fra motorveje.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016

”Reduceret hastighed betyder mindre støj, men også øget trafiksikkerhed og reducerede CO₂-emissioner. Hastighedsreduktion bliver i dag anvendt i flere kommuner – dog først og fremmest for at øge trafiksikkerheden, men støjen dæmpes også. I andre lande bruges hastighedsnedsættelse aktivt til at reducere trafikstøjen. Variable hastighedsbegrænsninger som for eksempel sænket hastighed om natten, hvor folk er mest støjfølsomme, er også en mulighed. Dette virkemiddel bruges endnu ikke i Danmark.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016

I denne sag opererer Vejdirektoratet med at sætte hastighedsgrænsen på 90 km/t på den eksisterende vej op til 110 km/t på en motorvej.

Og samtidig vil en motorvej øge biltrafikken kraftigt.

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken vil stige, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel vil der komme 89 % flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen samme sted er 40 % over hele døgnet.

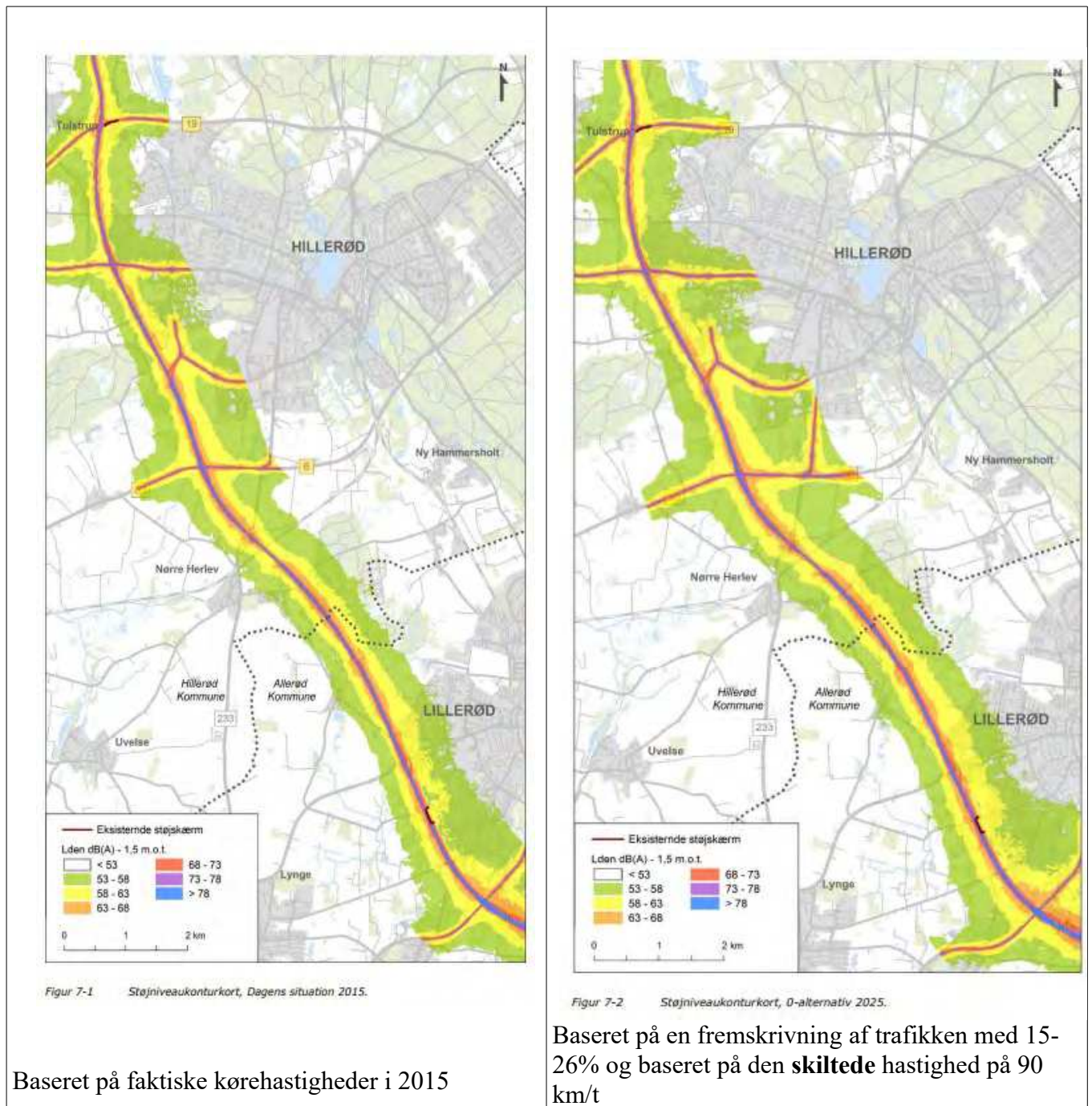
Kilde: VVM-undersøgelsen

Den lavere hastighed, der nu er i myldretiden på strækningen vil med en motorvej blive langt højere fordi vejen udvides kraftig og hastighedsgrænsen sættes op. Den relative ”ro”, der nu er i myldretiden - på grund af lavere hastigheder - vil live afløst af massivt støjpres på alle tidspunkter.

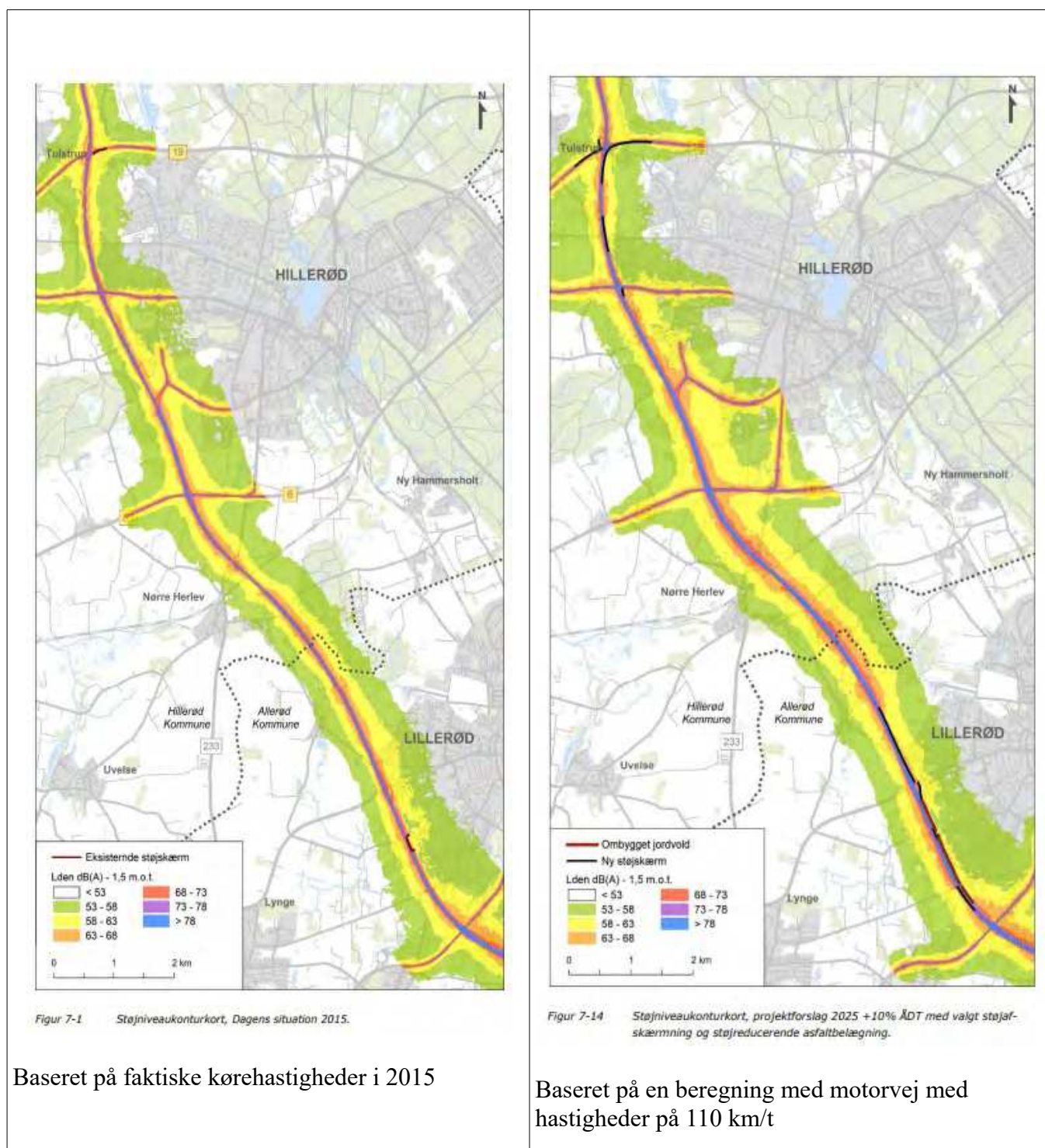
Danmark bør lytte til WHO og nedsætte sine støjgrænser af hensyn til borgerne helbred, søvn og

velbefindende. Eftersom WHO's anvisninger er kommet mens VVM-undersøgelsen er i høring må denne VVM-undersøgelse droppes og der må udarbejdes en ny VVM-undersøgelse i lyset af WHO's anbefalinger baseret på den nyeste forskning. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland.

Der er andre alvorlige ting ved Vejdirektoratets støjberegninger. Man opererer i sin teoretiske trafikfremskrivning med en kraftig trafikstigning på den eksisterende vej frem mod 2025, selvom man skriver, at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Det hænger ikke sammen. Og den postulerede store trafikmængde i 2025 - uden en motorvej - må formodes at køre med lavere hastigheder. Det er der ikke taget højde for i beregningen. Beregningen er foretaget ud fra den skilte hastighedsgrænse.



Her en sammenligning mellem tilstanden i 2015 og efter anlæg af en motorvej. Her ses det tydeligt, at støjbelastningen stiger meget kraftigt, selvom man har medregnet støjværn ved motorvejen.



Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

Som grundlag for støjberegningerne er anvendt trafikmængder (ÅDT) jf. VISUM trafikmodel. Retningslinjer vedr. beregning af støj fra vejtrafik med NORD2000 forskriver, at der anvendes faktiske kørehastigheder - eller i mangel af dette, erfarede/skiltede hastigheder. **Der er som sådan benyttet skiltede/tilladte hastigheder svarende til de forskellige vejtyper.**

Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

På skemaet kan man i midterste kolonne se den fremskrevne trafik uden en motorvej. Den fremskrivning er benyttet til at postulere kraftig stigende støjbelastning uden en motorvej.

Antal køretøjer på hverdage			
	Trafikken i dag	Ikke udvidet prognose 2025	Udvidet til motorvej prognose 2025
Isterødvejen - Herredsvejen	19.500	22.600	29.000
Herredvejen - Peder Oxø Alle	23.400	28.000	38.600
Peder Oxø Alle - Roskildevej	37.100	42.800	55.900
Roskildevej - Kollerødvej	34.600	41.000	57.400
Kollerødvej - Nymøllevej	37.200	46.800	58.400

Kilde: VVM-undersøgelsen

Vejdirektoratets rapport bygger helt og holdent på de forældede og kritiserede regler. Som det kan ses på skemaet nedenfor kigger man slet ikke på støjbelastning under 58 dB.

At der skulle være flere støjbelastede boliger på den eksisterende vej i 2025 end på en motorvej er ikke korrekt. Den foretagne fremskrivning af støjbelastningen er mildt sagt meget problematisk, idet der ikke er plads på veje og den postulerede ekstra trafik vil under alle omstændigheder skulle bevæge sig med lave hastigheder, hvor støjen også er meget begrænset. Derfor er det et urimeligt sammenligningsgrundlag.

Beregnings-situationer	Antal støjbelastede boliger				I alt	SBT Støjbelastningstal
	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	> 73 dB		
Dagens situation (trafikmængde år 2015)	268	29	9	3	309	37
Ikke udvidet vej (trafikmængde år 2025)	466	47	15	4	532	63
Udvidelse til motorvej (trafikmængde år 2035) Støjreducerende belægning	304	52	16	4	376	50

Kilde: VVM-undersøgelsen

”Der kører i dag mellem 20.000 og 38.000 køretøjer i døgnet på hverdage. Denne trafikmængde er, hvad motortrafikvejen kan rumme, og trafikken afvikles derfor på kapacitetsgrænsen i flere timer både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.”

Kilde: VVM-undersøgelsen

Her lidt beroligende ord fra Vejdirektoratet. Så må man holde sig inden døre. Og bemærk støjgrænsen, der jo tilmed er en døgnberegning. Ikke noget med en grænse på 53 dB, som anbefalet af WHO.

”Der vil blive mulighed for at søge om tilskud til støjisolering for de boliger, som ikke bliver afskærmet eller har et støjniveau over 63 dB. Vejdirektoratet yder bl.a. tilskud til udskiftning af vinduer efter nærmere fastsatte regler, som er beskrevet i en pjece. ”

Kilde: VVM-undersøgelsen

At man nedtoner støjproblemerne efter anlæg af en motorvej med højere hastighedsgrænse og langt større trafik virker ikke troværdig. Motorvejen vil tilmed give mulighed for hurtig kørsel på alle tidspunkter med deraf følgende massiv støj. Vi ved godt, at man lokker med flere ”støjtænder” og såkaldt støjvenlig asfalt. Støjtænder af forskellig art er ingen patentløsning og ej heller anden asfalt.

Støjtænder vil ændre sig i forhold til i dag p.g.a. den øgede trafikmængde og hastighed, men afværgetiltag som støjskærme og -volde vil modvirke en del af den øgede støj, særligt for de ejendomme og rekreative arealer der ligger nærmest vejen.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Den eksisterende vej kunne jo også sikres på samme måde. Og her er fordelene den mindre trafikmængde og lavere hastighedsgrænse, som reducerer støjbelastningen. Når Vejdirektoratet taler om ”kapacitetsgrænse” er det, som ovenfor nævnt, biler med 1,05 person pr. bil.

Det er også interessant, at Vejdirektoratet analyserer en anden vejløsning end en motorvej. Det er en 4-sporet motortrafikvej med midterautoværn. Her er bekymringen, at man ikke vil kunne køre med 110 km. I timen – især udenfor myldretiderne. Der er ikke bekymring at spore for folks helbred og nattesøvn. Vejdirektoratet erkender, at kapaciteten kun er lidt mindre.

Denne løsning vil derfor betyde næsten samme merbelastning længere inde mod Storkøbenhavn og også blot flytte flaskehalsen længere mod København. Vejdirektoratet kan alligevel ikke lide den model fordi hastigheden ikke sættes i vejret.

Udvidelse til 4-sporet motortrafikvej (0+ alternativet)

Løsningen har lidt mindre kapacitet end en fuldt udbygget motorvej på samme strækning.

0+ alternativet vil løse de største kapacitetsproblemer på strækningen i myldretiden, men vil ikke ændre vejstandarden og dermed den tilladte hastighed. De trafikale effekter af udbygningen vil derfor blive mindre, især udenfor myldretiderne.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Hvis man ikke tager det så tungt, at begge vejløsninger belaster Storkøbenhavn med mere biltrafik, færre kollektive trafikanter og større klimabelastning bør man vælge den mindst indgribende og billigste løsning, nemlig en 4-sporet motortrafikvej med midterautoværn. Den koster langt under en tredjedel (270 millioner) af prisen en motorvej (910 millioner) og har en hastighedsgrænse på 90 km/t, som den nuværende vej.

Da Vejdirektoratet tilsyneladende ønsker en motorvej er der ikke regnet med ”støjværn” ved en sådan vejmodel. Det virker ikke seriøst.

NOAH-trafik kan ikke anbefale nogen af løsningerne. En ombygning af den eksisterende vej med etablering af midterautoværn vil være den mest skånsomme løsning. En sådan løsning burde følges op med forbedring af tog- og bustrafikken, miljøzoner i byerne og roadpricing til at styre trafikbelastningen og derved få folk til at transportere sig mere miljøvenligt.

Kraftig kritik af støj fra statsvejene

De seneste mange måneder har der i medierne været kraftig kritik af trafikstøj fra de statslige veje. Folks forventninger til vejmyndighedernes beroligende udmeldinger om støjværn m.m. er også gjort til skamme.

Risiko for alvorlig sygdom: I hver tredje kommune plages flere af farlig vejstøj

Borgmester: Statens veje truer vores sundhed

Nyborg er en af de kommuner, hvor støjen fra statens veje er steget allermest de seneste fem år. Med sin placering på Fyn lægger byen jord og ører til hovedtrafikåren mellem landsdelene – motorvej E20.

”Professor Göran Pershagen fra Karolinska Institutet i Stockholm. Ifølge ham tyder mange studier på, at risikoen for at få alvorlige kroniske sygdomme stiger i takt med støjniveauet.

- En støjpåvirkning på over 50 decibel er eksempelvis ikke ufarlig. Risikoen varierer selvfølgelig fra person til person, men jo højere det gennemsnitlige støjniveau er, desto højere bliver risikoen for negative helbredseffekter, siger han”.

Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/risiko-alvorlig-sygdom-i-hver-tredje-kommune-plages-flere-af-farlig-vejstoej>

Her nogle enkelte udsagn fra støjplagede borgere og Furesø kommune



Ulf Rahbek Thomsen Jeg bor 500 meter fra Vestmotorvejen i Slagelse og jeg kan tydelig høre larmen. Og det på trods af en dyr støjvold.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/156089908408574/>



Bodil Holst Kjær Jeg bor ca. 4 km fra Hillerødmotorvejen. Den høres meget tydeligt på den afstand.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/171477463536533/>

Henri Bornstein:

”KOMMENTARER:

Borgergruppen STOP MOTORVEJSSTØJ har foreløbigt modtaget følgende kommentarer fra udenforstående fagfolk til VD /

Vejdirektoratets udsendte notat af 26 9 2018:

01. Vejdirektoratets gennemsnitlige målinger er baseret på døgnudregninger som gennemsnit af alle 24 timer. - Imidlertid er det meget misvisende i forhold til den opfattelse almindelige mennesker opfatter lyd på, dagen og natten lang. Lydtryk er altid meget højere i f.eks. spidsbelastninger morgen og aften. Ved at fordele disse over mange timer formindskes lydtrykket på hørelsen mange gange til en TEORETISK MATEMATISK værdi. Derfor stemmer det ikke overens med følelsen af høj lyd, der er yderst generende.

02. En anden uddannet ekspert påpeger, at man ikke er imponeret over den mulighed for enkelte steder måske at sænke lyden 1-3 dB, mens det andre steder går op.”

<https://disqus.com/by/henribornstein/>

”Furesø Kommune ligger skønt midt i naturen, men samtidig med let adgang til Hillerødmotorvej og kun 20 minutter til København. Motorvejen og andre hovedtrafik-årer skaber imidlertid udfordringer med trafikstøj, og denne udfordring er vokset løbende gennem årene, i takt med den stigende trafik.”

<http://www.furesoe.dk/Kommunen/DetPolitiskeLiv/RaadgivendeUdvalg/Trafikstoej>

Hvordan beregner Vejdirektoratet hvordan trafikudviklingen måtte blive i fremtiden

Vejdirektoratet anvender en model baseret på en såkaldt efterspørgselsfremskrivning. En sådan opererer med at der er helt ubegrænset vejkapacitet på den undersøgte vejstrækning.

Normalt beskriver det sådan:

”Det skal bemærkes, at fremskrivningen er en ren efterspørgselsfremskrivning, der ikke tager højde for kapacitetsproblemer i afviklingen af trafikken”.

Eller sådan:

”Det skal bemærkes, at der i fremskrivningerne ikke er taget højde for, at kritisk trængsel på en strækning vil bevirke, at trafikanterne begynder at finde alternative ruter, eller helt undlader at foretage turen”.

I VVM-undersøgelsen beskrives modellen sådan:

”Trafikmodellen OTM er opstillet med data for 2015 og kalibreret i forhold til hverdagsdøgntrafikken (HDT) i 2015 på udvalgte strækninger. Trafikken er derefter fremskrevet til 2025 baseret på den forudsatte udvikling i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab, kørselsomkostninger med bil og takster i den kollektive trafik samt besluttet udbygning af infrastruktur og kollektiv betjening.”

Der anvendes disse forudsætninger:

”Befolkningstallet er fremskrevet med udgangspunkt i Danmarks Statistiks kommuneopdelte befolknings-fremskrivning for 2016. Antal af arbejdspladser er fremskrevet med udgangspunkt i Fremskrivningen af bilejerskabet og befolkningens fordeling på indkomstgrupper er foretaget på basis af den forventede udvikling i bruttonationalproduktet (BNP), jf. Finansministeriets konvergensprogram for 2016. Kørselsomkostningerne er forudsat at stige med 0,6 pct. frem til 2020”.

Vejdirektoratet laver en modelberegning, hvorefter trafikken på strækningen vil stige sådan:

Trafikberegninger med Ørestadstrafikmodellen OTM viser, at trafikken på strækningen vil stige med 15-26 % i en situation, hvor den ikke er udbygget til motorvej. I 2025 vil der køre mellem 22.600 og næsten 47.000 køretøjer på hverdage, hvoraf de største mængder findes ved Allerød.

Det vil medføre endnu mere trængsel på strækningen end i dag, da vejens kapacitet ikke vil kunne afvikle så mange flere biler.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Man laver beregningen sådan selvom der ikke er plads til de mange ekstra biler. Det er derfor ren fiktion, at der i virkeligheden skulle komme så megen ekstra trafik. Mange vil nok tænke sig mere om, skifte tidspunkt eller sågar bruge lokalbanen og S-toget i stedet. F.eks. også i kombination med cykling.

Det er i øvrigt en beregning af hverdagsdøgntrafikken. Altså ikke opdelt i myldretid og anden tid.

Trafikmodellen OTM opgør trafikken i hverdagsdøgntrafik. Det vil sige som den gennemsnitlige trafik på et hverdagsdøgn uden for sommermånederne og uden helligdage.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Med denne fremskrivning ”i hånden” laver man så en fremskrivning af situationen efter bygning af en 4 sporet motorvej med en hastighedsgrænse på 110 km/t.

Nærnæst kommer det rigtig store nummer. Man sammenligner fremskrivningen af situationen med en motorvej med en fremskrivning uden en motorvej. Det lyder tilforladeligt, men ikke når begge situationer er baseret på en model uden forankring i virkeligheden. Den postulerede ekstra trafik - uden en motorvej - kan ikke være på vejen og ej heller på vejene længere ind mod København.

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken vil stige, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel vil der komme 89 % flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen samme sted er 40 % over hele døgnet.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Så kommer modellen med den ”frelsende engel” i form af motorvejen og den giver naturligvis hurtigere og mere trafik *på selve motorvejen* – især i myldretiden – men at postulere, at man i som pendler med 89 % flere pendlerbiler sendt mod København vinder nogle minutter på stort set alle strækninger syd for den eventuelle motorvej er ikke ædrueligt.

Skønmaleri:

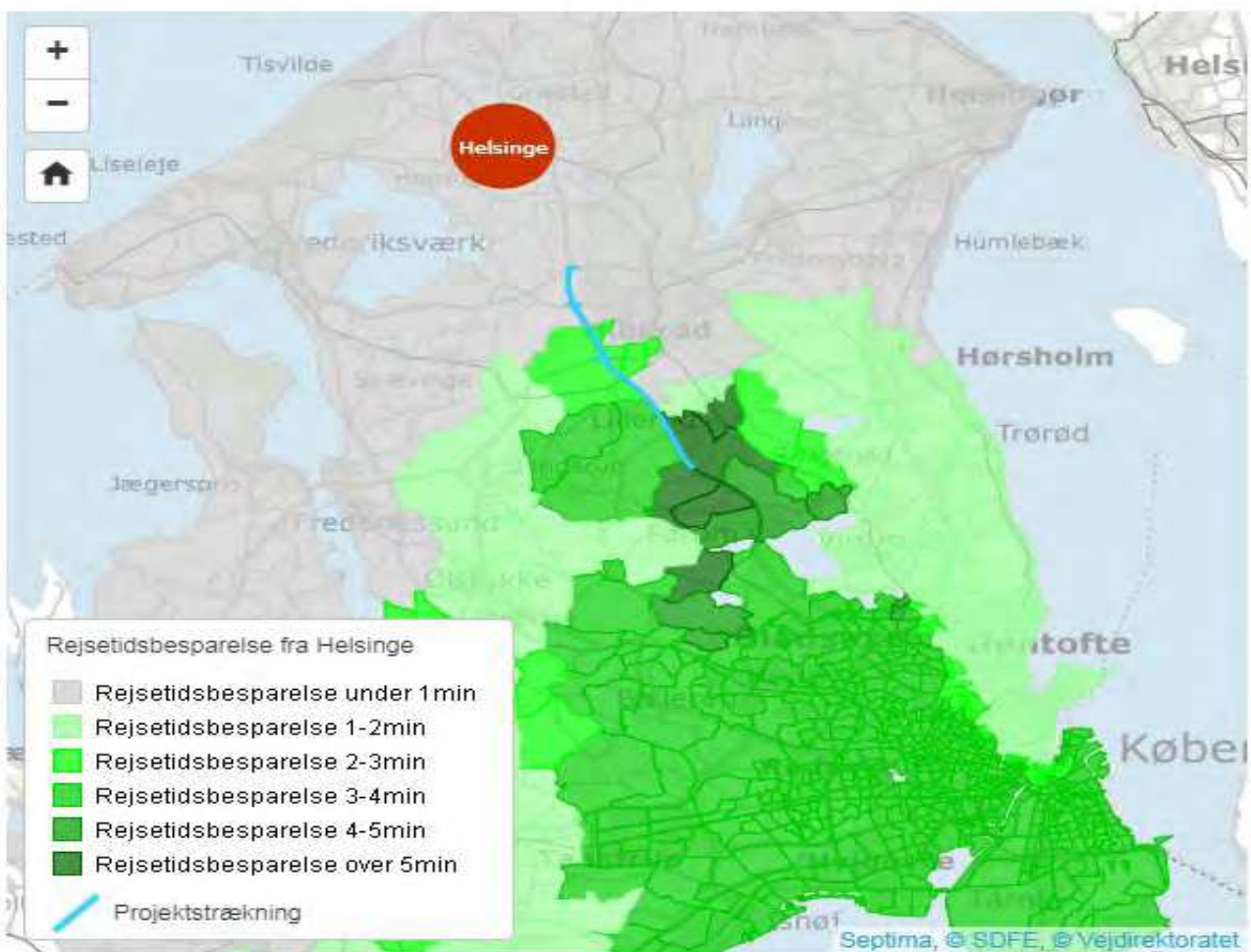
Illustrationen nedenfor skal muligvis forsøge at berolige dem, der måtte mene, at en motorvej på strækningen ikke hjælper noget, fordi de 6 minutter man måtte vinde i myldretiden (3 minutter på andre tidspunkter) fra Helsingør til den eksisterende Hillerødmotorvej, mistes længere inde mod København. Vejdirektoratet skriver jo tydeligt, at flaskehalsen blot flytter længere mod København. Kun få skal *kun* køre på den nye motorvej.

Problemet med kortet nedenfor er bl.a., at man sammenligner med en fiktiv fremskrivning af trafikken i 2025 uden en motorvej - ikke situationen i dag. Som tidligere nævnt vil den trafikstigning ikke mulig fordi Vejdirektoratet jo netop anfører, at kapaciteten allerede nu er opbrugt.

Tillige er der ikke beregninger, der viser hvilke forsinkelser, der vil blive påført de andre trafikanter på de eksisterende veje ind mod København, hvis de beregnede trafikmængder uden og med en motorvej skulle blive realiseret. Selvom man bruger kortet viser det dog tillige, at tidsgevinsten selv på det ukorrekte sammenligningsgrundlag er beskednen.

Trafik og pendler

Som pendler vil du opleve en kortere rejsetid



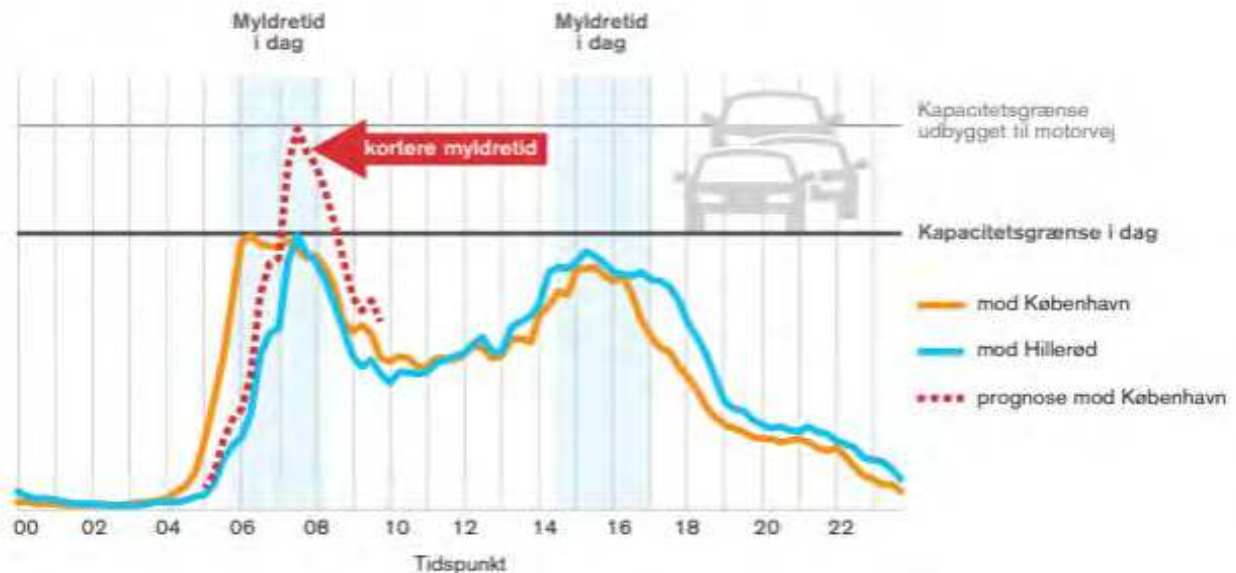
På kortet kan du se den forventede rejsetidsbesparelse fra Helsingør i år 2025 med en udvidelse til motorvej, i forhold til hvis vejen ikke er udbygget i år 2025.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Flere biler i myldretiderne

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken stiger, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel kommer der 89 pct. flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen "blot" er 40 pct. over hele døgnet her.

Det indikerer, at der er et stort undertrykt trafikbehov i morgenmyldretiden for trafik, som i dag ikke kan køre på motortrafikvejen, da der ikke er plads på dette tidspunkt på grund af manglende kapacitet.



Motorvejen stjæler passagerer fra den kollektive trafik, får folk til at køre mere i bil og overfører trafik fra andre veje. Trafikspring:

1. Den største trafikstigning på strækningen skyldes selve projektet. Når det er muligt at komme hurtigere frem på grund af mere kapacitet på motorvejen, så vil:

- bilister fra de omkringliggende veje vælge at køre via Hillerødmotorvejen frem for ad andre ruter
- eksisterende bilister kører flere og længere ture end de gjorde før
- folk, der tidligere ikke anvendte bil, nu køre i bil i stedet for at bruge kollektiv trafik

2. Herudover vil en del af trafikstigningen på strækningen skyldes den "almindelige trafikudvikling", som vil ske uanset om vejen udvides eller ej. For eksempel af de planlagte nye by- og erhvervsudviklingsområder langs motorvejen, især i Hillerød S (herunder Supersygehuset), generel befolkningsvækst og større bilejerskab samt øgede indkomster i befolkningen.

På størstedelen af strækningen skyldes cirka 70 % af trafikstigningen selve projektet, og 30 % er "almindelig trafikudvikling".

En udvidelse af Hillerødmotorvejen vil imødekomme mange af de trafikale udfordringer, der er langs selve projektstrækningen. Men det vil også gøre presset på de inderste dele af vejnettet i hovedstadsområdet større. I 2025 vil der være flere biler, der kører på den sydligste del af Hillerødmotorvejen og på ringvejene end ellers, hvis der på dette tidspunkt er anlagt en motorvej mellem Allerød og Hillerød.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Trængsel i hovedstadsområdet

Trængslen bliver øget længere inde ad Hillerødmotorvejen mod København, men bl.a. Isterødvejen og Helsingørmotorvejen bliver aflastet lidt som følge af projektet



Selvom bilisterne på den nye motorvejsstrækning vil opleve bedre fremkommelighed og højere hastigheder, er det ikke tilfældet længere mod syd mellem Farum og Motorring 3. Det skyldes, at kapaciteten på den inderste del af Hillerødmotorvejen i 2025 både bliver udfordret af den "almindelige" trafikvækst, og af den øgede trafik som kommer fra udvidelsesprojektet.

Flaskehalsen flytter længere ind mod København

Nogle af parallelvejene til de inderste dele af Hillerødmotorvejen, som ligger udenfor projektstrækningen, vil i 2025 opleve mere trafik, fordi bilisterne vælger andre ruter til den belastede motorvejsstrækning.

Kilde: VVM-undersøgelsen

En VVM-undersøgelse må i dagens situation tage stilling til effekten af en fremtid med roadpricing

Muligheden for indførelse af roadpricing rykker nærmere. Alt tyder på at teknikken nu langt om længe er ved at være på plads. Derved kan efterspørgsel efter trafik styres således at trængsel reduceres til et minimum. Det er derfor ikke fremtidssikkert at lave en VVM-undersøgelse der er baseret på en gammeldags trafikalt tankegang med bevidstløs fremskrivning af biltrafikkens omfang baseret på en forestilling om ubegrænset vejkapacitet.

VVM-undersøgelsen må også af den grund kasseres og en ny undersøgelse foretages baseret på fremtiden på trafikområdet, hvor ressourcebesparelse, klimahensyn og miljø skal toprioriteres.

Her nogle udmeldinger

Transportforsker: Ny kommission bør se på roadpricing

Artikel i Altinget den 12. oktober af Kim Rosenkilde

<https://www.alinget.dk/energi/artikel/transportforsker-ny-kommission-boer-se-paa-roadpricing>

ELBILER: En grøn omstilling af bilparken kræver en markant omlægning af bilafgifterne. Teknologi- og kørselsafgifter bør stå centralt i ny afgiftskommissions arbejde, mener forskningsleder og medlem af Klimarådet Niels Buus Kristensen.

Altinget har spurgt Niels Buus Kristensen, medlem af Klimarådet og forskningsleder ved Transport Økonomisk Institut på Oslo Universitet,

Lyder det som en umulig opgave, regeringen vil sætte den nye kommission på?

”Jeg tror godt, man kan finde en løsning. Specielt som tiden går, og kørselsafgifter formentlig bliver en mere farbar vej. Der er mange fordele ved at omlægge fra afgifter på bilerne til afgifter på kørslen.”

Leder: Tag så de fødder ned og kom i gang med roadpricing

Ingeniøren 26. okt 2018

Roadpricing er det bedste redskab til at bekæmpe trængsel i Hovedstaden. Sådan lød konklusionen for fem år siden fra Trængselskommissionen, som af den daværende regering blev sat til at finde på løsninger på trafikproblemerne i København. Året efter kom samme konklusion fra Produktivitetskommissionen.

Præcis samme budskab blev gentaget i marts i år af 'Ekspertgruppen for fremtidens mobilitet', som transportminister Ole Birk Olesen (LA) nedsatte for at finde løsninger på fremtidens trængsel. Men som med alle de foregående konklusioner fra eksperter og rådgivere var regeringen også denne gang utilfreds med svaret. Det på trods af, at der er opbakning fra organisationer som Dansk Erhverv, IDA, 3F Transportgruppen, Autobranschen og tænketankene Concito og Cepos for blot af nævne nogle få.

<https://ing.dk/artikel/leder-tag-sa-de-fodder-ned-kom-gang-med-roadpricing-221342>

KRONIK. Ingeniøren. Roadpricing er på vej

Af Søren Have, chefkonsulent hos Rambøll, hvor han rådgiver om mobilitet og digitale strategier.

I denne kronik vil jeg spå om, hvad den foreslåede transportkommission vil anbefale: Gradvis indfasning af kørselsafgifter i Danmark. Jeg vil både argumentere for hvorfor og give mit bud på hvordan det konkret kunne foregå.

Hvorfor kørselsafgifter nu?

Da der er en bred erkendelse af at kørselsafgifter er en smart løsning på især trængsel, har der gennem tiden været flere tilløb til at indføre kørselsafgifter i Danmark, uden disse dog er blevet gennemført. Dette må tilskrives at de forventede gevinster ikke hidtil har stået mål med de teknologiske og politiske risici. Heldigvis har verden ikke stået stille, selvom vi har i Danmark, hvad angår kørselsafgifter. Belgien har for eksempel implementeret det GPS-baserede system for lastbiler, som vi var på vej til i Danmark (inkl. såkaldte 'tyk klient'-løsninger som bevarer privacy), og det fungerer fint.

Og forsøg i regi af Sund og Bælt har konkluderet, at teknologien også vil virke i Danmark.

Kilde:[https://ing.dk/artikel/kronik-roadpricing-paa-vej-221644?](https://ing.dk/artikel/kronik-roadpricing-paa-vej-221644?utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=ing_daglig&fbclid=IwAR0nOjff0li3qrpdMRu3s1_IDj48pbyReJVQ5SrBTvcPWHcbpL1PBru4gOSA)

[utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=ing_daglig&fbclid=IwAR0nOjff0li3qrpdMRu3s1_IDj48pbyReJVQ5SrBTvcPWHcbpL1PBru4gOSA](https://ing.dk/artikel/kronik-roadpricing-paa-vej-221644?utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=ing_daglig&fbclid=IwAR0nOjff0li3qrpdMRu3s1_IDj48pbyReJVQ5SrBTvcPWHcbpL1PBru4gOSA)

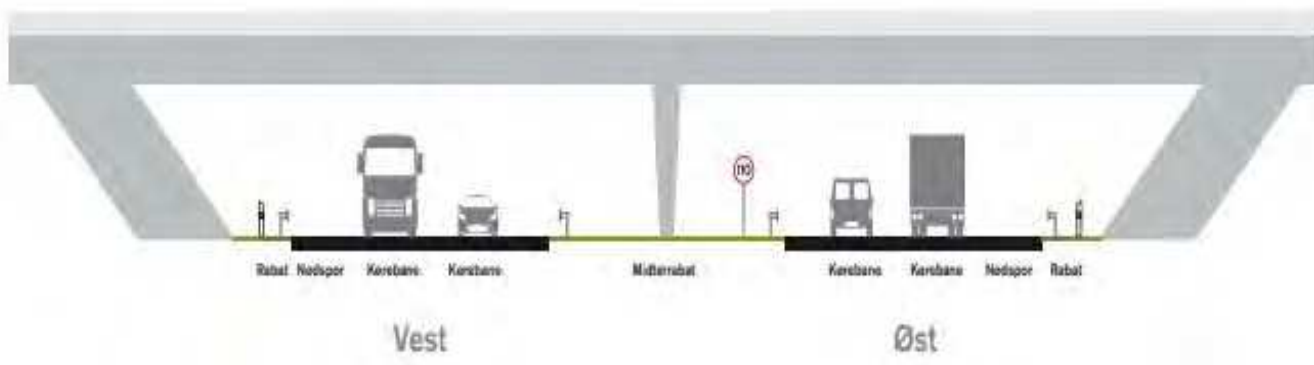
Et omfattende anlæg med yderst ringe udnyttelsesgrad

En 4-sporet motorvej er et stort dyrt anlæg med store konsekvenser for miljø, klimabelastning og berørte beboere. Det kan sagtens undgås med en smule omtanke og styring. Det er ingen naturlov, at næsten tomme pendlerbiler altid skal kunne komme frem med høj hastighed uden nogen form for regulering. Specielt ikke når der tilmed er eller kan etableres andre mere skånsomme muligheder for at indrette

transportsystemet. Man skal heller ikke glemme hvilke trængsler folk skal igennem i selve byggeprocessen. Med en planlægningsperiode på to år og byggeperioden på fire år vil det være en prøvelse for mange i mange år.

Vi er ikke bekendt med andre samfundsområder, hvor man accepterer en så ringe kapacitetsudnyttelse som grundlag for krav om yderligere udbygninger. Mon hospitalssystemet ville få tilført yderligere midler, hvis kun en lille brøkdel af hospitalssengene blev brugt og vel at mærke kun få timer i døgnet?

Nej, der er der krav om effektivitet.



Antal ejendomme eller hektar (ha)	Projektforslag
Ejendomme berørt af arealerhvervelse (antal)	100
Permanent areal (ha)	15
Midlertidigt arbejdsareal (ha)	26

Trafikulykker - skal forhindres med autoværn mellem kørselsretningerne

Den eksisterende vej har ingen afskærmning mellem kørselsretningerne. Det er noget skidt når der er en så høj hastighedsgrænse som 90 km/t.

De alvorligste ulykker på strækningen i dag sker typisk i form af frontalkollisioner eller ulykker i forbindelse med vending. Alle de dræbte og størstedelen af de tilskadekomne er registreret i sådanne ulykker.

Konklusionen ligger lige for. Den bedste, nemmeste og billigste løsning er at etablere autoværn på den eksisterende vej og sætte hastighedsgrænsen ned. Den kunne være 80 km/t på nogle og 70 km/t på andre strækninger. Derved vil trafiksikkerheden forøges, der spares energi og støjen begrænses. En yderligere støjbegrænsning bør etableres ved den eksisterende vej.

En løsning, som den skitserede vil mindske bilpresset mod Storkøbenhavn hvorimod en motorvej på alle parametre vil øge bilpresset, klimabelastningen og støjbelastningen.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

3116 0082

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

16. november 2018

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Helle Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat

POSTNR.

2450

BY

Kbh NV

HØRINGSSVAR

Jeg synes, ordene og visionen i kommunestrategi 2018 lyder lovende for fremtiden, men husk det kræver handling at nå dertil! Fine ord er ikke nok. Det kræver, at kommunen stiller krav til bygherrer og investorer om at inkludere grønne åndehuller, rekreative områder, taghaver, inspirerende og bæredygtigt byggeri i deres byggeprojekter. Og siger nej til at ændre lokalplaner for mere byggeri eller siger ja til at af frede fredede naturområder. Jeg bor i det nye Sydhavnen, hvor der i den grad mangler grønne områder, flere træer, rekreative steder og pladser, hvor vi kan mødes og hygge os og lave aktiviteter sammen. Man har heller ikke rigtig indtænkt tilstrækkelige idrætsfaciliteter, skoler, børneinstitutioner, kulturhus osv ind i byplanlægningen, men masser af uinspirerende boligkarrærer, det kommer der i hvert fald. Og masser af trafik og forurening fra indfaldsveje har vi også. Men hvis vi holder fast i den foreslåede strategi for de næste 12 år, og gør den endnu mere ambitiøs og grøn, så bliver denne bydel og resten af København fantastisk. Så herfra er opfordringen: vær modige, (mere) ambitiøse, visionære, og handlingsorienterede på de mange forslag. Og i forhold til de grønne forslag med byhaver, skabelsen af rekreative bylommer osv, er vi mange, der gerne lægger frivillige kræfter i det, men der skal en grøn pulje til for at realisere og videreføre ideerne. Og tilsidst: Bevar fredede naturområder og vild natur som Fælleden, og tænk altid grønne områder og masser af træer ind i nye byområder. Ingen kan trives i lutter asfalt og beton.

POSTNR.:

2450

BY:

Kbh NV

ADRESSE:

Teglholmsgade

E-MAIL:

✉ hellex.jensen@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

16. november 2018

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Merete Vestergaard, driftsudviklingschef

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NEXT Uddannelse København

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

Adressen er strategisk vigtigt for NEXT Uddannelse København ift placering af fremtidens ungdomsuddannelser, og derfor ønsker NEXT at ændre rammen for lokalplan 080, tillæg 1, fra OI 02 til OI 03. NEXT ønsker desuden en drøftelse med ØKF om mulighed for at frasælge arealet der ligger op til bolig ud mod Frederiksborgvej, således at dette areal kan indgå i en bedre sammenhæng med de eksisterende boliger og bidrage i en mere optimal sammenhæng til boliger på drejervej, og en generel optimeret sammenhæng af området på drejervej og Frederiksborgvej.

POSTNR.:

2500

BY:

Valby

ADRESSE:

Carl Jacobsens Vej 25

E-MAIL:

✉ mev@nextkbh.dk

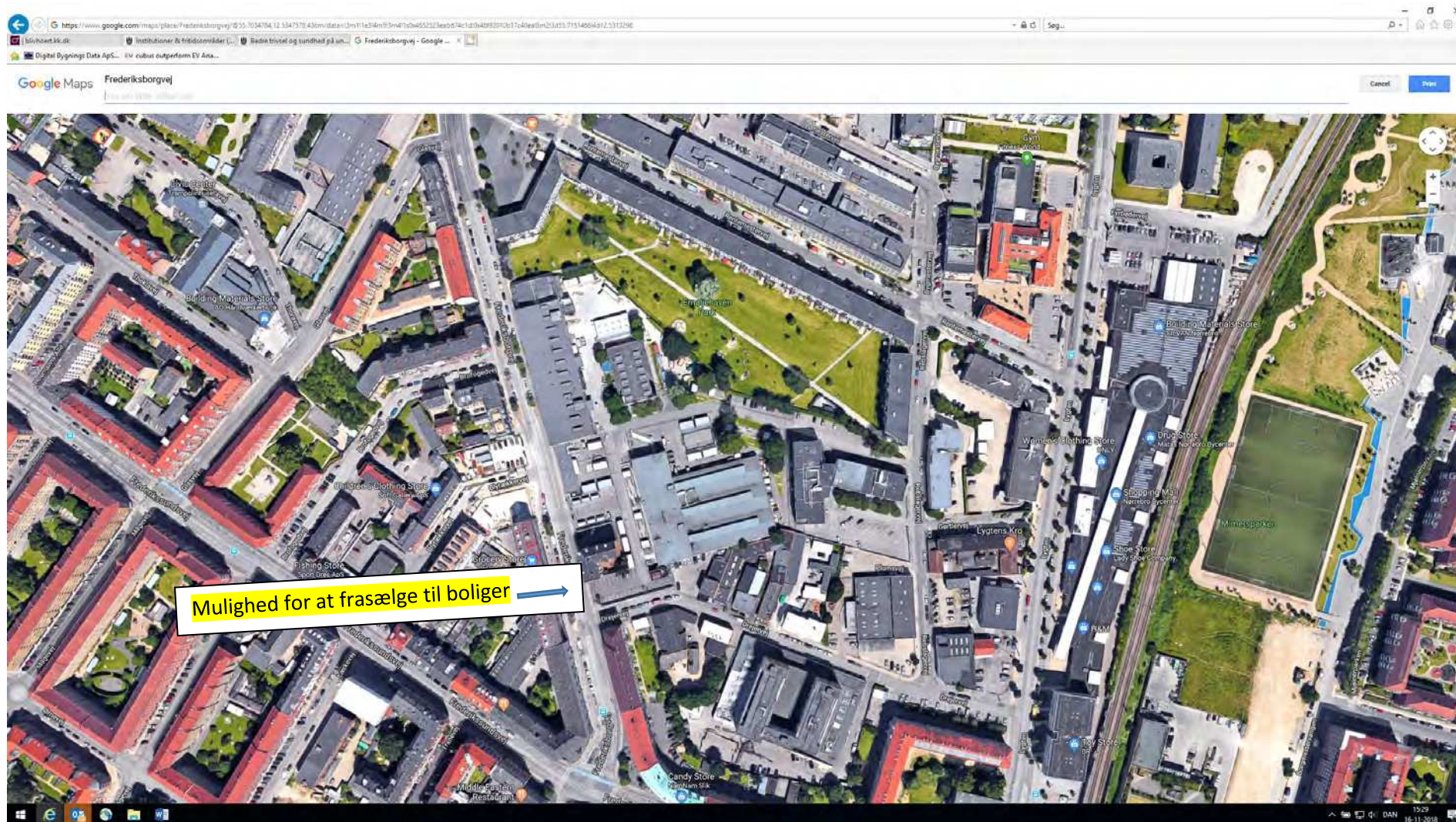
MATERIALE:

 [next_uddannelse_kbh_lokalplan_080.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

NEXT Uddannelse København – lokalplan 080 - Frederiksborgvej



HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

16. november 2018

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Dzenana Secic Colo

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Visionær Danmark

POSTNR.

2900

BY

Hellerup

HØRINGSSVAR

Vi i foreningen mener, at de københavnske politikere er modige og ambitiøse i forbindelse med at bygge højt og tæt. Det er også meget fine beskrivelser ifm. bynatur, rekreative åndehuller og biodiversitet. Vi har igennem flere år beskæftiget os med byhaver og udendørs aktiviteter i byens grønne lommer, hvilket fungerer fint. Dog savner vi en eller flere puljer, der kunne støtte de grønne aktiviteter fra Kommuneplanstrategi 2018. Vi har oplevet en udfordring i at få en taghave. Derfor er vores forslag: Tænk flere taghaver ind og græs på taget. Foreninger kan stå for det fx, finansieret via en grøn pulje. Med venlig hilsen, Dzenana, formand for Foreningen Visionær

POSTNR.:

2900

BY:

Hellerup

ADRESSE:

Rymarksvej 63, 2 tv

E-MAIL:

✉ dzenana7@msn.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

22448252

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

16. november 2018

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Helen Majew

VIRKSOMHED / ORGANISATION

privat

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Jeg tilslutter mig høringssvaret fra Københavns BeboerNetværk, svar nr. 26 med de to bilag. Derudover ønsker jeg, at København vedbliver at være en by med grønne åndehuller, at Lærkesletten og Vandrehjemmet ved Vejlands Allé bevares, og at Fiskerhavnen i Bådehavnsgade friholdes for byggeri. Der skal sættes et stop for tilflytningen til København, for byen kan ikke klare mere biltrafik, og det kan ikke være rigtigt, at byens grønne områder skal dækkes med beton, asfalt, stål og glas for at skaffe boliger.

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Snorresgade 7

E-MAIL:

✉ majewhelen@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

16. november 2018

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Lars Levin

VIRKSOMHED / ORGANISATION

AK83 Arkitekter A/S

POSTNR.

2635

BY

Ishøj

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Medicinalfirmaet Nomeco A/S - Borgmester Christiansens Gade 40, 1790 København V, Matrikel nr 352, Kongens Enghave. Nomeco ønsker at ændre anvendelsen af ovenstående matrikel fra lettere industri, værksteder mv. til boliger. Nærmere beskrivelse og argumentation fremgår af høringssvar som er beskrevet i vedlagte dokument med tilhørende bilag.

POSTNR.:

2635

BY:

Ishøj

ADRESSE:

Søhesten IC

E-MAIL:

✉ ll@ak83.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

Høringssvar udført for Nomeco A/S

MATERIALE:

 [udviklingsplan_ideoplaeg_I.1000_optimized.pdf](#)

 [hoeringsvar_fra_nomeco.pdf](#)

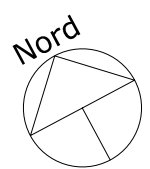
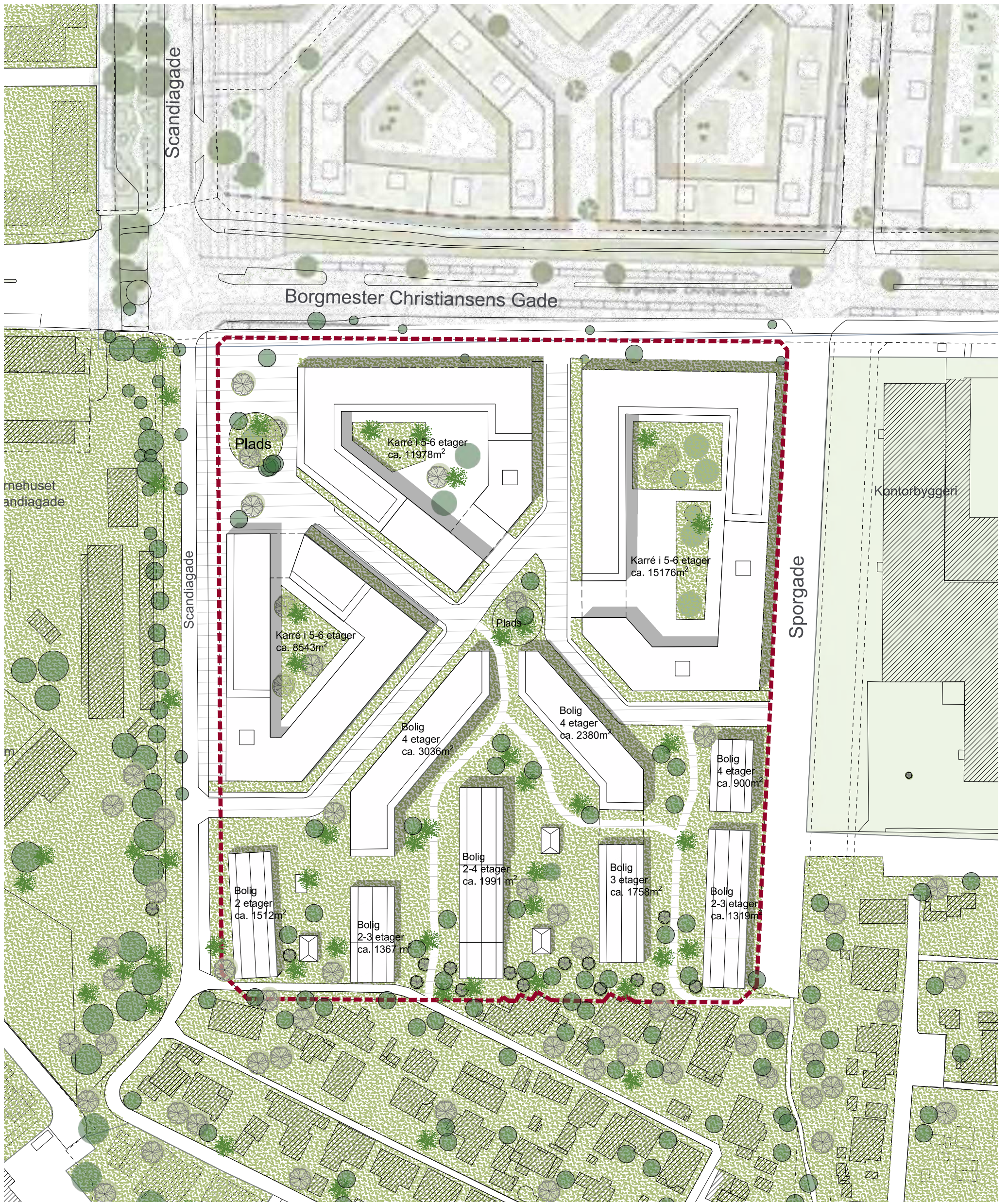
 [oversigtskort_-_eksisterende_forhold_I.3000.pdf](#)

 [oversigtskort_-_ideoplaeg_fremtidige_forhold_I.3000.pdf](#)

 [nomeco_ejerfuldmagt.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér



--- Skel
 - - - - Nomeco skel

Karré og etagebebyggelse:
 Bebyggelsesprocent:

Grundens areal: 27032 m²
 Bebygget areal: 49960 m²

Bebyggelsesprocent p³ 185%

Nomeco Kbh udviklingsplaner

EMNE: Udviklingsplan Ideoplæg

DATO: 07.11.2018

SIGN.: AML

MÅL: 1:1000

AK83 ARKITEKTER A/S

Søhesten 1C, 1. - DK-2635 Ishøj - Tlf.: (+45) 43 66 08 00 - ak83@ak83.dk - www.ak83.dk

arkitekter





ARKITEKTER: MAA
DANSKE ARB: A/S
REG. NR.: 154692
CVR NR.: 10357136
www.ark83.dk

● SØHESTEN 1C
DK - 2635 ISHØJ
TLF.: (+45) 4366 0800
ark83@ark83.dk

ØSTERÅGADE 5
DK-9000 AALBORG
TLF.: (+45) 9811 6277
aalborg@ark83.dk

Hørings svar

Til Københavns Kommune

Hørings svar til "Verdensby med Ansvar – Forslag til Kommuneplanstrategi 2018"

Dato: 16.11.2018

**Vedr. Nomeco A/S Borgmester Christiansens Gade 40, 1790 København V,
Matrikel nr 352, Kongens Enghave**

På vegne af Nomeco A/S fremsendes hermed hørings svar til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplanstrategi 2018 "Verdensby med ansvar"

Forord

Nomeco ønsker at ændre anvendelsen af ovenstående matrikel fra lettere industri, værksteder mv. til boliger. Nærmere beskrivelse og argumentation fremgår af nedenstående.

Planforhold

Nomeco A/S er i dag ejer af produktions-, kontor- og lagerbygninger på ovenfor nævnte grund. Grunden er placeret i et område i Sydhavnen med store udviklingsplaner.

Lokalplan 324 er gældende med en anvendelse til lettere industri, værksteder m.v.

Matriklen grænser i syd- og nordvest op imod større boligområder omkring Mozarts Plads og de gamle koloniområder Frederikshøj og Mozarts. Sidstnævnte er nu ved lokalplan ændret til mulighed for helårs beboelse.

Imod syd-øst ligger et nyere kontorkompleks. Imod nord-øst ligger det store trekantsområde begrænset af Borgmester Christiansens Gade, Scandiagade og Sydhavnsvej, der i dag huser forskelligartet erhvervsbyggeri, men med ønske og ansøgning om ændring til boligområde. Startreddegørelse er udsendt og høring pågår.

Den nye Metro sydhavnsline åbner i 2024 med stationer på Mozarts Plads og Sluseholmen.

På den anden side af Sydhavnsvej ligger det store udviklingsområde, der med lokalplan 310 ændres til Teglværksholmens store boligområde.

Nomeco vil således snart være omgivet af boligområder.

Nomeco's grund

Nomeco har i kraft af sit virke som leverandør til landets apoteker en fast og daglig tilgang af lastbiler og større og mindre varebiler. Al varetilkørsel sker fra Scandiagade via Borgmester Christiansens Gade. Logistikken for denne varetransport har åbenlyse daglige problematikker grundet en stadig stigende færdsel til boligområderne. En færdsel der nødvendigvis vil være stigende i kraft af nabo-matriklernes udvikling. Der er samtidig risiko for, at de støjæssige forhold fra firmaets varetransport vil kunne være mere problematiske i et stadig udviklende boligområde. Nomeco bygger i dag nyt logistiklager i Køge.

Udvikling

I kraft af Nomeco's placering midt i et område med massive udviklingsplaner, ønsker firmaet i forbindelse med den fremtidige kommuneplan 2019, at ændre grundens anvendelse fra blandet

erhverv til boliger samt mindre serviceerhverv, med vægt på boligdelen. Dette ønskes med følgende argumentation:

- Fremtidig uhensigtsmæssig placering for større erhverv pga. logistik, støj og bygningsvolumen.
- Placering tæt på havn og grønne områder.
- Et boligområde i kraftig udvikling.
- Et kommunalt ønske om ændring af Borgmester Christiansens Gade til en mere grøn og mindre trafikeret gade.
- Skabe mulighed for at forlænge Scandiagade, der netop nu har etableret en større ændring til parklignende gade med regnvandssikring.
- Skabe mulighed for et sammenhæng for koloniområdet frem til Borgmester Christiansens Gade og videre til havnen med stier og grønne kiler.
- Gode kollektive forbindelser med bl.a. den ny Metrolinie.

Plan idé

Til dette høringssvar vedlægges som bilag et idéoplæg, der kort beskriver en mulig planløsning for matriklen.

Som tidligere nævnt er Nomeco omgivet af den ældre bebyggelse omkring Mozarts Plads. Boligområdet fremstår hovedsageligt som en karrébebyggelse. Bebyggelsen fremstår i slanke bygninger fra 3 til 5 etager.

Den fremtidige bebyggelse på trekantområdet imellem Borgmester Christiansens Gade, Scandiagade og Sydhavnsgade er i startredegyrelsen angivet som en karrébebyggelse samt en kant bebyggelse imod Sydhavnsgade. Etagehøjder vil her variere fra 2 til 8 etager lokalt op til 10 etager.

Nomeco's grund tænkes planlagt som en karrebebyggelse imod Borgmester Christiansens Gade og Scandiagade. Bebyggelsen trappes ned i højde og volumen mod den lave kolonibebyggelse. Karrebebyggelsen varierer imellem 4 – 6 etager højest imod Borgmester Christiansens Gade. Ned imod koloniområdet opløses karrébebyggelsen til mindre boligenheder i 2-3 etager.

De grønne områder i syd og vest trækkes op igennem bebyggelsen og skaber visuelle forbindelser og der kan etableres sammenhængende sti- og cykelstier.

Derved skabes et sammenhæng imellem det eksisterende – og det nye boligområde.

Bebyggelsen tænkes udført i 2-5 etager incl evt. penthouse.

Bebyggelsesprocenten vil være ca 185.

Det videre forløb

Nomeco håber med dette høringssvar at opnå en velvillig opbakning således, at de ønskede tiltag vil kunne blive en del af den fremtidige kommuneplan 2019.

Nomeco deltager om ønsket gerne konstruktivt i en samtale omkring ovenstående og områdets udvikling.

Vi ser frem til kommunens svar.



Med venlig hilsen

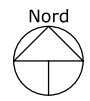
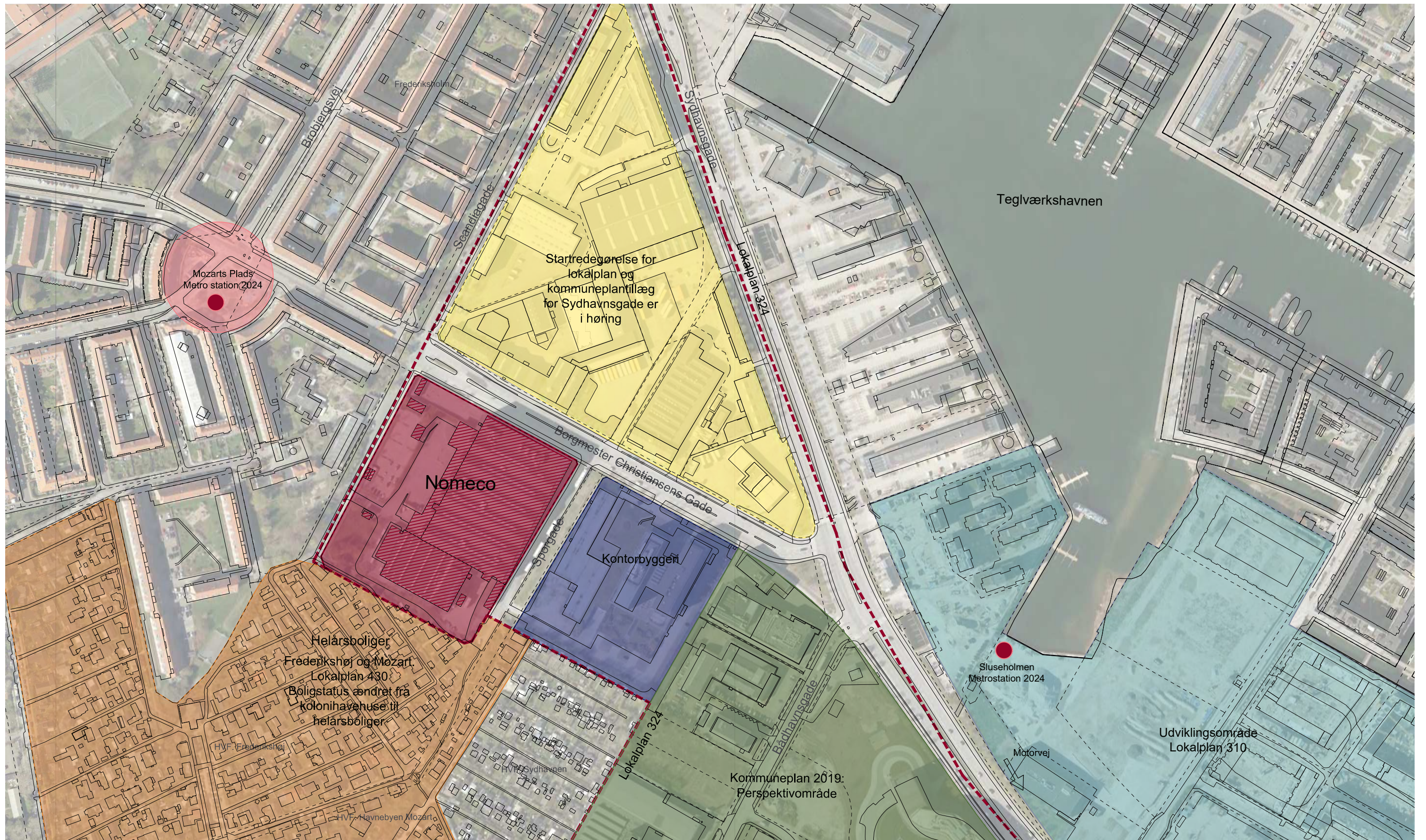
Lars Levin | Arkitekt m.a.a. | partner

ak83 arkitekter a/s

Tlf.: (+ 45) 4366 0800 | Mob: (+45) 20165616 | ll@ak83.dk |

Bilag:

- Bilag 1 - Oversigtskort Eksisterende forhold - dateret 07.11.2018
- Bilag 2 - Oversigtskort Idéoplæg fremtidige forhold - dateret 07.11.2018
- Bilag 3 - Udviklingsplan Idéoplæg dateret - 07.11.2018
- Bilag 3 - Fuldmagt



Oversigt kort 1:3000

- Skel
- - - Lokalplan nr. 324
- Metrostation

Nomeco Kbh udviklingsplaner

EMNE: Oversigtskort - Eksisterende forhold

DATO: 07.11.2018

SIGN.: AML

MÅL: 1:3000

AK83 ARKITEKTER A/S

Søhesten 1C, 1. - DK-2635 Ishøj - Tlf.: (+45) 43 66 08 00 - ak83@ak83.dk - www.ak83.dk

arkitekter





Oversigt kort 1:3000

- Skel
- - - Lokalplan nr. 324
- Metrostation

Nomeco Kbh udviklingsplaner

EMNE: Oversigtskort - Ideoplæg fremtidige forhold

DATO: 07.11.2018

SIGN.: AML

MÅL: 1:3000

AK83 ARKITEKTER A/S

Søhesten 1C, 1. - DK-2635 Ishøj - Tlf.: (+45) 43 66 08 00 - ak83@ak83.dk - www.ak83.dk

arkitekter



FULDMAGT

16. november 2018

Undertegnede, der ifølge tingbogen er ejer af ejendommen:

Beliggende:

Borgmester Christiansens Gade 40, 1790 København V,

Matr.nr.:

Matrikel nr 352, Kongens Enghave

Bemyndiger herved i henhold til bygningsreglement kap. 1.3, stk.3:

AK83 Arkitekter A/S

til på vore vegne at indsende høringsvar i forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplanstrategi 2018 "Verdensby med ansvar" gældende for ovennævnte matrikel.

Med venlig hilsen

Nomeco A/S


Henrik Kaastrup


Per Hansen

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

15. november 2018

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Karen Henriksen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Seniorbogrupper Den 3. Revlse

POSTNR.

2200

BY

N

HØRINGSSVAR

Kommuneplanforslaget burde i højere grad understrege behovet for seniorbofællesskaber og andre fællesskaber i en singleby som København. Indlæg ved seniorbofællesskabet Den 3. Revle. Københavns Kommune har et stor efterslæb i forhold til andre kommuner mht. at kunne tilbyde borgere fra 55 år og opefter mulighed for at kommer til at bo i et seniorbofællesskab eller i seniorboliger med fællesskabs muligheder. Seniorbofællesskaber i København ikke kun bør være en mulighed for tålmodige og personligt ressourcestærke mennesker. Der er behov for, at kommunen udarbejder en politik for området, og at det er kommunen, der tager teten. Allerførst er der brug for en behovsundersøgelse, som kan afklare behovet og borgernes ønsker til boformen i København, som man kan basere politiske beslutninger på. Alle undersøgelser viser, at der er meget stor interesse for denne boform. Det næste er spørgsmålet om, hvordan seniorbofællesskaber og seniorboliger med fællesskabsmulighed bliver et tilbud til alle interesserede borgere. I 90-erne og begyndelsen af 00-erne blev der etableret flere hundrede seniorbofællesskaber over hele landet i samarbejde med kommuner og boligselskaber. Denne proces kom aldrig i gang i København. Efter offentlige møder kunne man optages i en studiekreds, hvor man forberedte det fælles liv ved at lægge et fællesværdigrundlag og samarbejdede med arkitekten. Vi mener, at der bør ske noget lignede i København, hvor f.eks. Sundhed og Omsorg kunne stå for en sådan proces. Desuden er der i en stor by som København også plads til fællesskaber, der på forhånd bygger på et fælles udgangspunkt - en fælles profil, som f.eks. seniorbogrupperne Gay and Gray og Den 3. Revle. Det næste punkt er forslaget om, at Borgerrepræsentationen hvert år over en periode afsætter grundkapital til omkring 100 boliger svarende til 3-4 seniorbofællesskaber, indtil man er på højde med behovet. Der er klare målsætninger i kommunen for boliger for unge. Og selv om vi kommer ind under begrebet familieboliger, så mener vi, at byens seniorer fortjener den samme opmærksomhed som byens unge borgere. Seniorer frigør gode og ofte billige boliger i den eksisterende boligmasse ved optagelse i et seniorbofællesskab, så vi medvirker til en mobilitet på boligmarkedet. Desuden bør man udnytte mulighederne i det eksisterende byggeri, så ældre medborgere kan blive boende i deres kvarter og samtidig blive en del af et dagligt fællesskab. Der er behov for, at processen for etablering af seniorbofællesskaber i København lettes administrativt, idet der er mange barrierer i dag, som burde kunne ryddes af vejen – f.eks. gennem samarbejde eller en arbejdsfordeling imellem Teknik og Miljø og Sundhed og Omsorg. Både når det handler om at iværksætte processer for dannelse af seniorbofællesskaber, og når det gælder fælles udlejningsregler for denne boform. Der er behov for klare regler, der tager hensyn til seniorbofællesskabernes egenart og funktionsduelighed. Karakteristisk for seniorbofællesskaber er, at beboerne som regel er så glade for at bo der, at de bliver boende, til de skal bæres ud, eller til de er nødt til at komme på plejehjem. Derfor er der som regel ikke særlig tit ledige boliger. Flere seniorbofællesskaber har et aldersgennemsnittet på over 75 og endda 80 år. Med et almindelig anciennitetsprincip vil man ikke kunne sikre et rimeligt aldersgennemsnit, som holder fællesskabet levende og aktivt. En løsning kunne være aldersopdelte ventelister. Uden over aldersproblemet er der også en kønsproblematik. Der er helt uden sammenligning flest singlekvinder, der ønsker at bo på denne måde. Københavns er også underforsynet med aldersblandede fællesskaber, men der er forskellige problemstillinger knyttet til de forskellige boformer. Venlig hilsen fra seniorbogrupper Den 3. Revle, som fik bevilget grundkapital i 2013, men som først kan flytte ind i 2020. En undersøgelse med 202 svar fra mennesker, der gerne vil bo i seniorbofællesskab i København vedlægges.

POSTNR.:

2200

BY:

N

ADRESSE:

Nørre Sidealle 3,st.

E-MAIL:

✉ henriksen.k@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

15. november 2018

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Københavns BeboerNetværk

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns BeboerNetværk (KBN)

POSTNR.

2300

BY

København 2300

HØRINGSSVAR

Se venligst vedlagte høringssvar fra Københavns BeboerNetværk og det tilhørende bilag hvori de enkelte punkter uddybes.

POSTNR.:

2300

BY:

København 2300

ADRESSE:

Islands Brygge

E-MAIL:

✉ susthorpe@gmail.com

MATERIALE:

 [baeredygtig_kbh_kbn.pdf](#)

 [bilag_baeredygtig_kbh_kbn.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér



Københavns BeboerNetværk

København – en by for alle

11 ønsker til vores København – med særligt fokus på støj og sundhed

- 1. God blanding af beboelse, erhvervsliv og offentlige funktioner.** Varieret sammensætning af såvel beboere som erhvervsliv. En god blanding gør byen attraktiv for alle, også for turister.
- 2. En levende by.** I kvarterer med beboelse: **Livligt om dagen, fredeligt om natten.** Larmende natteliv skal kun tillades uden for beboelsesområder. Larmende events skal kun tillades på udvalgte steder.
- 3. Nytænkning** i forhold til generne fra nattelivet. Brug erfaringerne fra andre byer i verden. Oprettelse af attraktive festområder i god afstand fra beboelse.
- 4. En ren og ryddelig by.**
- 5. Fremkommelighed** for alle. En blanding af gående, cykler, kollektiv trafik og biler – og plads til parkering af cykler og biler, evt. uden for centrum.
- 6. Tilgængelighed og tryghed** for alle. Tilgængelighed handler også om tryghed. Byens borgere skal føle at det er trygt og rart at færdes i deres beboelsesområder og i resten af byen, også om natten.
- 7. En miljørigtig og sund by.** Kommunen skal prioritere og markedsføre sig med en aktiv politik for borgenes sundhed – såvel på luftforurenings-, støj- og alkohol/stofområdet. Denne politik skal bygge på nyeste forskning og selvfølgelig følges op i praksis.
- 8. En mere grøn by** - og beskyttelse af eksisterende grønne områder. De grønne områder skal fungere som åndehuller fra byens stress og larm.
- 9. En flot by.** En by, hvor æstetikken er i højsædet. Opholdsarealer, belysning og byforgrønnelsesamt vedligeholdelse af offentlige facader, pladser og belægnings skal prioriteres højt.
- 10. Særligt fokus på det ikke-kommercielle.** Kommunen skal have særligt fokus på:
 - Plads i det offentlige rum til ophold der ikke forudsætter konsumtion.
 - At én gruppes brug af det offentlige rum ikke ødelægger det for andre grupper
 - Krav til det visuelle rum. Kommunen skal stille krav om tilpasning af reklamer og lignende til byrummet (se 9.).
- 11. Fokus på borgerdemokrati og engagerede lokalmiljøer.** Mulighed for øget beboeransvar for "egne" lokalområder.

Med venlig hilsen

Københavns BeboerNetværk

Bestående af Stræderne og Strøgets Beboerforening, Nørre Kvarters Beboerforening, Grønnegade Kvarterets Beboerforening, Bo-Bedre-Bedst (Metropolzonen), Bryggen for Alle (Islands Brygge), støjalarmkøbenhavn (Østerbro) samt repræsentanter fra Indre Bys og Nørrebro Lokatudvalg



Københavns BeboerNetværk

Bilag: København – en by for alle

11 ønsker til vores København – med særligt fokus på støj og sundhed

Ad 1. God blanding af beboelse og erhverv og offentlige funktioner: Det er vigtigt at beholde offentlige institutioner og arbejdspladser i byen. Vigtigt at beholde og/eller skabe en blanding af store og små forretninger, cafeer, restauranter, servicefag, museer, gallerier, og lignende – samt beboelse. Der ønskes et natteliv, der ikke går ud over de andre former for byliv. Obs i den forbindelse: Erhvervenes behov er også differentieret: Den ”lille” detailhandel er fx ikke interesseret i døde facader om dagen (som ved barerne), da det skaber mindsket kundegrundlag i lokalmiljøet og dermed mindre omsætning. Og det gælder også inden for restaurationsbranchen. Hoteller og dyrere restauranter har således ikke nødvendigvis fælles interesser med billig-barer, der genererer støj, møg og utryghed om natten i lokalmiljøet. Der ønskes bedre balance i kommunens fokus, således at både erhvervslivets som beboernes (som oftest ikke har betalte repræsentanter) behov tilgodeses. Anerkendelse af, at tilstedeværelse af beboere er en væsentlig del af bymiljøet og noget af det, der gør København attraktivt for omegnsbeboere og turister. Et særligt kendetegn for Middelalderbyen er erhvervsdrivende, der også ejer og bor i deres ejendom – og ofte gør et stort arbejde for at vedligeholde de fredede og bevaringsværdige ejendomme. Positiv synliggørelse af beboergruppen såvel i den førte politik som i markedsføringen af København. Der skal være plads til forskellige typer beboere i alle aldre: Unge og gamle og også folk, der skal møde tidligt på arbejde, og børn der skal i skole. Folk skal have lyst til ikke blot at bo i København, men også at blive boende. Dette er et grundlag for gode, engagerede lokalmiljøer, som igen gør byen attraktiv for alle.

Ad 2. En levende by. Levende by er ikke det samme som larmende by og byen skal også leve både om dagen og aftenen – lad ikke ”bar-gader” kvæle det øvrige erhvervsliv til døde. Levende by betyder også, at levende mennesker bebor og kan bebo den. Nattestøj i dele af Kbh. K betyder også, at folk flytter ud af deres lejligheder, der skabes fremlejemål, svingdørslejemål, b&b udlejning i storskala og i øvrigt sommertomme lejligheder (intet af dette fremgår af nogen statistikker..). Det er en mere og mere udbredt tendens og en trussel mod den levende by og det gode lokalmiljø. Fokus på, at fred og stilhed bliver den nye luksus, indtænkning af dette i byplanlægning og kulturpolitik. Københavns høje beboelsesprocent og gode lokalmiljø bruges sammen med en ny højprofileret og fremadrettet miljø- & støjpolitik til markedsføring af København som et by-forbillede, svarende til ”cykelbyen”. Kultur- & fritidsfaciliteter til både børn, unge, midaldrende og gamle; turister & indbyggere. Større alsidighed og bredde ved events og arrangementer. Fx flere arrangementer, der tilgodeser børn og de mange ”gråt-guld”-turister. Mere vægt på Indre By som historisk interessant og vægt på værdien af at bevare det historiske miljø.

Kontrol & regulering ved udendørs arrangementer for at fremme det levende, men ikke-larmende. Dette kunne ske ved, at arrangører af udendørs musikarrangementer forpligtes til at anvende højttalere med modfase, så lyden kun kan høres på eventstedet og at arrangørerne forpligtes til at anvende tekniske løsninger, der understøtter begrænsning af støjen i forhold til naboerne. Mere myndighed til stede i byrummet nattetide for at opretholde ro og orden og dermed fremme det levende, men ikke-larmende. Ligesom kommunen tilskynder til brug af delebil og cykel, ønskes en adfærdskampagne om støj i det offentlige rum; omgangsregler for byliv, herunder respekt for omkringboende og andre besøgende (bl.a. med fokus på spontanfester). En samlet plan for Indre

By og de enkelte kvarterer, hvor også faktorerne støj og stilhed indgår. Hvor er vi på vej hen og hvad ønsker vi af byen og byrummet? Mere politik og byplanlægning, mindre symptombehandling og lappeløsninger. Vilje og tilstrækkelige ressourcer til kontrol og opfølgning på alle slags tilladelser og forbud hvad angår såvel støj som møg.

Ad 3. Nytænkning - Problemer i kølvandet på nattelivsindustrien. Konflikten mellem nattelivsindustri og andet erhverv/beboelse er ikke enestående for København, men ses/vokser i andre byer. Vi ønsker en by, der ikke fornægter problematikken, men tager fat i den og bruger erfaringerne fra andre byer. Før København helt til top ved at prøve en superløsning. Lav et decideret festområde, eller hvad med en kunstig ø med masser af gode trafikforbindelser hele natten, med særlige bevillinger til lyd og udskænkning? Det kunne blive en attraktion i sig selv. Der ønskes gennemsigtighed i kommunens måde at føre regnskaber på, således at vi kan se, hvor meget kommunen bruger på renhold efter natteliv, events etc. Det omfatter også udgifter til udbedring af hærværk, støjvagter etc. Og også gerne over de privates udgifter til samme (hvilket forudsætter en dialog med byens beboere, ejendomsindehavere og detailhandelen).

Specifikke ønsker vedrørende Bevillingspolitikken (eftersom Bevillingspolitikken er tæt koblet til støj-miljøproblemer): Totalt stop for natbevillinger i hele Indre By -Der fastlægges kvoter for hvor mange nat-bevillinger de forskellige kvarterer i Indre By kan huse. I de smalle gader i centrum hvor der er beboelse er der som udgangspunkt ikke plads til nat-bevillinger. -Forebyggelse: Undgå at sprede de dårlige erfaringer ved mange nat-bevillinger til nye områder. Der skal ikke først komme bevillingsstop, når et område er ødelagt, men inden. -Nedbringelse af antal bevillinger (efter kl. 24) i belastede områder, herunder reel mulighed for fratagelse af bevilling og stop for "automatisk" overtagelse af bevilling ved ejerskifte eller konceptskifte. -Mere specifikke definitioner af forskellige koncepter. Fx er en restaurant heller ikke automatisk en bar, men kan højst få bevilling 1 time efter at køkkenet lukker.

-Bortfald af et steds ret til nat-bevilling (02, 03, 05) hvis denne ikke har været udnyttet i et år. - Bevillingspolitikken fastlægges i KFU og skal følges af Bevillingsnævnet. Herunder definitioner/eksempelsamlinger, der skal tydeliggøre, hvordan §12 i Restaurationsloven skal bruges. -Proaktiv kontrol med alle bevillingsindehavere (altså ikke kun som reaktion på klager): Om lokalet er egnet, om beliggenheden er egnet, om alle regler overholdes. Indførelse af klippekortssystem, karantæne og reel mulighed for fratagelse af bevilling (modsat i dag). -Der skal stilles kvalitative krav ang. restaurationernes ydre udseende, herunder udeserveringer og faste installationer udendørs (især i henhold til historisk miljø, fredede og bevaringsværdige bygninger), og disse krav skal indgå i vilkåret for bevillingen og det regelkompleks der skal overholdes. -Bemyndigelse til Støjvagten til at fratage bevilling/give hak i klippekortet ved overtrædelse af udeserveringstilladelse eller andre overtrædelser i henhold til bevillingen. - Medtagelse af drikkevarer uden for en bar sidestilles med udeservering. [-Udvidet brug af Støjvagten. Deres arbejdstid skal følge de tidspunkter kommunen har givet bevillinger til.] -Nem og koordineret klageadgang for borgere f.eks. ved en app hvor der skal være én indgang uanset myndighedsområde og intern kommunal organisation.1 Også mulighed for at klage over gadestøj og anden støj nattetide uden klar afsender. Om ikke andet så for at kunne kortlægge problemet. -Frem for alt dog stærkt øget kontrolindsats ved Kommune, Politi eller anden myndighed. Beboere skal ikke fungere som overvågningsinstans, ligesom deres klageaktivitet ikke skal ligge til grund for (ny)tildeling af bevillinger. Derimod skal deres klager naturligvis tages alvorligt. -Ansvar for opretholdelse af ro og orden på gaden uden for egen butik/bar/diskotek lægges i højere grad på ejerne, jf. tidligere praksis, og også set i udlandet -Der skal være offentlighed omkring Bevillingsnævnets grundlag, arbejde og afgørelser, fx via en portal på kommunens hjemmeside. Her skal bevillingsansøgningerne i høring samt vurderinger om virkninger på det omkringliggende miljø fremgå. Der skal være debat før en afgørelse træffes/forhåndstilsagn gives.

Konkret forslag om et app-baseret klagesystem (for kommune, politi, bevillingsnævn m.fl.), hvor registreringer indberettes af klager. Her kan man også se om klagen allerede er anmeldt, i gang med at blive håndteret og følge med i, når den er afsluttet. Dette for at aflaste den ressourcemæssige side af mange klager over bl.a. støj, driftstider mv. Faktuelle rammer for tilladelser, som er offentligt tilgængelige, kan trækkes ind i systemet. App'en kan designes til, ved afkrydsning, at registrere de hyppigst forekommende forhold, som der klages over, oplysninger om anmelder, behov for øget kontrol mv. Det skal som klager/anmelder være muligt at "tjekke ind" ved lokaliteten, via Google el. lign., og lægge en optagelse af lyd/billede ind til dokumentation. Systemet bør kunne aflaste støjvagter, politi mv. og når de er på stedet har de adgang til at fortælle ejer, bestyrer el. lign., om indhold af klager og trække historikken ind. Samtidig kan systemet bruges til at informere omgivelser og borgere om status for foranstaltninger/indsatser. PS Problemet med den beskrevne app er at den forudsætter en større indsats for dem der er offer for generne – og dette vil ofte være om natten. Selvom der er mange gode muligheder i denne teknik, mener vi den skal være en støtte til den proaktive myndighedskontrol, således at det ikke er den enkelte borger, der skal være ansvarlig for at regler og love overholdes.

-Der skal være en ankemulighed for berørte parter og deres repræsentanter. -Så længe klageadgangen er så uklar og begrænset som i dag og processen omkring tildelingen af bevillinger så ensidigt fokuseret på udelukkende bevillingshaverens retsstilling og desuden i praksis lukket for offentligheden, er en bevillingsperiode på 8 år ALT for lang tid, eftersom den har så store konsekvenser for de andre aktører i området, dvs. beboere, kommune, politi og andet erhverv.

Ad 4. En ren og ryddelig by. Udgiften til og ansvaret for oprydning.. ..bør ikke nødvendigvis – som det er tilfældet i dag - fordeles ligeligt mellem dem der tilfældigvis lejer & ejer i svinske områder. Mere fokus på forureningskilderne, herunder arten af forurening fra særlige brancher: Fx emballager fra mad & drikkesalg (pizza, anden takeaway, dåser); skodder foran alle barer, restauranter, uddannelsesinstitutioner etc.; bræk, tis & glasskår fra nattelivet & de natåbne alkoholudsalg. Den nuværende metode med at "Mor Kommunen rydder op" virker ikke, og der er for mange der ikke føler de er "Sammen om Byen". Der ønskes "rodbehandling" frem for symptombehandling som er dyr og alligevel utilstrækkelig. Fokus på ansvar og adfærd i vores fælles by.

-Der ønskes ikke nødvendigvis flere skraldespande/-poser: De skæmmer bybilledet, og der vil aldrig være nok. Se i øvrigt afsnittet ovenfor om symptombehandling.

Henkastning af affald, flasker osv. på gader og i parker skal kunne medføre afgifter/bøder. Der skal afsættes personale, fx vagter i parker der kan håndhæve dette. Der ønskes en offentlig debat af problemet med skodder i det offentlige rum: plastpartiklerne i filtrene, der havner over alt, og det meget omkostningstunge arbejde med at fjerne dem. Hvad gøres der i andre byer? Flere pæne offentlige toiletter. Derimod ingen faste "festivalpissoirer" i Indre By med deraf følgende tarveliggørelse af byrummet. Tydelig skiltning dertil. Krav om større antal indendørs toiletter i brancher med stor omsætning af våde varer (barer, diskoteker, spillesteder), så det bedre svarer til deres kunders behov. Koordinering af anlægs- og renoveringsarbejde, fx ved brug af kort-løsninger, således at gader ikke opgraves gang på gang på gang.

Ad 5. Fremkommelighed. Trafik og fremkommelighed. I en hovedstad er der nødvendigvis mange funktioner og derfor også mange måder at bevæge sig rundt på. I centrum skal der være hovedvægt på gående, cyklister og offentlig trafik.

Derimod ønskes der ikke en egentlig "bilfri by" eftersom der også skal være plads til varelevering (alle tider) og beboere i bil. Det skal være muligt både at drive butik og ejendom, og også at være

såvel syg, handicappet, bare gammel, eller travl småbørnsfamilie i byen. Der ønskes heller ikke en "bilfri" by da dette sandsynligvis vil øge problemet med gadefest og larm i i forvejen belastede boligområder. Først skal problemerne med gadefesten løses (dvs. at generne for beboerne nedbringes).

Mere udbredt brug af taxaplads frem for cirkulerende taxaer. Tydelig skiltning. Fokus på adskilte funktioner: cykel, fortov & vej. Dvs. ikke i orden at blokere fortove og vejbaner hverken med udendørsservering eller "festivalhegn" foran fx barer. Etablering af leverandørløsning for mindre (i vægt & størrelse), ikke-forurenende lastbiler. Dette kunne også omfatte renovationsområdet (små, ikke-forurenende lastbiler). Af hensyn til miljø, trafikkaos og manglende p-pladser i Indre By. Etablering af "turistløsning" (små eldrevne minibusser?), så store turistbusser undgås i midtbyen. Både af hensyn til fremkommelighed og luftforurening. Afgrænsning af tidsrum til vareudbringelse for store køretøjer hvis de overhovedet skal ind. Bedre tilsyn med at eksisterende regler overholdes Der mangler altid cykelparkering på grund af de glædeligvis mange cykler i byen. Der ønskes derfor en politik i forhold til den udbredte brug af permanent parkering i kommunale cykelstativer i forbindelse med privat cykeludlejning (fx ved hoteller). Ny friskere folder om tomgangskørsel man kan stikke i hånden på synderen. Nat-taxaplads uden for Midtbyen – ikke i de smalle gader, da de ikke skal generere øget støjende menneskeflow. Tydelig skiltning dertil. Proaktiv kontrol med langtidshenstillinger af mandskabsvogne og lign. i det offentlige rum (eksempel Vandkunsten): Afvejning af gener for offentligheden i forhold til udgifter for entreprenør el. lign. ved alternative løsninger/placeringer.

Ad 6 og 7. Tryk, miljørigtig og sund by: Miljøzoner eller tilsvarende forureningsbegrænsende løsninger. Citylogistiske løsninger (se Ad.5) Nedbringelse af partikelforurening.

Borgerrepræsentationen udarbejder en politik for alkohol- og stofbrug med fokus på ungdommens natteliv og helbredsskader (også fra støj). Ingen drikkevarer udenfor efter kl. 24 Indførelse af alkoholfrie zoner og/eller indskrænkning af tidsrum for salg af alkohol i detailhandlen. Kommunen anerkender at natte-gadestøj fra fulde mennesker er et sundhedsproblem ikke bare for dem der drikker, men i beboelsesområder også for dem der udsættes for de berusedes adfærd (utrygt) – især i indre by med trange gader og særlige akustiske forhold. Borgerrepræsentationen udarbejder en støjpolitik og –handleplan for København i samarbejde med støjeksperter, borgere, støjvagten, politi og andre interessenter. Den bør ikke kun omfatte trafik, men alle støjkluder. Støjbegrebets kompleksitet skal afspejles i lovgivningen, og målingsmetoder og definitioner skal moderniseres. Fx er en simpel db-måling ikke nok til at vurdere en støjgene...og slet ikke når man fratrækker peaks, som med dagens metoder kan være op til hvert andet taktslag! Faktorer som tidspunkt (nat/dag), sted (bolig/arb.plads), varighed, gentagelser, karakteren af lyden samt intensiteten og akkumulations- og synergieffekter bør også indgå. -Hvad angår nattelivet kan man forestille sig fast opsætning af triangulerende lydmålere i gaderne i nattelivsbelastede områder der kan belyse hvilke lydgener beboere reelt er udsat for nattetide. -Udvidet brug af Støjvagten. Deres arbejdstid skal følge de tidspunkter kommunen har givet bevillinger til. I hvert fald to & weekend til kl. 5 i Indre By. -Patuljerende politi (ikke i bil) i gaderne to & weekend i aften- og nattetimerne, hvor faste grupper patruljerer bestemte kvarterer, så de får indgående lokalkendskab og medvirker til at skabe ro og trykthed. De skal fast rapportere tilbage til bevillingsmyndigheder efter hver vagt.

De skal modsat i dag tage sig af larmende og stærkt berusede (og truende) personer i byrummet nattetide, så der opretholdes go rod og orden i beboelsesområder om natten. Specifikke ønsker relateret til støj i byrummet: -Håndhævelse af eksisterende regler om musik & støj i det offentlige rum og ressourcer hertil. -Fokus på og udarbejdelse af retningslinjer for støjkluder ved og på vandet (Inderhavnen, kanalerne i Indre By og Christianshavn). -Koordination af bearbejdning ved miljøkontrol, bygningsmyndigheder & bevillingsmyndigheder. -I smalle gader & små pladser med

beboelse: indskrænkning af tidsrummet for udeservering til kl. 22. -Krav om etablering af rygerum og flere toiletter (svarende til antallet gæster) i barer og lign. -Butikkerne i byen får forbud mod at spille musik ude på gaden (fx ved at stille højttalere ud på gaden/over dørene). -Som udgangspunkt skal alle cafeer, butikker, barer, spillesteder have døre og vinduer lukkede når der spilles musik indendørs der kan høres tydeligt i det offentlige rum. -Stop for partybusser. -Kun certificering af cykeltaxier uden musik-anlæg -Mulighed for at forbyde cykel-diskoteker -Skraldebiler – private som kommunale – først efter kl. 7. -Grafittirens og varelevering – først efter kl. 7 -Kølebiler med larmende kompressorer – først efter kl. 7 eller måske skal de også omlade til knap så larmende køretøjer inden de kører ind i miljøzonen. -Kommunal oprydning med larmende maskiner – først efter kl. 7, og senere i weekenden. -Gademusikanter må kun spille efter at have opnået særlig tilladelse som specificerer sted og tidspunkter. Max 1 time på samme sted, dvs. inden for samme høreradius.

Specifikke ønsker vedrørende events & arrangementer: -At de afvikles med så få gener som muligt for beboere, detailhandlende og andre besøgende. -At Indre By kan fungere samtidig som en event. Dvs. at afspærringer holdes på et minimum og at events placeres så dette er muligt. -Ved kommunalt godkendte arrangementer skal der være en arrangementsansvarlig under hele forløbet. Vedkommende skal kunne kontaktes og skal holde øje med at de udstukne regler overholdes og være udrustet med en db-måler - I erkendelse af at støjforurening er en plage på linje med luftforurening: Afvejning af gener på den ene side og arrangementets art & placering på den anden. - I det hele taget øget kontrol med lyd og lukketider ved arrangementer -Omkringboende skal orienteres i god tid (gerne 3 uger). Telefonnummer til arrangementsansvarlig samt retningslinjerne for arrangementet skal fremgå heraf. (Herunder db-grænse) -At knudepunkter ved events - som fx maratonstart og -mål - ikke placeres ved beboelse. -At events som hovedregel ikke placeres i parker og lign. [Se Ad8] -At events spredes til andre dele af København, så færre afvikles i Indre By. -I det hele taget færre arrangementer med (forstærket) musik -At musik i forbindelse med en event – fx ved sportsarrangementer – forudsætter en særskilt tilladelse for hvert musiksted i henhold til reglerne om musikudøvelse i det offentlige rum. -Ved større koncerter skal der være restriktioner mht. lydstyrke -At helikopterbrug ud over hvad der er nødvendigt for sikkerheden, indskrænkes mest muligt -At de særlige lydforhold (stor spredning) der hersker ved og på vand indgår i vurderingen af placeringen af events og arrangementer. -At mobile toiletforhold er tilpasset eventens omfang og karakter.

-Specifikt vedrørende kommunens ejendomme og kommunalt støttede erhverv & skoler: - Kommunen skal sørge for tilsyn med de steder de udlejer til, fx øvelokaler og udstikke retningslinjer og regler for hvilke lydstyrker der må anvendes -Det samme gælder de steder de støtter med skattekrone som fx KUBA, Københavns Akademi for dans, teater og musik m.fl.

Ad 8. Grønne områder.. .. fredes som hovedregel til rekreation uden forstærket støj – evt. med enkelte undtagelser fx event/arrangement max 4 dage om året. Vi ønsker et forbud 24/7 mod højttalerforstærket lyd i parkerne uden forudindhentet tilladelse fra kommunen. Til privat brug i parkerne kan musik og lyd høres med høretelefoner og deles med andre ved brug af bluetooth teknologien, så musikken og lyden kun når dem, der ønsker at høre på den.

Evt. kan enkelte parker – afhængig af ”traditionen” fortsat være mere løsslupne, men alle har brug for fred en gang imellem uanset hvor i byen de bor. Hvad angår problemet med støjende spontanfester i parkerne: Der opsættes skiltning der viser at forstærket musik og for andre generende adfærd (herunder svineri) ikke er tilladt. Der skal være vagter der håndhæver dette samt mulighed for bøder/afgifter.

Ad 9. En flot by. Vi har en flot by, det skal vi bevare. De mange historier om byen – dagen derpå – er virkelige. Beboere og kommunes symptombehandling med gadefejning og spuling – er og bli'r kun symptombehandling. Der skal tages fat om roden, adfærden, og arbejdes med at værdsætte den rene by og fremme ordentlighed.

Ad 10. Det ikke-kommercielle. Der ønskes større uafhængighed af event- & nattelivsindustrien. Mere balanceret fokus fra kommunens side på mangfoldighed og andre gruppers behov. En samlet plan for Indre By og de enkelte kvarterer. Hvor er vi på vej hen og hvad ønsker vi af byen og byrummet? Steder med udendørsservering over en vis bagatelgrænse i m2, skal betale for anvendelsen af det offentlige rum til egen vinding i forhold til arealforbruget. Der ønskes en klar holdning til hvordan udendørsservering vægtes i forhold til tilgængelighed og fremkommelighed i det offentlige rum. Fx på smalle fortove. Og håndhævelse af dette.

Ad 11. Øget borgerdemokrati: Kommunen bør tage vare på sine engagerede borgere og tage imod henvendelser i en konstruktiv ånd. Generelt ønskes borgerinddragelse tidligt i planlægningsstadiet og under problemløsning i forbindelse med hvad der skal ske i nærområdet. Generelt ønskes inddragelse af beboerforeninger og lignende netværk i de politiske processer ligesom større inddragelse af lokaludvalgene. De sidder med førstehåndskendskab, engagement og ekspertise i forhold til deres lokalområder. Hvad angår natteliv, er beboerne jo daglige – om end ufrivillige – deltagere. Det forekommer derfor besynderligt at de/deres repræsentanter ikke som en selvfølge er inddraget i planlægning og problemløsning vedrørende nattelivet.

Med venlig hilsen

Københavns BeboerNetværk (KBN)

Bestående af Stræderne og Strøgets Beboerforening, Nørre Kvarterets Beboerforening, Grønnegade Kvarterets Beboerforening, Bo-Bedre-Bedst (Metropolzonen), Bryggen for Alle (Islands Brygge), støjalarm københavn (Østerbro) samt repræsentanter fra Indre Bys og Nørrebros Lokaludvalg

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

15. november 2018

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Jens Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vanløse Idrætsråd

POSTNR.

2610

BY

Rødovre

HØRINGSSVAR

I en nyligt offentliggjort undersøgelse af udbuddet af idrætsfaciliteter i de danske kommuner foretaget af IDAN, ender København på en 98. plads af 98. Det er derfor yderst bemærkelsesværdigt at idrætten stort set ikke er nævnt i strategien. I kommunens sundhedspolitik taler man om "et levende foreningsliv", Idrætsforum København og DGI har sammen med DIF ved en højtidelig lejlighed på rådhuset indgået en aftale om at arbejde frem mod målene for "Bevæg dig for livet" og kommunen understøtter samarbejdet mellem skoler og idrætsforeninger for at få flere børn til at dyrke idræt. Alt dette med stadig stigende ventelister til følge. Til trods for alle disse initiativer afspejler hverken den foreliggende strategiplan eller den økonomiske prioritering der foretages behovet for flere faciliteter især til de indendørs idrætsgrene. Der bliver end ikke taget højde for udviklingen i demografien i de midler der tildeles til området

POSTNR.:

2610

BY:

Rødovre

ADRESSE:

Grønbackvej 27

E-MAIL:

✉ jens2549@live.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

15. november 2018

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Mikkel Nordberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Holscher Nordberg Architecture and Planning

POSTNR.

2100

BY

Copenhagen

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune Nedenstående grundejere beliggende ved trekantsgrunden, "UpLaPra" ønsker hermed at stille deres grunde til rådighed for en fremtidig byudvikling. Med sin unikke placering har karréen omkranset af hhv. Uplandsgade, Prags Boulevard og Laplandsgade et stort udviklingspotentiale. Området har i dag status af blandet erhverv med større rekreative kvaliteter i form af Kløvermarken placeret i umiddelbar nærhed. Nedenstående grundejere ser fremtidigt et blandet byområde for sig hvor dele af den eksisterende bebyggelse bibeholdes og blandes med ny bebyggelse i et inspirerende samspil. Der ønskes fra grundejernes side en C2 eller C3 ramme der vil muliggøre netop den blanding af erhverv, bolig samt de faciliteter der understøtter et godt by- og boligliv. Karréen består af 20 matrikler, der tilsammen dækker et areal på knap 50.000 m2. Matriklerne er ejet af i alt 13 grundejere. Området har status af blandet erhverv men er udpeget til perspektivområde jf. kommuneplanen for 2015. For nedenstående grundejergruppe har Holscher/Nordberg Architecture and Planning udarbejdet vedlagte analysemappe der behandler områdets kvaliteter, forbindelser, egenart og skala. Grundejergruppe samt rådgiver ser frem til et godt samarbejde med relevante myndigheder om en evt. udvikling af området med fokus på at lave et unikt by- og boligområde Med venlig hilsen Mikkel Nordberg

POSTNR.:

2100

BY:

Copenhagen

ADRESSE:

Vermundsgade 40a, 3 fl.

E-MAIL:

✉ mn@hnap.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

39200033

MATERIALE:

 [20181511_-_uplapra_upload.pdf](#)

 [interessesetilkendegivelse_uplapra_samlet.pdf](#)

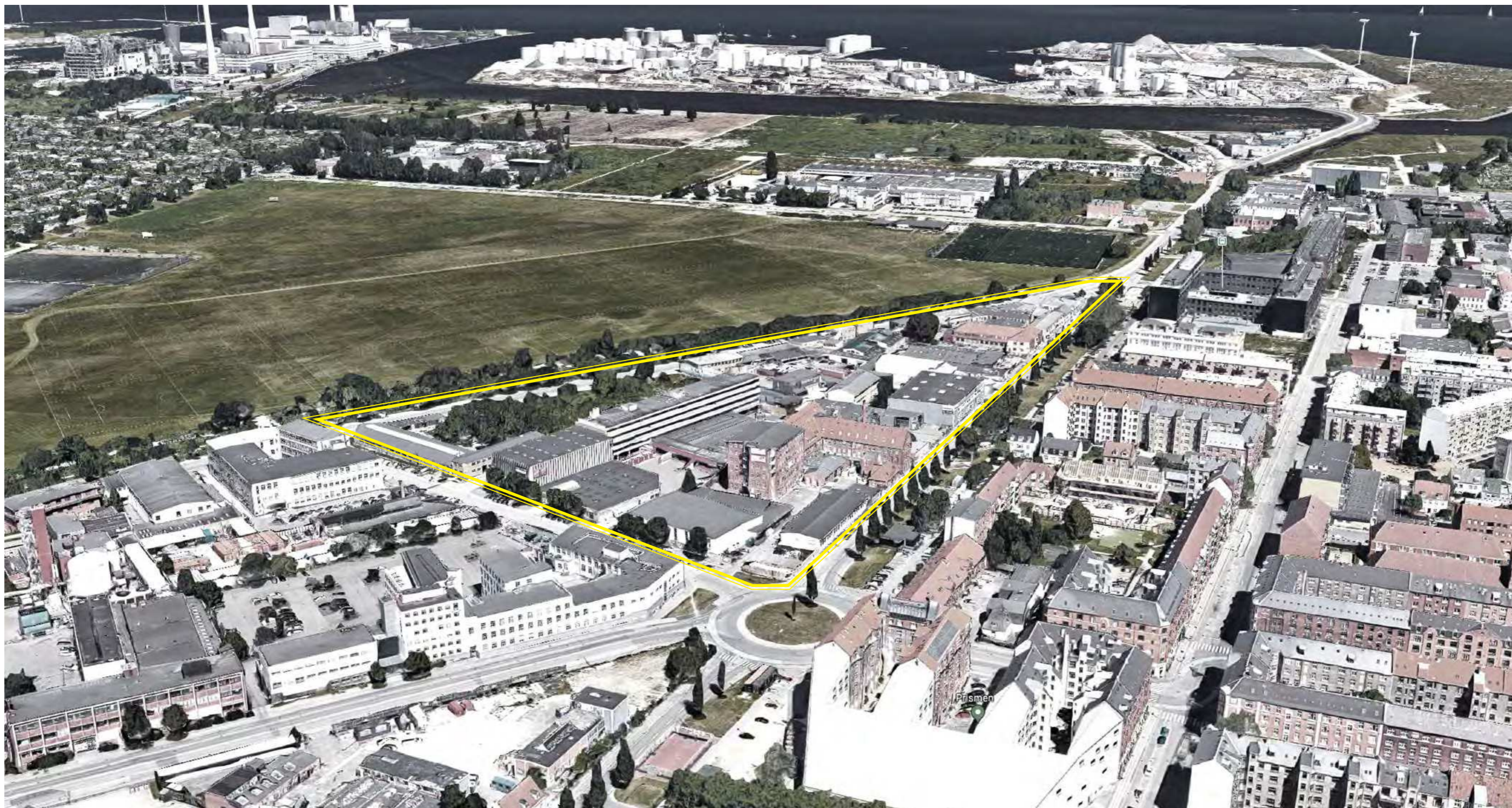
Få nyt om høringer

> Abonnér

UpLaPra

FORSTUDIER TIL KOMMUNEPLAN

2018.06.05



INNHold

INTRO	4
KREATIV ERHVERVZONE	5
GRØNNE OG REKREATIVE OMRÅDER	6
TYPOLOGIER	8
INFRASTRUKTUR	9
HISTORIEN	10
STORE TRÆK OG FORBINDELSER	12
SKYBRUDSVEJE	13
VEJSTØY	14
JORDFORURENING	15
BYGNINGSSTRUKTUR	16
AREALER	18
SKALAUNDERSØGELSER	20
OPDRAGSGIVERE	24

HOLSCHER NORDBERG
ARCHITECTURE AND PLANNING

STEDET

INTRO

Udviklingspotentiale

Områdets samlede karakter er præget af industriel arkitektur og rummer et stort udviklingspotentiale med stor variation i kvalitet, bygningshøjde og materialitet. Set i lyset af behovet for nye boliger i København er det nærliggende at forestille sig en udvikling i denne retning. Med den rette strategi er der her mulighed for at udvikle et helt unikt og særligt attraktivt byområde.

Området

Med sin unikke placering i starten af Amager, har karréen omkranset af hhv. Uplandsgade, Prags Boulevard og Laplandsgade et stort udviklingspotentiale. Karréen ligger som nærmeste nabo til Kløvermarken og det spændende miljø ved Prags Boulevard, centralt ifht. offentlig transport og med kort cykelafstand til Amager Strandpark, Christianshavn og indre by. Karréen består af 20 matrikler, der tilsammen dækker et areal på knap 50.000 m². Matriklerne er ejet af i alt 13 grundejere. Området har status af blandet erhverv men er udpejet til perspektivområde jf. kommuneplanen for 2015. Rammebestemmelserne dikterer for nuværende en bebyggelsesprocent på 60 med 20 procent friareal og en bygningshøjde på op til 20 meter.



STEDET

KREATIV ERHVERVSZONE

Området er udpeget til kreativ erhvervszone. De kreative zoner skal udvikles som blandede erhvervsområder med mindre, håndværksprægede virksomheder og værksteder, studier, atelierer og lignende. Disse erhvervsområder udgør vigtige vækstmiljøer. I de kreative zoner er der mulighed for at indrette en boligfunktion i tilknytning til den enkelte virksomhed. De kreative zoner fremgår af kortet.

Kommuneplan 2015



STEDET

GRØNNE OG REKREATIVE OMRÅDER

Området ligger syd for Kløvermarken, som er et rekreativt område med fodboldbaner, idrætsanlæg, og cykel/gangsti der forbinder området til Christianshavns volde.

Syd for området strækker Prags Boulevard sig som et rekreativt grønt forløb, der leder til den levende amagerbrogade, som er det primære handelsstrøg tæt på området.

Den nye grønne forbindelse, ved Amagerbanen tager fat i områdets østlige hjørne, og forbinder således området til Amager Strandpark og havet.



STEDET

GRØNNE OG REKREATIVE OMRÅDER - REGISTRERING



A CHRISTIANHAVNS VOLDE



B PRAGS BOULEVARD



C KOLONIHAVER



D KLØVERMARKEN



E VED AMAGERBANEN.



F AMAGER STRANDPARK



G NABOOMRÅDET



H PRISMEN

STEDET

PROGRAM - TYPOLOGIER

Ifølge eksisterende kommuneplan er Uplapra omgivet af forskellige zoner.

Mod vest findes et stort område med industri. Her ligger bla. selvstorage, benzintank, indkøbsmuligheder og diverse firmaer.

Syd for området findes de karakteristiske 3-6 etagers røde karre-byggerier som hovedsageligt består af boliger. Karreerne lukker sig om sig selv og danner en tydelig inddeling af gade og gård - hvor gårdene fremstår grønne. Sydøst for Prags Boulevard er der et område med serviceerhverv, som bla. består af Kofoeds Skole, Telia Danmark, biludlejning og div. butikker.

Området omkring Lindgreens Alle - også sydøst for Uplapra - er dog blandet serviceerhverv og boliger.

Industriområderne og serviceerhverv områderne har en mere tilfældig struktur, hvor overgangen mellem gård og gade kan være flydende. Områderne er også præget af parkering på terræn og som dermed skaber store asfaltbelagte flader.

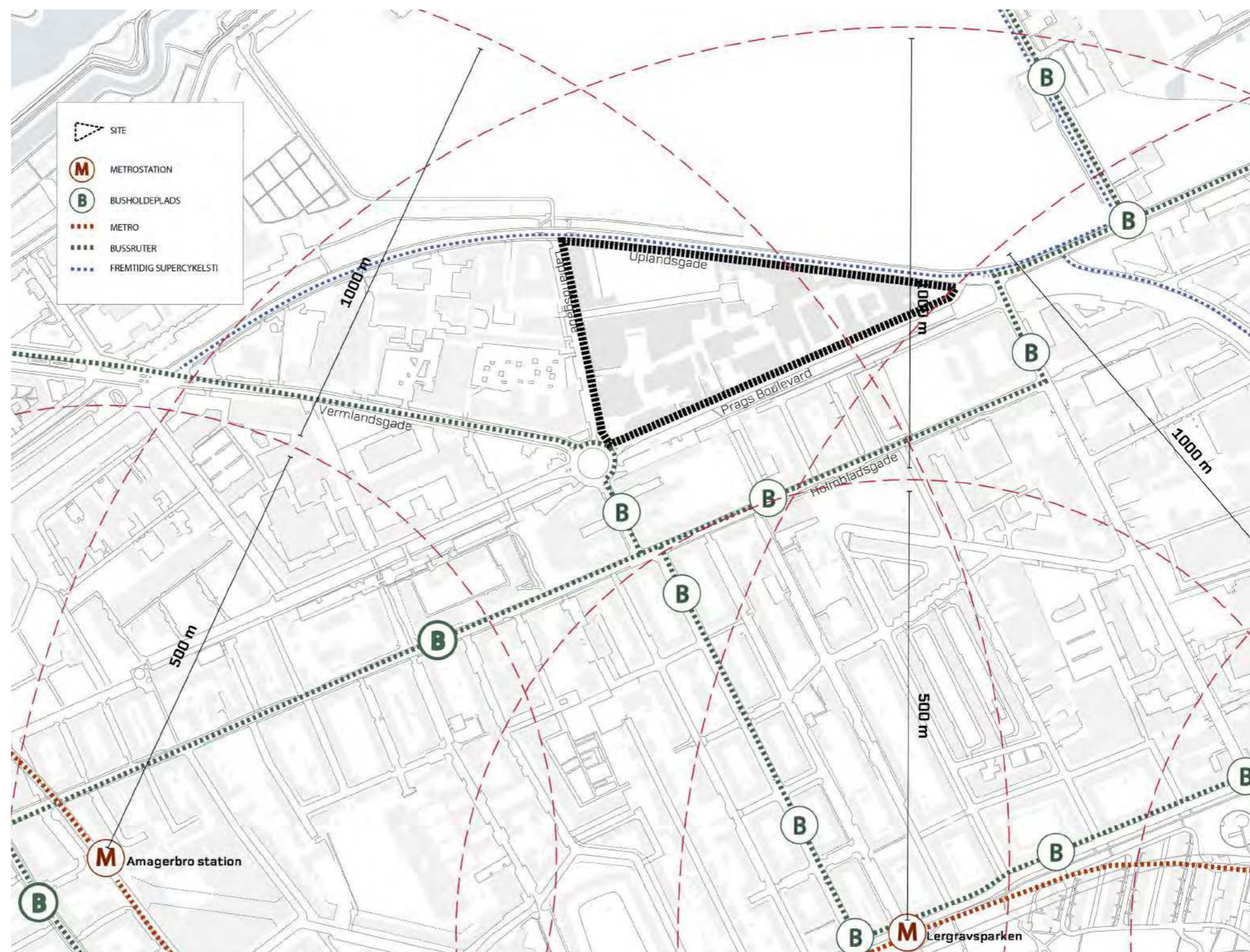


STEDET INFRASTRUKTUR

Der er gode muligheder for at bruge de offentlige transportmidler i området.

Der er stor nærhed til busstoppesteder og samtidig ligger området indenfor gåafstand af 2 metrostationer.

I fremtiden planlægges det at en super cyklistiskal løbe langs områdets nordlige kant.



STEDET

HISTORIEN OM AMAGERBROGADE OG UPLANDSGADE



AMAGERBROGADE

Amagerbrogade hed oprindeligt Amager Landevej – eller blot Amagervejen – fordi den i mange hundrede år var udfaldsvejen gennem Amagerport til Amager.

På de ældste kort over Amager ses dette vejforløb, der går omtrent midt på øen og ud til Store Magleby.

Først i 1902, da de to landsbyer, Sundbyøster og Sundbyvester, bliver indlemmet i Københavns Kommune, ændres navnet til Amagerbrogade. I Tårnby Kommune hedder vejen stadig - Amager Landevej.

Gaden blev fra anden halvdel af 1800-tallet hovednerven i de nye bebyggelser omkring Sundbyerne. En del fabrikker flyttede herud, bl.a. de mest forurenende, som af sundhedsmæssige årsager ikke måtte ligge i den indre København.

Langs Amagerbrogade og dens sidegader voksede et meget folkerigt kvarter op.

tekst fra www.hovedstadshistorie.dk



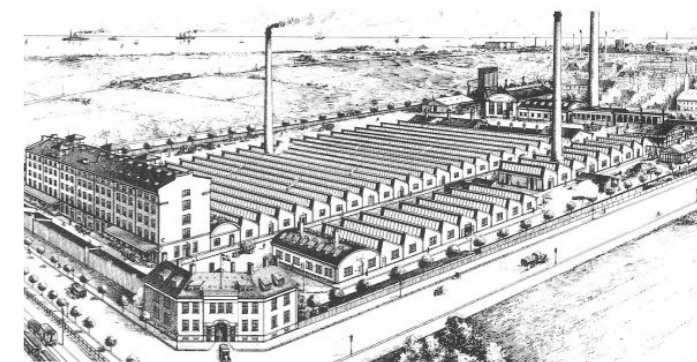
UPLANDSGADE

Gaden er – som en række andre i kvarteret – opkaldt efter en landsdel i Sverige. Langs den første del af gaden gik Amagerbanens spor.

Indtil 1936 hed den vestlige del (mellem Amagerbrogade og Dalslandsgade) Carl Lunds Gade efter fabrikanten Carl Lund, hvis metalvarefabrik lå i området.

Lund grundlagde fabrikken i 1889, og opførte det omfattende fabriksanlæg på stedet omkring 1912. I 1930'erne indgik han kompagniskab med Glud og Marstrand, som senere overtog virksomheden. Virksomheden blev bl.a. kendt for at producere spande, petroleumslamper og køkkenudstyr – f.eks. den berømte kaffekande Madam Blå. Produktionen flyttede væk fra Amager i 1970'erne og Øresundskollegiet blev opført på grunden.

Glud og Marstrands fabrikker blev grundlagt af blikkenslager Poul Glud tilbage i 1876 og lå dengang på Kapelvej på Nørrebro. Sammen med isenkræmmeren Troels Marstrand op



Metalvarefabrik på Carl Lunds Gade - senere Uplandsgade

førtes en ny fabrik i Utterslev.

Uplandsgades vestlige del domineres af Møllelængen, som er den meget lange boligblok, der ligger langs Store Møllevej.

I Uplandsgade øst for Vermlandsgade blev anlagt omkring 1915. Vejen blev lagt langs Amagerbanens spor, og fik derfor sit buede forløb.

I dette område ligger stadig en del mindre virksomheder, som var en del af det industrikkvarter Københavns Kommune udlagde her efter 1. Verdenskrig og som for alvor voksede i 1930'erne. Blandt de virksomheder, der etablerede sig her, var Dansk Silkeindustri, P. W. Jacobsens & Sønns trælasthandel og skjortefabrikken Bjørn & Christoffersen.

tekst fra www.hovedstadshistorie.dk

STEDET

HISTORIEN OM PRAGS BOULEVARD OG VERMLANDSGADE



PRAGS BOULEVARD

Indtil 1926 hed gaden Sundby Boulevard.

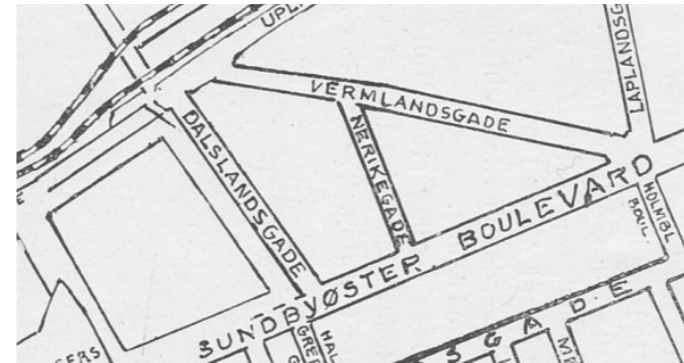
Da bystyret i Prag havde opkaldt en gade efter København, skulle der også findes en gade i København, man kunne opkalde efter Prag.

Gaden udgjorde indtil 1902 skellet mellem Københavns Kommune og Sundbyernes Kommune. Nord for Prags Boulevard lå Christianshavns Fælled, som på grund af militære hensyn helt indtil 1909 ikke måtte bebygges.

Det var planen, at gaden skulle have et boulevardagtigt præg og være en pendant til Holmbladsgade med præsentable lejlighedskomplekser.

Men tiderne skiftede og der var formentlig ikke økonomi til at bygge i det omfang, man havde drømt om. I stedet blev den østlige del af Prags Boulevard præget af de industrivirksomheder, der flyttede hertil i 1920'erne og 1930'erne.

tekst fra www.hovedstadshistorie.dk



VERMLANDSGADE

Gaden er opkaldt efter den svenske landsdel Vermland.

Den østlige del af Vermlandgade blev anlagt i omkring 1. Verdenskrig. Først i slutningen af 1930'erne blev gaden ført igennem til Christmas Møllers Plads.

Industri kvarteret langs Vermlandsgade og Prags Boulevard blev udlagt i 1914. Københavns Kommune havde overtaget en del grunde fra staten efter ophævelsen af den militære beskyttelseszone på det nordlige Amager i 1909.

Området var velegnet til placering af industri, ikke mindst fordi der var jernbanespor. Et planlagt sidespor gennem industri kvarteret blev dog aldrig til noget. Opsvinget i industrien under 1. Verdenskrig betød, at salget af industrigrundene gik hurtigt.

Den østligste del af gaden - mellem Prags Boulevard og Holmbladsgade - hed i begyn-

delsen Holmblads Boulevard.

Den var første del af en projekteret gade med præsentable boliger, som dog blev opgivet igen, fordi arealerne ved Prags Boulevard blev udlagt til industriformål. Kun længst nede mod Holmbladsgade blev der opført boliger.

tekst fra www.hovedstadshistorie.dk

STEDET

STORE TRÆK OG FORBINDELSER

Området er omkranset af store grønne stier, som leder til byen og grønne rekreative områder i kbh, samt til vandet.



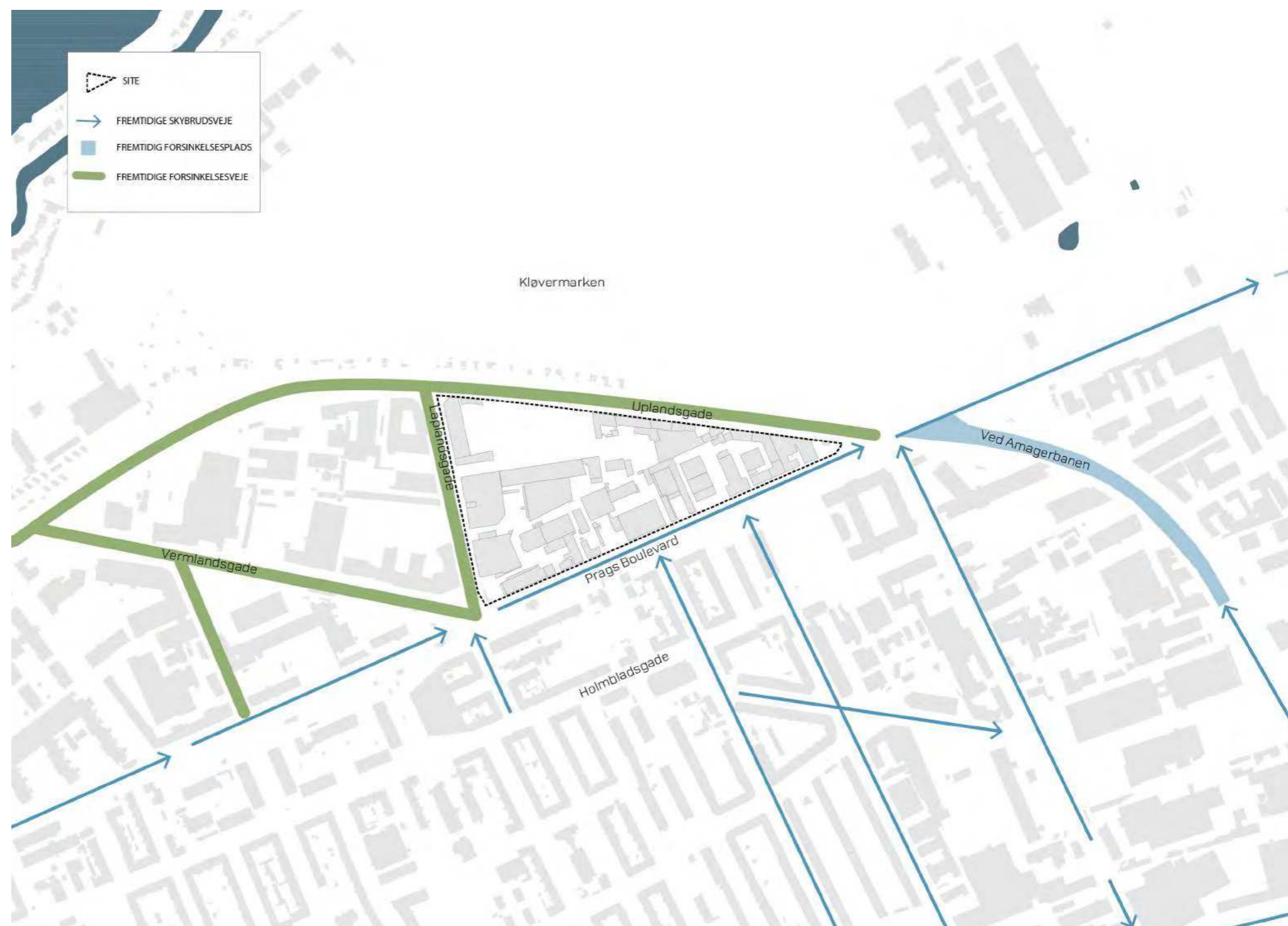
STEDET

SKYBRUDSVEJE

Der er udlagt skybrudssveje langs grundens sydlige kant. Vandet ledes til et forsinkningsbassin i det grønne område Ved Amagerbanen.

Langs områdets vestlige og nordlige kanter er der udlagt areal til forsinkelse af daglig regnvand.

Fra København Kommunes "Vandopland Amager og Christianshavn"



STEDET

VEJSTØJ

Ifølge Kommuneplanen er der målt vejstøj på vejene omkring Uplapra. Målingerne er foretaget i 1,5m og 4m over terræn.

Som det fremgår af diagrammet kommer største delen af vejstøjen fra Uplandsgade. Uplandsgade er en trafikåre mod bla. Amager Strandpark og der er dagligt en del trafik på denne strækning.

Laplandsgade og Prags Boulevard er mindre udsatte for støj.

Støj virker forskelligt på mennesker, og vi er ikke alle sammen lige følsomme. Tidspunktet på døgnet spiller også en rolle - om natten vil selv lav støj virke generende på de fleste. Det har også betydning, om støjen er konstant eller varierer.

Når det gælder trafikstøj, opfattes fly som mest generende, dernæst vejtrafik, mens togtrafik generer mindst. Vores ører er ikke lige følsomme for alle toner. Øret er mindre følsomt i forhold til høje og lave toner end i forhold til mellemtoner. Ved den samme lydstyrke vil støj i mellemtoneområdet altså virke mere generende end støj i det lave eller høje toneområde.



STEDET

JORDFORURENING

Alle grunde i byzoner er i udgangspunktet områdeklassificeret, da der kan være en lettere forurening på grunden.

Regionerne registrerer, hvilke områder som er eller formodes at være forurenede. Formålet er at beskytte grundvandet og forebygge sundhedsproblemer. Registreringen, som også kaldes en kortlægning, sker med udgangspunkt i 2 kategorier:

- Vidensniveau 1 (V1)
- Vidensniveau 2 (V2)

Vidensniveau 1

Når regionen kortlægger en ejendom på vidensniveau 1, sker det som regel på baggrund af historiske oplysninger, fx oplysninger om, at ejendommen tidligere har været brugt til autoværksted, renseri, smedevirksomhed eller lignende aktiviteter, som erfaringsmæssigt medfører jordforurening. Bemærk, at der ikke bliver udført tekniske undersøgelser på ejendommen.

Vidensniveau 2

Når en ejendom er kortlagt på vidensniveau 2, betyder det, at regionen har foretaget tekniske undersøgelser af jorden og på den baggrund har kendskab til forurening, som kan have skadelig virkning på mennesker og miljø.



STEDET BYGNINGSSTRUKTUREN

På matiklerne er i dag lav bebyggelse, så som haller og garager. Der skabes i kraft af den selvgroede bebyggelse, en labyrintisk og sammensat struktur, som er en stor del af den identitet der præger området.



STEDET

FOTOREGRISTRERING



MATRIKEL 435
Byggeri i 1-2 etager.
Indeholder forskellige kreative erhverv.



MATRIKEL 496
Byggeri i 4 etager.
Indeholder forskellige kreative erhverv og atelierer.



MATRIKEL 461
Byggeri i 1-2 etager.
Indeholder Elvo æskefabrik.



MATRIKEL 455
Byggeri i 2-3 etager.
Indeholder Kite Danmark, Lopperne Amager, og andet.



MATRIKEL 460
Byggeri i 2 etager.
Indeholder Im Autoskadecenter aps.



MATRIKEL 437
Byggeri i 3 etager.
Indeholder opbevaringsru for Shurgård.



MATRIKEL 354
Byggeri i 3-6 etager.
Indeholder forskellige kreative erhverv.



MATRIKEL 357
Byggeri i 1-2 etager.
Indeholder ?



MATRIKEL 396, 361
Byggeri i 1-2 etager.
Indeholder AO Håndværkerbutik og Sanistål.



MATRIKEL 457
Byggeri i 2 etager.
Indeholder Bad og Fliser, Amager Låsecenter.

STEDET AREALER



NØGLETAL

150% bebyggelsesprocent.

Fordeling af arealer

d. 11. januar 2018

Ejerforhold		Byggeret		Bolig - /erhvervsfordeling				Parkering beregnet af B% 150		
Matr.nr.	Ejer	Grundareal	Areal v. B 150 %	Erhverv 20 %	Bolig 80 %	Almen 25%	Priv. Bolig 75 %	Parkering (1:200)	Cykel P alm.	Cykel P lad
		m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	Antal	Antal
448	Prags Boulevard 65 Aps.	1574	2361	472	1889	472	1417	12	94	5
457	C.A. Nielsen og Petersen Maskinfab	2046	3069	614	2455	614	1841	15	123	6
460	C.A. Nielsen og Petersen Maskinfab	2088	3132	626	2506	626	1879	16	125	6
447	D68 Invest Aps.	2205	3308	662	2646	662	1985	17	132	7
440	Prags Boulevard 57 aps	1800	2700	540	2160	540	1620	14	108	5
361	Vich 4234 Aps.	3164	4746	949	3797	949	2848	24	190	9
396	AO Invest A/S	1824	2736	547	2189	547	1642	14	109	5
357	Erik Gliese Holding Aps	1119	1679	336	1343	336	1007	8	67	3
354	Olav de Linde	3874	5811	1162	4649	1162	3487	29	232	12
497	Olav de Linde	3567	5351	1070	4280	1070	3210	27	214	11
437	Shurgard Real Estate ApS	5576	8364	1673	6691	1673	5018	42	335	17
496	Siljan Properties Aps.	2125	3188	638	2550	638	1913	16	128	6
435	Siljan Aps.	3000	4500	900	3600	900	2700	23	180	9
439	Siljan Aps.	4073	6110	1222	4888	1222	3666	31	244	12
452	Siljan Aps.	1606	2409	482	1927	482	1445	12	96	5
575	Københavns Kommune	2560	3840	768	3072	768	2304	19	154	8
461	Siljagade 9 Aps.	587	881	176	704	176	528	4	35	2
453a	Støtteforeningen Siljansgade 10	658	987	197	790	197	592	5	39	2
453b	Støtteforeningen Siljansgade 10	570	855	171	684	171	513	4	34	2
455	Ejendomsselskabet Højbro A/S	4133	6200	1240	4960	1240	3720	31	248	12
Areal i alt		48149	72224	14445	57779	14445	43334	361	2889	144

Ved ny bebyggelse er der krav om etablering af cykelparkering. Der kan sammenlignes med det nærliggende område Lindgreens Allé.

Der fremgår følgende krav af Lokalplan nr. 550, vedtaget d. 31/5-2017, Lindgreens Allé for cykelparkering:

Cykelparkering alm cykler: 4 pr. 100 m²

Cykelparkering ladcykler: 2 pr. 1000 m²

STEDET

SKALAUNDERSØGELSER

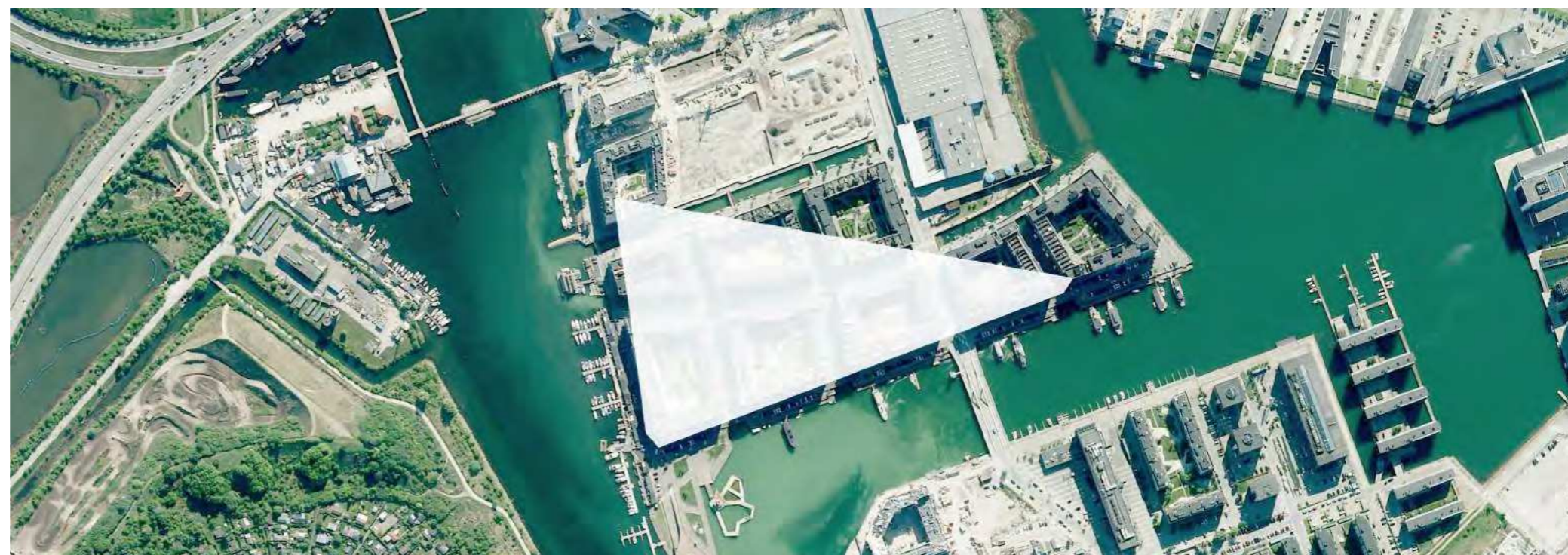
Sluseholmen

Sluseholmen er et tidligere industriområde i Københavns Sydhavn tæt ved Slusen og Sjællandsbroen som i dag er udviklet til boliger indrammet af et kanalsystem.

Sluseholmen består af otte boligøer, hvor større og mindre byhuse står skulder ved skulder og danner sammenhængende karreer i 5-7 etager. Atmosfæren veksler mellem intime kanalmiljøer og områder præget af stor skala og åbent udsyn til de omgivende havneområder. Husene ligger mange steder helt ud til kanalen, og broer, brygger og vandtrapper giver mulighed for at komme tæt på vandoverfladen.

Karrèene omkranser store, grønne gårdrum. Dette fungerer som kvarterspladser, hvor beboerne kan indrette steder til fælles ophold og leg.

Sluseholmen indsat i området



STEDET

SKALAUNDERSØGELSER

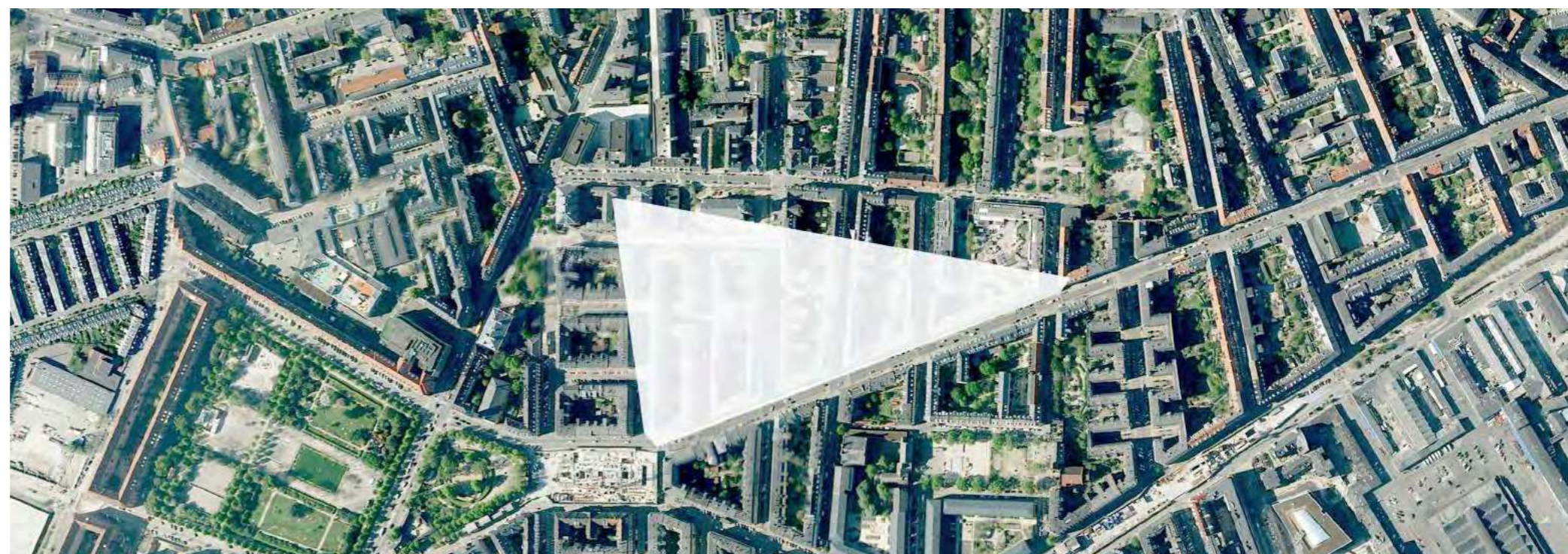
Vesterbro

Vesterbro rummer nogle af de tætteste bystrukturer i Danmark. Bydelen blev i mange år vurderet som alt for tæt og potentielt sundhedsfarlig, for derefter indenfor de sidste 15 år at blive revurderet, og opfattet som et særdeles attraktivt kvarter.

De indre dele af Vesterbro er bygget fra 1860'erne og 30 år frem. Tætheden er høj. I det valgte område er bebyggelseprocenten 225%

Bystrukturen er en rational og pragmatisk gadestruktur, der følger de delinger der var i landbrugslandet. Det betyder at denne del af Vesterbro er domineret af nogle forholdsvis lange, smalle karreer, svarende til de gamle strandlodder. Derved opstår en differentieret gadestruktur med nogle store bygader, som peger mod centrum, og forbinder de forskellige kvarterer, og nogle mere lokale, tværgående gader.

Vesterbro karreer indsat i området



STEDET

SKALAUNDERSØGELSER

Ørestad

Ørestad består af en række bydele, hvoraf mange er stadig under udbygning.

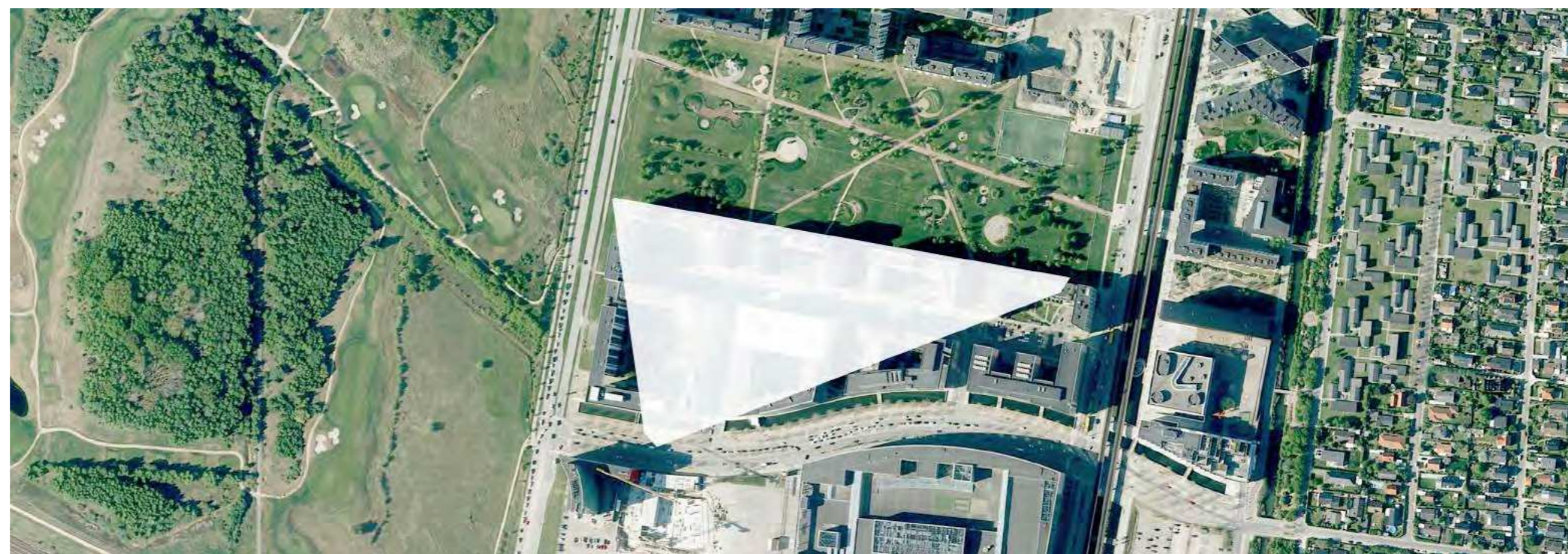
Eksempelet består af 2 karré bebyggelser som flankerer byparken. Nettobebyggelsesprocenten er på 315, dvs. at tætheden er lige så høj, som i Vesterbro-eksemplet.

Typologien er opgangshuse, som omkring parken varierer i højde fra 12 etager til 7 etager, og som i den østlige afgrænsning, mod den bagvedliggende villabebyggelse, varierer fra 7 til 4 etager.

Bebyggelsen er organiseret i en lidt rudimentær gade-karré struktur, med en øst-vest gående forsyningsgade og nogle korte nord-syd gående gader mellem boligblokkene.

Boligerne har klare kvaliteter i kraft af den direkte adgang til parken og den korte afstand til de store udflugtslandskaber på fælleden.

Ørestad syd indsat i området



OPDRAGSGIVERE

Forstudiene er udarbejdet af
Holscher Nordberg Architecture and Planning
på vegne af følgende opdragsgivere:

- Prags Boulevard 65 ApS
- C.A. Nielsen & Petersens Masknifab
- D68 Invest ApS
- Prags Boulevard 57 ApS
- VICH 4234 ApS
- AO Invest A/S
- Olav De Linde
- Siljan Properties ApS
- Siljan ApS
- Siljengade 9 ApS
- Ejendomsselskabet Højbro A/S



INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Ejendomsselskabet Olav de Linde
Adresse: Søren Frichs Vej 38 A
By: 8230 Åbyhøj
Cvr nr: 38 47 44 48

CVR NR. 21151009

Interessetilkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 49A og Laplandsgade 11, 2300 København S

Matrikler 354 og 497, Amagerbros kvarter, København

Åbyhøj, den 24/5-2018


Olav de Linde

Dato, Sted, Navn, Underskrift


Esben Kjeldsen

Jf. særskilt mail af 24. maj 2018

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: AO Invest AS
Adresse: Rørvang 3
By: 2620 Albertslund
Cvr nr: 5103 1113

CVR NR. 21151009

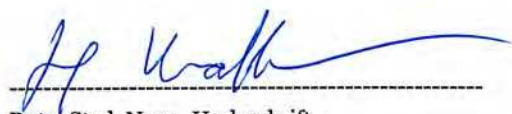
Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 53
Matrikler 396



Dato, Sted, Navn, Underskrift

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Prags Boulevard 55 ApS
Adresse: Nikolaj Plads 30
By: 1067 København K
Cvr nr: 18 48 00 34

CVR NR. 21151009

Interessetilkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

men vi er ikke parate til at deltage i deltagelse af omkostninger for nuværende.

Adresse

Prags Boulevard 55
2300 København S

Matrikler

361 Amagerbros Kvarte

18/4-2018, UBA



Dato, Sted, Navn, Underskrift

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Prags Boulevard 57 AP S
 Adresse: Prags Blv. 57
 By: 2300 København S
 Cvr nr: 3504 8111

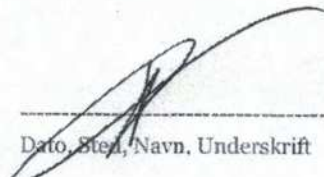
Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Blv. 57, 2300 København S

Matrikler 440

2/4. 2018



TORBEN LUND

Dato, Sted, Navn, Underskrift

Holscher Nordberg works
with clients from the
development of buildings
and design is the
work is primarily
strategic planning and
specific analysis.

We carry out design work
for both private and public
sector clients. Our areas
of expertise are urban planning
and architecture.

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: D68 Invest ApS

Adresse: Gardsvej 10 B

By: 2791 Dragør

Cvr nr: 34057532

CVR NR. 21151009

Interessetilkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 59

Matrikler 447

17.05.2018, København



Thomas Sehested

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Nilpeter A/S (CA. Nielsen & Petersens
Adresse: Maskinfabriken A/S)
Elmedalsvej 20-22
By: 4200 Slagelse
Cvr nr: 63411914

CVR NR 21151009

Interessetilkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 61-63, 2300 København S

Matrikler 460 og 457
Amager bro kvarter, København

Kenneth Gudmundsson
Advokat (L)

Lergravsvej 59, stuen
2300 København S

Dato, Sted, Navn, Underskrift

26-4-2018

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: Prags Boulevard 65 APS
Adresse: Lergravvej 59A
By: 2300 S
Cvr nr: 35467599

CVR NR 21151009

Interessetilkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse Prags Boulevard 65-67
Matrikler 448

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

10/4-18 KBA.5 RB-til

Dato, Sted, Navn, Underskrift

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Suljårgade 9 APS*

Adresse: *Uplandsgade 68*

By: *2300 S*

Cvr nr: *36438932*

CVR NR 31151007

Interesstillkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse *Uplandsgade 68/Suljårgade 9*

Matrikler *461*

10/3-18 KØB S R B-Ni

Dato, Sted, Navn, Underskrift

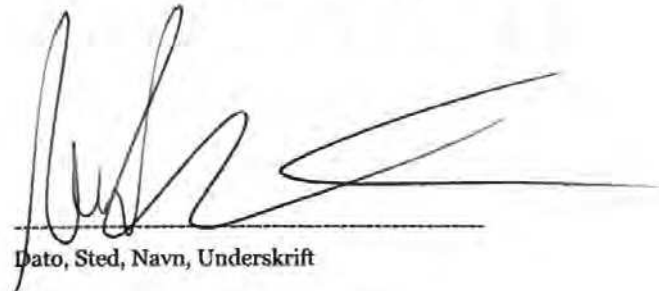
INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Siljan APJ*
 Adresse: *Toldbodgade 17A, 1253 KBH K*
 By:
 Cvr nr: *36058056*

Interesstillkendegivelse:

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

Adresse *Sjængade 1-7, 2300 KBH S*
 Matrikler *435, 439, 452*



Dato, Sted, Navn, Underskrift

4/17/18 KBH S
Nicolas Aagaard

Holscher Nordberg works with space planning from the local to national level. Our services include:
 - Urban planning and development
 - Site planning and design
 - Urban design and architecture
 - Landscape architecture
 - Urban design and architecture
 - Urban design and architecture
 - Urban design and architecture

EXPRESSION OF INTENT

Company / developer: SHURGARD EUROPE V.O.F

Address: BREEDVELD 29

Town: 1702 GROOT-BIJGAARDEN, BELGIUM

CVR NR. 23 151009

Cvr nr

Expression of intent:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

I, the undersigned owner of the following land register, hereby indicate the wish for a future development of the land register for: *SELF STORAGE USE* thus requesting a new plan framework in the municipal plan 2019.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Address *LAPLANDSGADE 2, 2300 AMAGER*

Land registers *437*



JEAN-LOUIS REINALDA / VICE PRESIDENT REAL ESTATE

Date, Place, Name, Signature

23-5-2018

Groot-Bijgaarden

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: SILJAN PROPERTIES APS
Adresse: STORE REGNEGADE 5, 1. SAL
By: 1110 KBH. K.
Cvr nr: 33498004

CVR NR. 21151009

Interessetilkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Adresse SILJANGADE 6-8, 2300 KBH. S
Matrikler 496 + 437

KBH. 18/4-2018

Dato, Sted, Navn, Underskrift

PEDER AANDALH

INTERESSETILKENDEGIVELSE

Firma/bygherre: *Ejendomselskabet Højbro 4/S*

Adresse: *VPLANDSGADE 70-72*

By: *2300 NDR S*

Cvr nr: *24211150*

CVR NR. 21151009

Interesstillkendegivelse:

Holscher Nordberg works with issues arising from the development of dense urban areas. Our design is shaped between the priorities of strategic thinking and site-specific analysis.

Undertegnede ejer af nedenstående matrikel tilkendegiver hermed ønske om en fremtidig udvikling af matriklen til by- og boligformål og dermed ønske om en ny planramme i kommuneplan 2019.

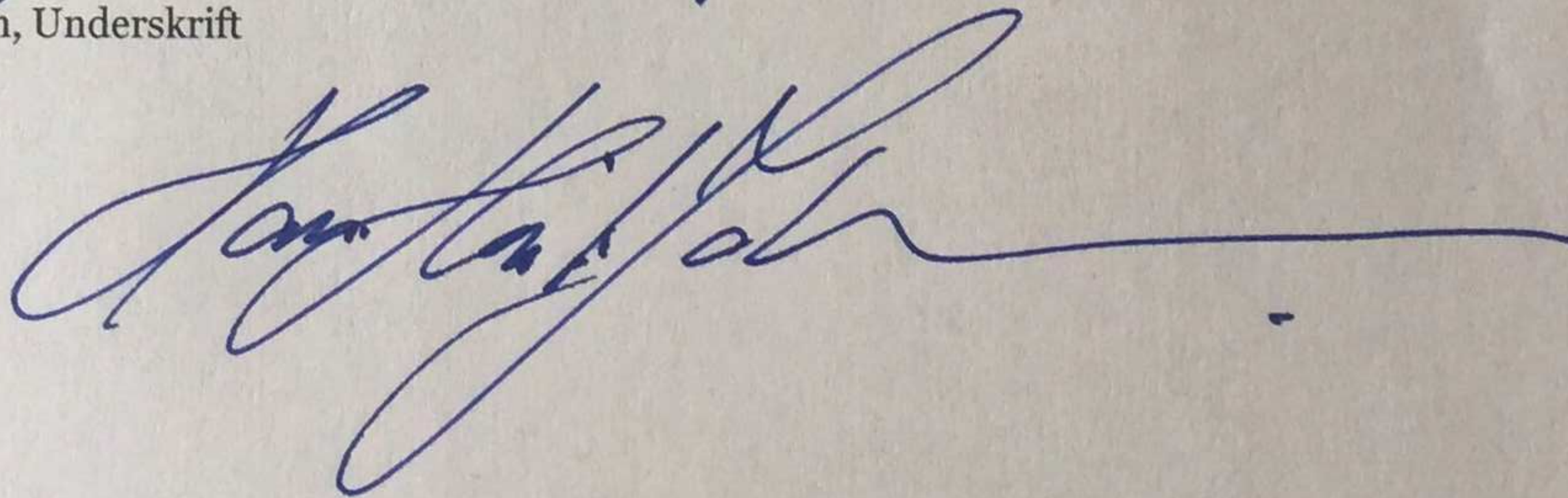
We carry out assignments for both private and public sector clients. Our core areas of expertise are urban planning and architecture.

Adresse *VPLANDSGADE 70-72*

Matrikler *455*

17/4-18 Amagør HANS-HEMILIK JOHANSEN

Dato, Sted, Navn, Underskrift



HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

14. november 2018

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Kjeld A .Larsen og Ivan Lund Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

"Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 for København" Rådet for bæredygtig trafik og NOAH-Trafik vil i dette høringssvar lægge hovedvægten på at fremsætte en række forslag til, hvordan vi forestiller os, at transportens udvikling skal foregå, såfremt Københavns Kommune skal komme i mål med to af sine hovedmålsætninger: 1/3 målsætningen for transportens sammensætning samt målsætningen for klimagasreduktion i kommunens Klimaplanen KBH 2025.

POSTNR.:

2200

BY:

København N

ADRESSE:

Nørrebrogade 39, 1. tv.

E-MAIL:

✉ kjeld.allan.larsen@gmail.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

ivan@noah.dk

MATERIALE:

 [faelles_hoeringssvar_kommuneplanstrategi.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 14. november 2018

Høringssvar

”Forslag til Kommuneplanstrategi 2018 for København”

Rådet for bæredygtig trafik og NOAH-Trafik vil i dette høringssvar lægge hovedvægten på at fremsætte en række forslag til, hvordan vi forestiller os, at transportens udvikling skal foregå, såfremt Københavns Kommune skal komme i mål med to af sine hovedmålsætninger: 1/3 målsætningen for transportens sammensætning samt målsætningen for klimagasreduktion i kommunens Klimaplanen KBH 2025.

Overordnede kommentarer

Indledningsvis vil vi præsentere et par overordnede betragtninger vedrørende Kommuneplanstrategien, inden vores konkrete forslag til forbedring af strategien.

Ud fra en demokratisk synsvinkel finder vi det uforsvarligt, at kommunen offentliggør sin afrapportering af analysefasen for **”Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2)”** og rapporten **”Udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej”** på et tidspunkt mellem igangsætning af debatten om kommuneplanstrategien og inden et udkast til den kommende Kommuneplan 2019 ser dagens lys.

Derved får københavnernes i indeværende høringsperiode ikke lejlighed til at drøfte skitsen til de meget store infrastrukturprojekter, som forventes igangsat inden 2031, som er planperiodens afgrænsning, og som givet vil finde plads i udkast til den kommende Kommuneplan 2019. Det er så meget mere katastrofalt, da det er den almindelige opfattelse, at borgerne kan opnå større indflydelse på udformning af indhold i en kommuneplanstrategi sammenlignet med en endelig kommuneplan.

Københavnernes får ligeledes ikke mulighed for at kommentere på **den forventede ændring af rækkefølgeplanen for byudviklingsområder**, som er i støbeskeen ifølge KIK2. Københavnerne får heller ikke mulighed for at kommentere det forslag til et nyt byudviklingsområde, den såkaldte **Lynetteholmen**, som regeringen med statsminister Lars Lykke Rasmussen og Københavns overborgmester Frank Jensen i fællesskab præsenterede på et pressemøde i Statsministeriet fredag den 5. oktober, et projekt om en fremtidig bydel med metro og havnetunnel for 35.000 indbyggere.

Alt i alt drejer det sig om meget omfattende og kostbare infrastruktur- og byggeprojekter, som vil sætte sit kraftige præg på Københavns udvikling i en række årtier frem i tiden: massiv opgravning af byen helt frem mod 2050, bilgenererende vejprojekter, som vil forøge trængselspresset, støj- og

forureningsniveauet såvel som klimagasudslippet. Det ser ud til, at fossilt drevne biler fortsat skal være en dominant bestanddel af hverdagslivet i København og således præge udviklingen i de kommende årtier.

1/3 målsætningen for transportformernes sammensætning

Det fremgår af KIK2-analysen, at København selv ved fuld udbygning af de skitserede kollektive infrastrukturprojekter ikke vil være i stand til at realisere den vedtagne målsætning for trafikformernes sammensætning, som den er nedfældet i den eksisterende Kommuneplan 2015 og formodentlig skal videreføres i Kommuneplan 2019. **Der skal nødvendigvis fremsættes strategier for, hvordan en reduceret bilisme kan transformeres til kollektiv trafik.** Men et sådant perspektiv er total fraværende i den fremlagte kommuneplanstrategi. Kommunen er langt fra - via det kollektive trafikudbud - at nå op på målsætningen om 1/3 af de kørte ture med kollektiv trafik, ja fjerner sig endog mere og mere fra målsætningen, således som det fremgår af nedenstående illustration fra Forslag til kommuneplanstrategi 2018 (s. 10):

Fordelingen af kørte ture i København



43%

andelen af kørte ture i bil er steget fra 38% til 43% i 2013-2016



35%

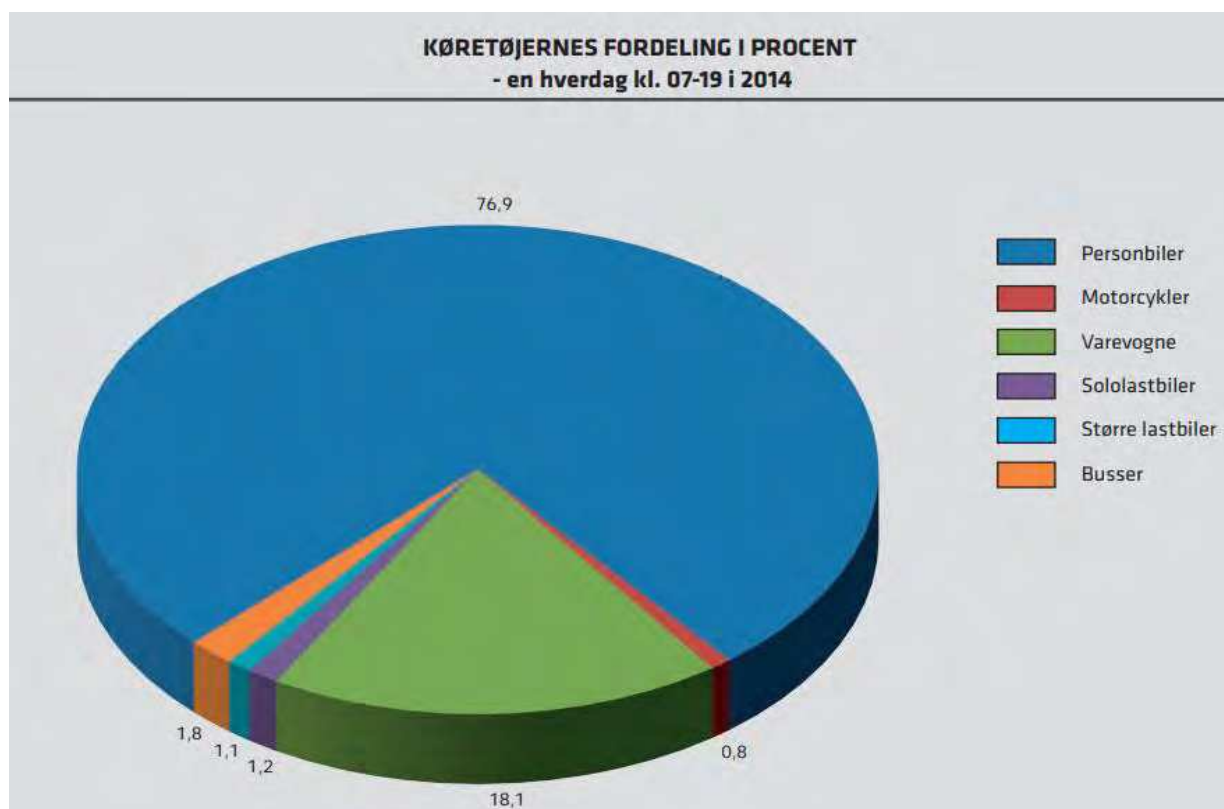
andelen af kørte ture på cykel er stort set uændret fra 36% til 35% i 2013-2016



22%

andelen der bruger den kollektive trafik er faldet fra 26% til 22% i 2013-2016

Køretøjernes fordeling fremgår af nedenstående figur:



Som det kan ses af figuren er det ikke ligefrem den kollektive trafik, der optager vejarealet. Busserne udgør kun 1,8 % af køretøjerne. Når Metroringen åbner bliver bustrafikken tilmed kraftigt reduceret. Det betyder, at biltrafikken bliver begunstiget yderligere med mere plads. Det vil stimulere til endnu mere brug af bil. Dertil kommer så de store arealer, som bruges til bilparkering.

I Kommuneplanstrategien neden for (side 18) formuleres spørgsmålet om valg af transportformer, som om der er ubegrænset plads til både biler og kollektiv trafik:

<p>Kollektiv trafik og plads til biler Hvordan sikres en effektiv, bæredygtig og kollektiv transport i byen, således at alle kan komme rundt og såvel sundheden som luftkvaliteten forbedres – samtidig med, at der er plads til biler for dem, som har behov for dette?</p>	<p>Københavns Kommune inviterer til debat Dilemmaer i byens udvikling</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Som der står i strategien er ”bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel” og ”bilejerskabet i København er stigende”. En kedelig situation i betragtning af de mange miljøvenlige ord, der er blevet brugt i København lige siden **BR i 1996 besluttede, at biltrafikken ikke skulle stige yderligere**. At vi nu er i denne situation er ikke mærkelig: trafikpolitikken har lagt op til denne udvikling.

Vi er i øvrigt **særdeles kritiske over for valg af en relativ målsætning for transportformernes sammensætning, dvs. 1/3 målsætningen for hver af transportformerne bil, kollektiv trafik og cykler, som endog ikke har et indbygget år for realisering af målsætningen**. En sådan målsætning betyder ikke nødvendigvis en dæmpende effekt på dominansen af personbiler, som får mulighed for at vokse, såfremt de øvrige transportformer ligeledes fremmes.

Målsætningen bør rumme **et absolut mål for reduktion af bilbaseret transport**. Vi vil foreslå, at **kommunen i sin plandokumenter kun har en målsætning for transportformernes sammensætning**, og vi finder større fornuft set i et bæredygtighedsperspektiv at anvende målsætningen om at mindst 75 % af transportens ture skal være med cykel, kollektiv trafik eller gang.

I klimaplanen er året for realisering af målsætningen 2025, og såfremt det forekommer forvaltning og politikere urealistisk at nå målsætningen i klimaplanen, så det det jo den valgte transportpolitik, der er utilstrækkelig, og ikke målsætningen.

Alternativer til massiv udbygning af metro

Vi vil beklage, at københavnerne ikke får mulighed for at tage stilling til alternative visioner for infrastrukturudvikling til den ikke særlig visionære KIK2 analyse med massiv satsning på yderligere metroudbygning i form af M6 og en metrohavnering.

Alternativt har Region Hovedstaden i samarbejde med trafikforskere fra DTU udformet strategier, som i større omfang bygger på **et radiale letbanesystem fra den kommende letbane i Ring3**, som netop har den ledsagefunktion, at strategien - ud over at frembyde et alternativ til bildominans ved

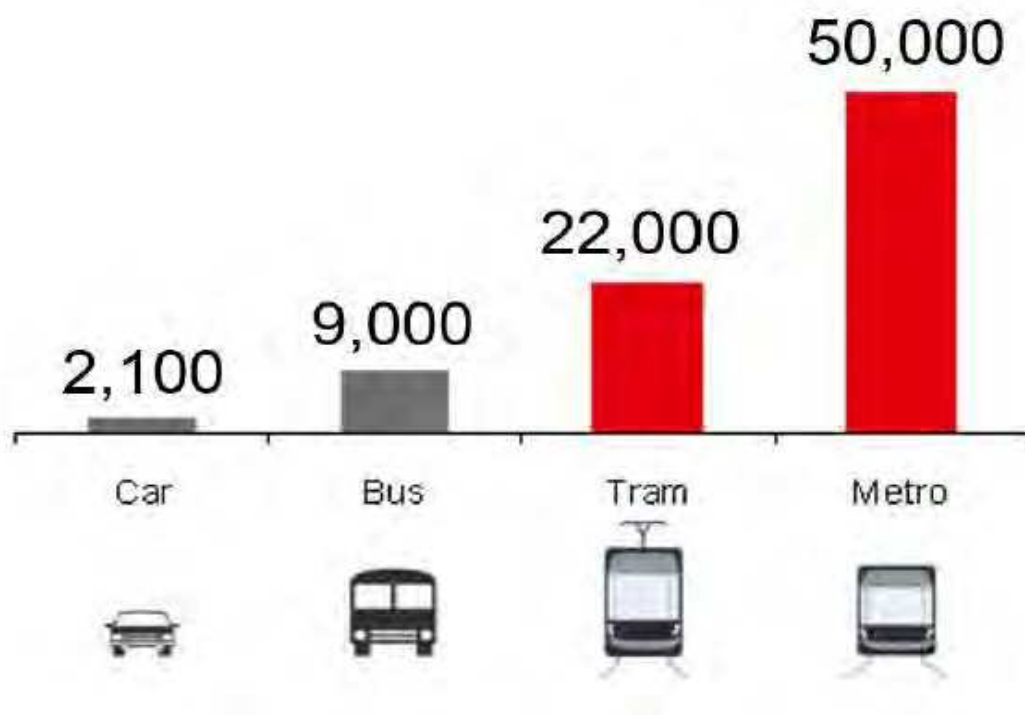
sin placering i gadeniveau - kan virke opbremsende på den voldsomme trafikbelastning fra personbilen.

DTU letbaneanalysen ”Analyse af potentialet for flere letbaner i Hovedstadsregionen” fra 2013 ses her:

http://www.transport.dtu.dk/-/media/Centre/Transport-DTU/Forskning/publikationer/2013/Rapport_6-2013_letbaner-i-hovedstadsregionen_hjemmesiden_mindrefil.ashx?la=da&hash=884884BA7A2226E76FC9D8D818900B0CD1E546CB

Arealforbrug for kollektive transportmidler.

Nedenstående figur illustrerer sammenhængen mellem arealforbrug og transportkapacitet: Fortsat at satse på, at personbiler skal optage så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis man mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik.



Figuren fra Bombardier viser, hvor mange mennesker man kan flytte pr. time på 3.5 meters bredde.

Vi håber, at Københavns kommune i langt højere grad vil bruge pladsen til letbaner (tram) end vejbaner. Som man kan se har letbanen ca. 10 gange større kapacitet. Og det er meget billigere at satse på letbaner end metro.

Lokalisering af byudviklingsområder og befolkningsprognosen

Vi sætter samtidig spørgsmål ved, om det er en supergod ide forsat at placere hovedparten af kommunens byudviklingsprojekter i havneområdet, blot fordi der er plads der, og det af to grunde.

For det første vil en havneplacering alt andet lige være mere transportskabende end en alternativ placering. Det kunne samfundsøkonomisk være en bedre løsning i samarbejde med omegnskommunerne og Region Hovedstaden at finde mere relevante lokaliseringer for en kommende byudvikling, eksempelvis i de kommende byudviklingsområder langs ring3 letbanen.

For det andet er vi ikke så sikre på, at den skitserede økonomiske vækst og behovet for fremtidig byudvikling ser så lys ud: det er ikke utænkeligt at nye finansielle kriser og boligbobler ligger og lurser på os. Såfremt den økonomiske udviklingskurs er bugtet, så vil overkapacitet på bolig- og erhvervsbyggeri-området være en fare.

I den forbindelse efterlyser vi en mere detaljeret redegørelse og velargumenteret begrundelse for den befolkningsprognose, som kommuneplanstrategien er baseret på, fra 602.504 per 1.1.2017 til 725.808 i 2032 – Kommuneplanstrategien s. 6. Hvor meget af denne tilvækst er baseret på fødsler og dødsfald, og hvor mange på tilflyttere og fraflyttere? Hvordan ser den kommende aldersfordeling ud og sammensætningen på nationalitet? En sådan analyse omkring befolkningsprognosen ser ikke ud til at være tilgængelig. Og hvorledes ser det forventede bilejerskab ud, blandt andet set i lyset af befolkningens alderssammensætning?

Københavns kommune bør som vært for C40 Cities i 2019 udvise lederskab for udvidet måling af drivhusgasser

Vi vil opfordre kommunen til at efterkomme og stå i spidsen for en udvidet måling af drivhusgasudslip i kommunen set i lyset af den interessante rapport "Global Protocol for Community-Scale Greenhouse Gas Emission Inventories" udarbejdet af World Resource Institute i samarbejde med C40 Cities – se nedenstående link:

https://www.wri.org/sites/default/files/global_protocol_for_community_scale_greenhouse_gas_emissions_inventory_executive_summary.pdf

Her opfordres byerne i sammenslutningen C40 Cities, som nu omfatter mere end 70 byer, heriblandt København, til at anvende de samme og udvidede standarder til at måle og rapportere drivhusgasudslippet i de deltagende byer. København skal være vært for det kommende møde i gruppen i 2019, så det vil sende et godt signal til omverdenen, såfremt København vil gå i spidsen for denne udfordring, så vi ikke fortsat fejler en stor del af vort drivhusgasudslip ind under gulvtæppet.

Opfordringen lægger vægt på ikke blot at måle det territoriale udslip, men tage udgangspunkt i et forbrugsbaseret drivhusgasudslip, dvs. at indregne udslippet af drivhusgasser forbundet med produktion af varer i udlandet, som forbruges i eksempelvis København. Ligeledes skal drivhusgasudslip fra den internationale transport til byerne i form af varer produceret i udlandet til forbrug i byerne indregnes og ligeledes den flytransport, som udgår fra byerne og den med flytrafikken forbundne transport til og i lufthavnen, konkret i tilfældet Københavns lufthavn.

Vores spørgsmål lyder: hvor langt er Københavns kommune kommet i sine overvejelser og praksis om en sådant alternativ beregningsmetode for sit drivhusgasudslip som baggrund for sin klimapolitik?

Parkeringspladser – parkeringspolitik

Den rette parkeringspolitik vil være et centralt middel til at komme langt med målsætningen at fremme en bæredygtig trafikudvikling, dvs. en udvikling som skaber mindre støj, mindre forurening med NOx'er og partikler og er trængselsreducerende

Det er meget attraktivt at være bilist i København, når blot man skræller al det sædvanlige brokkeri over p-pladser og opgravninger væk. Det er billigt at parkere som beboer. Og størstedelen af bilpendlerne har altid/næsten altid parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Nedenstående figur viser den store stigning i antallet af privatbiler. Det er personbiler der dominerer vejbanerne.

Samlet stigning i pct. Fra 2012 til 2016 i antallet af privatbiler

Bydele:	Stigning i pct.	Bydele:	Stigning i pct.
1. Indre By	11,3	7. Brønshøj-Husum	11,0
2. Østerbro	8,3	8. Bispebjerg	9,8
3. Nørrebro	12,6	9. Amager Øst	13,2
4. Vesterbro/Kgs.Engh.	14,4	10. Amager Vest	19,7
5. Valby	11,4	Uden for inddeling	6,2
6. Vanløse	10,2	København i alt	12,2

Det er en opgørelse fra 2014, men den er givetvis stort set den samme nu.

Og størstedelen af bilpendlerne har altid/næsten altid parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det skyldes naturligvis at Kommunen igennem årtier har krævet rigeligt med pendlerparkeringspladser i forbindelse med nybyggeri.

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Parkeringspladserne er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattet, selvom de repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på op til 2.400 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 26.400 kr. for et arbejdsår på ca. 11 måneder.

Der bygges parkeringspladser i tusindvis. Carlsberg Byen, som ellers gerne vil betone det grønne, praler for tiden i helsidesannoncer med "nul bil-os og masser af P-muligheder". Det henstår i det uvisse, hvordan Carlsberg Byen vil skaffe bilerne til og fra Carlsberg Byens 4.500 parkeringspladser uden miljøbelastninger.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vare – lasttrafik og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning af en eller anden art.

Danmark er berømt ude i verden på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl. Ham lytter man til andre steder i verden:

"Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til debiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."

Citat af arkitekt Jan Gehl fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Desværre lytter man ikke til ham i Danmark på parkeringsområdet. Her er det gået helt galt igennem de seneste årtier også i København, der ellers ikke kan finde miljøvenlige ord nok til at rose sig selv.

Et af de helt store problemer er al den trafik, som dagligt skabes af pendlerne. Det er sådan, at 43 % af de pendlere, der kommer til de indre bydele fra ringbyen, kører i bil. 44 % af pendlerne der benytter de store transportkorridorer kommer også i bil. I disse pendlerbiler er der i gennemsnit i myldretiden 1,05 person. Der er altså 3-4 tomme siddepladser i alle personbilerne i myldretiden.

Parkering skaber en masse bilkørsel, der giver luft- og støjforurening, trængsel og ulykker. Tillige undergraver let adgang til p-pladser brug af cykel og kollektive transportmidler og derved også den reduktion af CO₂-udslippet, som Københavns Kommune har en målsætning for.

Kommunerne bestemmer helt selv antallet af P-pladser: Fra 0 kvadratmeter og opefter.

I den seneste "Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri" af juni 2017 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er anført følgende om kommunernes beføjelser.
<http://historisk.bygningsreglementet.dk/file/648123/Parkeringsvejledning.pdf>

2. Generelt om kommunalbestyrelsens afgørelse om parkeringskrav

Det er kommunalbestyrelsen, der er bygningsmyndighed, og som træffer afgørelse i byggesager, herunder afgørelse om parkeringskrav i en konkret byggesag.

Kommunalbestyrelsen fastsætter i byggetilladelsen tidspunktet for, hvornår parkeringsarealet skal anlægges, og hvor stor en del af grundens areal der skal udlægges til parkeringsareal.

Kommunalbestyrelsen kan efter en konkret vurdering nå frem til, at der skal udlægges 0 m² af en grundens areal til parkeringsareal, hvis der efter kommunens konkrete vurdering ikke er behov for etablering af parkeringspladser på den pågældende grund. I disse tilfælde vil der ikke være tale om, at kommunen meddeler dispensation, idet kommunen fastsætter parkeringskravet til 0, og ikke fraviger et parkeringskrav.

Det er derfor ærgerligt og uforståeligt, at Københavns kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri og tilmed også til pendlere.

Derved stimulerer man naturligvis til bilbrug og derved undergraves alle de pæne ord om "Bæredygtige Byløsninger" og "De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære". Københavns kommune gør det både med vejbyggeri, som en Nordhavnsvej til 2,9 mia. kr., parkeringskrav og attraktiv bilorienteret signalstyring (bortset fra enkelte steder) yderst tillokkende at tage bilen med på arbejde. Det er derfor ikke mærkeligt at "bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel"

Her ses de pæne ord fra Kommuneplanstrategien (s. 28 og s. 32), men hvordan skal opgaven løses?

2

BÆREDYGTIGE BYLØSNINGER

Global og national dynamo

København skal være CO₂ neutral i 2025. København skal fortsat kendes på sine store og små grønne, rekreative områder. København skal forbedre de bæredygtige byløsninger og den innovative velfærdsteknologi, som byen og virksomhederne allerede rummer. København skal samtidig være udstillingsvindue for såvel københavnske som danske virksomheders bæredygtige byløsninger, så de kan bruge København som springbræt til at bringe løsningerne ud i verden. De bæredygtige byløsninger skal bidrage til en bæredygtig udvikling af verdens byer og realiseringen af FN's 17 verdensmål, der sætter 17 konkrete mål for en global bæredygtig udvikling. Samtidig skal de tiltrække talenter, gæster, virksomheder og investeringer med interesse for bæredygtige byløsninger til København.

København skal være verdensby med nationalt og globalt ansvar for de bæredygtige byløsninger, til gavn for københavnerne og udviklingen af nye lokale, regionale og nationale arbejdspladser.

De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære

Byens trafik skal være så effektiv og miljøvenlig som mulig og sikre, at det er let for københavnerne, og dem der arbejder i hovedstadsregionen at komme frem. Det skal være attraktivt, trygt og nemt at cykle, gå eller benytte byens bæredygtige og kollektive trafik også for borgere med handicap og gangbesvær. Samtidig skal brugen af biler og diseldrevne køretøjer mindskes, så trængslen på vejene og støjniveauet reduceres, samtidig med at luftkvaliteten i byen forbedres. Byudvikling og byggeri skal bidrage til, at det er nemt og fordelagtigt at benytte delebilsordninger, samkørsel, elbiler mv. som belaster byens veje, støjniveau, miljø og luftkvalitet mindst muligt. De sundhedsmæssigt mest bæredygtige transportformer skal fremmes. Den lokale og regionale kollektive trafik skal styrkes og spille sammen, så muligheden for at vælge bilen fra og den kollektive transport til, er attraktiv.

I en artikel i Altinget fra den 8. november opsummerer RBT, hvorledes parkeringspolitiske foranstaltninger kan bidrage til at fjerne den mest unødvendige biltrafik. Hele artiklen vedlægges som bilag til høringsvaret.

Jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik

Regulering af biltrafik via parkeringspolitiske foranstaltninger vurderes af adskillige trafikforskere som det mest effektive middel til at få fjernet den mest unødvendige biltrafik.

Logikken er enkel: jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik. I reference til Københavns Kommunes Parkeringsredegørelse 2018 formuleres parkeringsproblematikken således: ”Opjustering af pris for beboerlicens, udvidelse af betalingszoner samt opjustering af timetakster forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til andre transportformer, mens forbedrede muligheder for bilparkering forventes at have en modsat effekt.”

Parkeringspolitikens potentiale

Følgende fire parkeringspolitiske foranstaltninger, som kan bidrage kraftigt til et bæredygtigt transportmodalskift, kan folketingspolitikkerne direkte eller indirekte fremme.

For det første: Lad kommunerne bibeholde de indvundne p-afgifter med en klausul om, at de skal bruges til gavn for den kollektive trafik.

For det andet: Gør det ikke muligt for statslige – og private – arbejdspladser i bycentrene at tilbyde gratis p-pladser til medarbejderne, hvilket bidrager til unødigt pendling og undergraver den kommunale afgiftspolitik.

For det tredje: Gør det til praksis at fremme bilfri boligområder. Mange byboere uden bilejerskab vil elske at bo i et ikke-bil-belastet område.

Men den politiske modvilje er stor, idet det formodes, at et bilfrit boligområde ikke vil tiltrække de ”rigtige” befolkningsgrupper, som har råd til at betale de diskriminerende høje boligudgifter.

Carlsberggrunden, som er en biltrafikgenerator gennem tætte bykvarterer, burde have været det første forsøg som bilfrit boligområde, men det kan fortsat nås i anden etape af byudviklingen i Nordhavnsområdet, eksempelvis på Refshaleøen.

Og endelig som det fjerde: Parkeringsnormerne i forbindelse med nybyggeri ved kollektive knudepunkter, eksempelvis den dyre metroring, skal reduceres til et minimum. Det er spild af kostbare infrastrukturprojekter, såfremt de ikke skal benyttes af bilpendlere.

Kjeld A. Larsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik

Bilag

Altinget Transport 8. november 2018



Elbiler er langt fra at løse transportens fortsat stigende klimagasudslip, skriver formand for Rådet for Bæredygtig Trafik, Kjeld A. Larsen (Foto: Thomas Lekfeldt/Ritzau Scanpix)

DEBAT: Regeringens tiltag om at stoppe for salg af fossilt drevne biler fra 2030 bringer os ikke i mål, skriver formanden for Rådet for Bæredygtig Trafik, Kjeld A. Larsen.

Af Kjeld A. Larsen

Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Regeringens længe ventede klimaplan har primært et skud i bøssen på transportområdet: stop for salg af biler på fossilt brændstof fra 2030.

Men midlet, elbiler, er langt fra at løse transportens fortsat stigende klimagasudslip og overgang til et bæredygtigt samfund.

Argumenter for ikke at satse på elbilen

I Rådet for bæredygtig trafik (RBT) har vi følgende argumenter for ikke at satse på elbilen som løsningen på transportens klimabelastning.

FAKTA

Biltransport begunstiges politisk, så et modalskift mod mere bæredygtige transportformer modarbejdes, eksempel via

befordringsfradrag, som specielt tilgodeser velstillede borgere i det nordlige Sjælland

Kjeld A. Larsen Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Inden en elbil tages i brug har allerede mellem en fjerdedel og tredjedel af elbilens CO₂-udslip i bilens samlede livscyklus fundet sted i forbindelse med dens produktion.

Dernæst skal den anvendte el komme fra ikke-fossil energi. Elbiler bidrager til at reducere luftforureningen for NO_x og partikler, men støjplagede boliger forbliver fortsat et stort problem.

Dog allervigtigst: Biler – uanset drivmiddel – fylder og bidrager til det stadig mere problematiske trængselsproblem, som plager indfaldsvejene til og livsudfoldelsen i vore større byer, specielt København.

Fjern befordringsfradraget for bilister

Hvad bør vi så konkret opfordre den danske regering til at iværksætte for at reducere transportens voksende drivhusgaseffekt og bidraget til byernes forstoppelse?

Biltransport begunstiges politisk, så et modalskift mod mere bæredygtige transportformer modarbejdes, eksempel via befordringsfradrag, som specielt tilgodeser velstillede borgere i det nordlige Sjælland, så RBT's opfordring lyder: Fjern befordringsfradraget for bilister, men bibehold det samtidig for pendlere, som vælger bæredygtige transportformer.

Som købere af kollektiv trafik for borgernes penge, burde politikerne samtidig sørge for større fremkommelighed for busser på indfaldsveje og i bymiljøet.

Det kunne være via en sikring af en kørebane til den kollektive trafik, som så ved sit eksempel på øget fremkommelighed kunne lokke bilpendlere til at fravælge bilen som et ringe pendlinginstrument.

Politikerne kan således beslutte at ændre spillereglerne mellem transportformerne til fordel for de transportformer, som ikke belaster klima og miljø.

Forskel mellem rød og blå blok i hastigheden for indfasning

Alle politikere er enige om, at dieseltog skal erstattes af jernbanenettets elektrificering, men forskellen mellem rød og blå blok om prioritering og dermed hastigheden for indfasning er betydelig.

Symboliseret ved blå bloks betoning af "Nu er det bilernes tur", hvilket det i øvrigt i de nuværende politikeres levetid altid har været.

Timemodellen er væsentlig for at give hele jernbanenettet et løft, så derfor skal gennemførelsen af projektet ikke alene være afhængig af en togfond baseret på indtægter fra Nordsøolien.

Og RBT går selvfølgelig ikke ind for bro- eller tunnelprojekter, som alene begunstiger bilisters fremkommelighed.

De fire vigtigste klimapolitiske tiltag på transportområdet

De fire vigtigste midler, som kan sikre en mindre klimabelastende transportpolitik, er etablering af trængselsring/roadpricing, indførelse af miljøzoner, etablering af et skinnebåret transportsystem på de store indfaldsveje i form af letbaner og parkeringspolitik. I alle fire tilfælde er det staten, som kan og skal være garant for anvendelse af foranstaltningerne til og i de større danske byer.

Da Københavns kommune i 2009 vedtog sin klimaplan med målsætningen om CO₂-neutralitet i 2025, var forventningen, at en trængselsring skulle bidrage bravt til planens realisering på transportområdet.

Siden Thorning-regeringen trak tæppet væk under denne forventning, har Københavns Kommune ikke anet sine levende råd om, hvorledes transporten kan bidrage tilstrækkeligt til at nå den formulerede målsætning.

Et af de beskedne resultater i kølvandet på den nedsatte Trængselskommissions arbejde var iværksættelsen i 2013 af et mindre forsøg med implementering af et roadpricingsystem.

Sund & Bælt, som har stået for forsøget, har udsat to leverandører af satellitbaseret udstyr til roadpricing for en omfattende test. Testen dokumenterer, at teknologien til roadpricing er klar.

Det er teknologisk bærbart at introducere roadpricing i en større målestok, eksempelvis i hovedstadsregionen med landets største trængselsproblemer.

Princippet, at man skal betale for at slide på vejinfrastruktur og for udslip af drivhusgasser og forurenende partikler, virker åbenbart reducerende på kørselens omfang.

Men den nuværende transportminister har allerede skudt en eventuel beslutning om at gå efter gevinsten ned: hellere last end first mover.

Et andet område, som kræver ændret lovgivning for at kommunerne kan komme videre med klimaarbejdet og indsats i forhold til at beskytte borgernes helbred, er udvidelsen af miljøzoner til at omfatte personbiler, og for Københavns Kommunes vedkommende tillige introduktion af en miljøzone for vandbåren trafik i Inderhavnen.

Letbane

RBT har stor tiltro til overfladebaserede skinneløsninger i form af letbaner, som har ret stor kapacitet til erstatning for de mange biler med den ringe transportkapacitet.

Det har man fundet ud af i Aarhus, i Odense og i de københavnske forstadskommuner i form af letbanesamarbejde i Ring3.

Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune har netop offentliggjort sin seneste rapport for den langsigtede udbygning af den kollektive transport i København (KIK2), som primært satser på mere kostbar metroudbygning frem til 2050, men som dog omfatter en enkelt letbanelinje fra Gladsaxe, over Tingbjerg og via Frederikssundsvej til Nørrebro station (i 2035) og videre til Nørreport station (i 2050).

Flertallet af partier i Københavns kommune har ingen intentioner om at koble den kommende letbane i Ring3 sammen med et foreslået radialt letbanesystem mod hovedstadens centrum.

Når den indre letbanering åbner i 2019, bliver åbningen ledsaget af en kraftig reduktion af buslinjerne i centralkommunerne, så målet om at nå målsætningen, at 33 procent af transporten til og fra kommunen skal varetages af den kollektive trafik, fortoner sig i det fjerne.

Metro og byudvikling

Den bagvedliggende årsag er, at metrogælden på 16 milliarder kroner skal hævles af, hvorfor borgerne skal tvinges ned under jorden.

En indre metroring vil kun i meget beskeden grad blive benyttet af pendlerbilister, men først og fremmest af tidligere buspassagerer – og cyklister.

Flere skift og såkaldt kvalitetstillæg til kommende metrokørsel er tillige konsekvenser for passagererne af transportomlægningen.

Hele metroprojektets levedygtighed er koblet sammen med byudviklingen under By & Havns ledelse. Salg af grunde i byudviklingsområderne Ørestaden og Nordhavnen skal finansiere metroudbygningen.

Københavns Kommunes store byudviklingsområder i Ørestaden, Nordhavnen og Carlsberg er voldsomme biltrafikgeneratorer, hvorfor stærke politiske kræfter nationalt og i København arbejder for at få etableret en havnetunnel, en østlig ringvej.

Københavns Kommune kæmper blandt andet med forstadskommunerne om de store entreprenørers valg for lokalisering af nye teknologi- og hotelvirksomheder i netop deres udpegede byudviklingsområder.

Forhandlingsplanlægning

I Københavns Kommune har denne konkurrence med storbyer i det nære udland og forstadskommuner bidraget til den type uigennemsigtig byplanlægning, som kan betegnes forhandlingsplanlægning.

Meget lidt er reguleret på forhånd, så entreprenørerne har et stort spillerum til at få indføjede bestemmelser, som ikke ville være muligt i en normal lokalplansproces.

Her burde hovedstadsregionen og staten blande sig og bidrage til at fastlægge nogle mere overordnede rammer for byudviklingsområders omfang og placering.

På det seneste har regeringen og overborgmester Frank Jensen fremsat forslag til et omfattende byudviklingsområde i havnen, som blev døbt Lynetteholmen, der tillige er forbundet med kostbar – og nødvendig – fremtidig kystsikring.

Men er det rationelt – i forventning om fortsat befolknings- og erhvervsudvikling i storbyen – at satse på så voldsom en biltrafikgenererende byudvikling i netop havneområdet?

Såfremt store finansielle kriser fortsat er en del af fremtidsudsigterne, så er et af de store spørgsmål: Bliver vi vidne til et af fremtidens store fejlinvesteringsprojekter?

Jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik

Regulering af biltrafik via parkeringspolitiske foranstaltninger vurderes af adskillige trafikforskere som det mest effektive middel til at få fjernet den mest unødvendige biltrafik.

Logikken er enkel: jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik. I reference til Københavns Kommunes Parkeringsredegørelse 2018 formuleres parkeringsproblematikken således: ”Opjustering af pris for beboerlicens, udvidelse af betalingszoner samt opjustering af timetakster forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til andre transportformer, mens forbedrede muligheder for bilparkering forventes at have en modsat effekt.”

Parkeringspolitikens potentiale

Følgende fire parkeringspolitiske foranstaltninger, som kan bidrage kraftigt til et bæredygtigt transportmodalskift, kan folketingspolitikkerne direkte eller indirekte fremme.

For det første: Lad kommunerne bibeholde de indvundne p-afgifter med en klausul om, at de skal bruges til gavn for den kollektive trafik.

For det andet: Gør det ikke muligt for statslige – og private – arbejdspladser i bycentrene at tilbyde gratis p-pladser til medarbejderne,

hvilket bidrager til unødigt pendling og undergraver den kommunale afgiftspolitik.

For det tredje: Gør det til praksis at fremme bilfri boligområder. Mange byboere uden bilejerskab vil elske at bo i et ikke-bil-belastet område.

Men den politiske modvilje er stor, idet det formodes, at et bilfrit boligområde ikke vil tiltrække de "rigtige" befolkningsgrupper, som har råd til at betale de diskriminerende høje boligudgifter.

Carlsberggrunden, som er en biltrafikgenerator gennem tætte bykvarterer, burde have været det første forsøg som bilfrit boligområde, men det kan fortsat nås i anden etape af byudviklingen i Nordhavnsområdet, eksempelvis på Refshaleøen.

Og endelig som det fjerde: Parkeringsnormerne i forbindelse med nybyggeri ved kollektive knudepunkter, eksempelvis den dyre metroring, skal reduceres til et minimum. Det er spild af kostbare infrastrukturprojekter, såfremt de ikke skal benyttes af bilpendlere.

•

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

14. november 2018

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Rasmus Rømeling, adm dir Urban Rigger

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Urban Rigger

POSTNR.

2900

BY

Hellerup

HØRINGSSVAR

Ifølge Kommuneplan 15 fremgår det, at husbåde maksimalt må have et etageareal på 300m². Urban Rigger laver studieboliger på vandet, indrettet i skibscontainere. En Urban Rigger indeholder 12 lejligheder ml. 24-27 m², samt 450 m² fællesområder. Det anbefales, at det maksimale etageareal for husbåde ændres til 350 m² i det omfang, husbåde er indrettet med 12 beboelser (eller mere). Subsidiær anbefales, at der gives dispensationsmulighed for maksimal etageareal, når der er tale om flere beboelser på een husbåd.

POSTNR.:

2900

BY:

Hellerup

ADRESSE:

Svanemøllevej 6

E-MAIL:

✉ rr@urbanrigger.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

14. november 2018

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Region Hovedstaden, råstofadministrationen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Region Hovedstaden

POSTNR.

3400

BY

Hillerød

HØRINGSSVAR

Læs venligst vedlagte.

POSTNR.:

3400

BY:

Hillerød

ADRESSE:

Kongens Vænge 2

E-MAIL:

✉ mette.simonsen.02@regionh.dk

MATERIALE:

 [hoeringssvar_planstrategi_koebenhavns_kommune.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Direkte 38665654

Journal-nr.: 17041275
Ref.: Mette Hald Simonsen

Dato: 14. november 2018

Høringssvar til forslag til Planstrategi 2018

Region Hovedstaden har læst jeres forslag til Planstrategi 2018. Regionen har noteret sig, at Københavns Kommune vil arbejde for, at gøre København til hovedstad for den bæredygtige byudvikling, hvor Københavns Kommune vil fokusere på at sikre, at københavnske og danske løsninger kan bidrage til at løse globale udfordringer til gavn for såvel klimaet som for grønne danske virksomheder. Københavns handlingsplan for arbejdet med FN's 17 verdensmål skal danne ramme for de fremtidige prioriteringer i byudviklingen – herunder fx CO₂-reduktion, klimatilpasning, bynatur, blandede byer, sundhed og mobilitet.

Region Hovedstaden vil foreslå, at der i disse prioriteringer også indgår en prioritering af reduktion i forbruget af ikkefornybare primære råstoffer som eksempelvis ler og sand, sten og grus. Der er et stort pres på de nationale ressourcer af primære råstoffer. Det er således en væsentlig samfundsopgave at opfylde FN's bæredygtigheds mål nr. 12 om ansvarligt forbrug og produktion ved at begrænse brugen af de primære råstoffer mest muligt og erstatte disse med sekundære råstoffer i form af genanvendte og genbrugte byggematerialer.

Region Hovedstaden vil derfor foreslå, at Københavns Kommune, forud for udarbejdelse af en kommende kommuneplan, også fokuserer på udarbejdelse af en strategi for cirkulær økonomi i bygge- og anlægsprojekter som en del af de konkrete indsatser beskrevet for princippet "En grøn, sund og bæredygtig by", hvor det beskrives, at cirkulær økonomi skal optimere byens ressourceforbrug.

Regionen vil henvise til uddrag af Regeringens Strategi for cirkulær økonomi: "Bygge- og anlægssektoren står alene for ca. en tredjedel af den samlede affaldsmængde i Danmark, og store dele af affaldet fra bygge- og anlægssektoren bliver i dag nyttiggjort med en lav værdi. Markedet for genanvendte råvarer kan styrkes ved at udsortere affald, der indeholder problematiske stoffer og tage vare på de værdifulde materialer, når bygninger bliver revet ned og skilt ad."

Region Hovedstaden vil desuden foreslå, at Københavns Kommune udarbejder en jordstrategi med fokus på bæredygtig jordhåndtering. Overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter betragtes traditionelt som et affaldsprodukt og en udgift ved bygge- eller anlægsprojekter. Jorden bør i stedet håndteres ressourceeffektivt og bæredygtigt.

Med venlig hilsen



Mette Hald Simonsen
Naturgeograf, specialkonsulent

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

13. november 2018

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Lars Toksvig

VIRKSOMHED / ORGANISATION

PLH Arkitekter

POSTNR.

2100

BY

Kbh.Ø

HØRINGSSVAR

På vegne af Ttit ejendomme as indsendes hermed Høringsvar: Forslag til ændringer af kommuneplanen, mht. friarealsprocent for ungdomsboliger Jyderup l.l.2018 Ejendommens nuværende lejer - uddannelsesinstitutionen DMJX - forventes inden for en årrække at opsigse lejemålet og flytte ud til Ørestaden. At finde en ny erhvervslejer vurderes at blive en udfordring grundet bygningens størrelse og store bygningsdybde, som vil gøre det svært at indrette attraktive tidssvarende arbejdspladser. Indledende undersøgelser viser midlertidigt at ejendommen kan indrettes effektivt til ungdomsboliger, grundet ejendommens disponering af brandtrapper, facadens vinduestakt og bygningens dybde. Derfor undersøger vi muligheden for konvertere Ejendommen Emdrupvej 72 til studieboliger, da vi mener at ejendommen vil kunne danne ramme om gode kvalitetsboliger til studerende, ikke mindst grundet ejendommens placering i byen: • Ejendommen ligger 400 meter fra Emdrup Station • Ejendommen ligger 150 meter fra det rekreative område Emdrup Søpark • Ejendommen ligger 300 meter til Emdrup Idrætsanlæg • Ejendommen ligger over for DPU, Aarhus Universitet på Emdrupvej • Ejendommen ligger tæt på Emdrupborg Kollegium Ejendommen er omfattet af Lokalplan nr. 348 der i § 9. kræver at ejendommens friarealer skal være af størrelsesordenen 60 pct. af boligetagearealet og 15 pct. af erhvervsetagearealet. Kommuneplanrammen 2015 der er gældende for området oplyser for område C1 en Friarealprocent, boliger generelt på 50%, men i tillæg nr. 25 til Kommuneplanen 2011 fremgår det af side 6 at: ” På den baggrund fastlægges et generelt krav til friarealer til kollegie- og ungdomsboliger på 30 % af etagearealet. Dette skal gælde for alle rammer uanset bebyggelsestætheden, og det svarer dermed til det friarealkrav, der stilles i de gældende kommuneplanrammer for de tætte områder (B6, C3 og S3).” Da ejendommens grundstørrelse er begrænset, ønsker vi at Kommuneplanen tillader at friarealerne for ungdomsboliger kan nedsættes til de 30 %, omtalt i Kommuneplantillæg 25, såfremt friarealerne vurderes af kommunen til at være af tilpas høj brugsmæssig kvalitet. Dermed kan en ny lokalplan udarbejdes for ejendommen og efter vurdering af kvaliteten af ejendommens friarealer - herunder fælles tagterrasser, tillade en konvertering til ungdomsboliger. Det vurderes at der hensigtsmæssigt kan tilvejebringes ca. 2950 kvm friarealer på grunden, hvoraf ca. 50 % tænkes etableret som hævede opholdsarealer i form af fælles tagterrasser, hvormed bygningen kan leve op til et fremtidigt krav om 30% friarealer. Vi ser frem til jeres tilbagemelding om vores forslag og står til rådighed for yderligere information Forslag til ændringer af kommuneplanen, mht. friarealsprocent for ungdomsboliger Jyderup l.l.2018 Ejendommens nuværende lejer - uddannelsesinstitutionen DMJX - forventes inden for en årrække at opsigse lejemålet og flytte ud til Ørestaden. At finde en ny erhvervslejer vurderes at blive en udfordring grundet bygningens størrelse og store bygningsdybde, som vil gøre det svært at indrette attraktive tidssvarende arbejdspladser. Indledende undersøgelser viser midlertidigt at ejendommen kan indrettes effektivt til ungdomsboliger, grundet ejendommens disponering af brandtrapper, facadens vinduestakt og bygningens dybde. Derfor undersøger vi muligheden for konvertere Ejendommen Emdrupvej 72 til studieboliger, da vi mener at ejendommen vil kunne danne ramme om gode kvalitetsboliger til studerende, ikke mindst grundet ejendommens placering i byen: • Ejendommen ligger 400 meter fra Emdrup Station • Ejendommen ligger 150 meter fra det rekreative område Emdrup Søpark • Ejendommen ligger 300 meter til Emdrup Idrætsanlæg • Ejendommen ligger over for DPU, Aarhus Universitet på Emdrupvej • Ejendommen ligger tæt på Emdrupborg Kollegium Ejendommen er omfattet af Lokalplan nr. 348 der i § 9. kræver at ejendommens friarealer skal være af størrelsesordenen 60 pct. af boligetagearealet og 15 pct. af erhvervsetagearealet. Kommuneplanrammen 2015 der er gældende for området oplyser for område C1 en Friarealprocent, boliger generelt på 50%, men i tillæg nr. 25 til Kommuneplanen 2011 fremgår det af side 6 at: ” På den baggrund fastlægges et generelt krav til friarealer til kollegie- og ungdomsboliger på 30 % af etagearealet. Dette skal gælde for alle rammer uanset bebyggelsestætheden, og det svarer dermed til det friarealkrav, der stilles i de gældende kommuneplanrammer for de tætte områder (B6, C3 og S3).” Da ejendommens grundstørrelse er begrænset, ønsker vi at Kommuneplanen tillader at friarealerne for ungdomsboliger kan nedsættes til

13/12/2018

Svar til: Hearing 47389 af: Lars Toksvig

de 30 %, omtalt i Kommuneplantillæg 25, såfremt friarealerne vurderes af kommunen til at være af tilpas høj brugsmæssig kvalitet. Dermed kan en ny lokalplan udarbejdes for ejendommen og efter vurdering af kvaliteten af ejendommens friarealer - herunder fælles tagterrasser, tillade en konvertering til ungdomsboliger. Det vurderes at der hensigtsmæssigt kan tilvejebringes ca. 2950 kvm friarealer på grunden, hvoraf ca. 50 % tænkes etableret som havede opholdsarealer i form af fælles tagterrasser, hvormed bygningen kan leve op til et fremtidigt krav om 30% friarealer. Vi ser frem til jeres tilbagemelding om vores forslag og står til rådighed for yderligere information Venlig Hilsen Henrik Schrøder Direktør Ttit Ejendomme as

POSTNR.:

2100

BY:

Kbh.Ø

ADRESSE:

Vermundsgade 38K

E-MAIL:

✉ Lt@plh.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

tlf 27200595

MATERIALE:

 [hoeringssvar_henrik_schroeder.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Ejendommens nuværende lejer - uddannelsesinstitutionen DMJX - forventes inden for en årrække at opsiges lejemålet og flytte ud til Ørestaden.

At finde en ny erhvervslejer vurderes at blive en udfordring grundet bygningens størrelse og store bygningsdybde, som vil gøre det svært at indrette attraktive tidssvarende arbejdspladser.

Indledende undersøgelser viser midlertidigt at ejendommen kan indrettes effektivt til ungdomsboliger, grundet ejendommens disponering af brandtrapper, facadens vinduestakt og bygningens dybde.

Derfor undersøger vi muligheden for konvertere Ejendommen Emdrupvej 72 til studieboliger, da vi mener at ejendommen vil kunne danne ramme om gode kvalitetsboliger til studerende, ikke mindst grundet ejendommens placering i byen:

- Ejendommen ligger 400 meter fra Emdrup Station
- Ejendommen ligger 150 meter fra det rekreative område Emdrup Søpark
- Ejendommen ligger 300 meter til Emdrup Idrætsanlæg
- Ejendommen ligger over for DPU, Aarhus Universitet på Emdrupvej
- Ejendommen ligger tæt på Emdrupborg Kollegium

Ejendommen er omfattet af Lokalplan nr. 348 der i § 9. kræver at ejendommens friarealer skal være af størrelsesordenen 60 pct. af boligeagearealet og 15 pct. af erhvervsetagearealet.

Kommuneplanrammen 2015 der er gældende for området oplyser for område C1 en Friarealprocent, boliger generelt på 50%, men i tillæg nr. 25 til Kommuneplanen 2011 fremgår det af side 6 at:

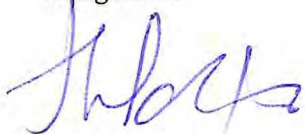
"På den baggrund fastlægges et generelt krav til friarealer til kollegie- og ungdomsboliger på 30 % af etagearealet. Dette skal gælde for alle rammer uanset bebyggelsestætheden, og det svarer dermed til det friarealkrav, der stilles i de gældende kommuneplanrammer for de tætte områder (B6, C3 og S3)."

Da ejendommens grundstørrelse er begrænset, ønsker vi at Kommuneplanen tillader at friarealerne for ungdomsboliger kan nedsættes til de 30 %, omtalt i Kommuneplantillæg 25, såfremt friarealerne vurderes af kommunen til at være af tilpas høj brugsmæssig kvalitet. Dermed kan en ny lokalplan udarbejdes for ejendommen og efter vurdering af kvaliteten af ejendommens friarealer - herunder fælles tagterrasser, tillade en konvertering til ungdomsboliger.

Det vurderes at der hensigtsmæssigt kan tilvejebringes ca. 2950 kvm friarealer på grunden, hvoraf ca. 50 % tænkes etableret som hævede opholdsarealer i form af fælles tagterrasser, hvormed bygningen kan leve op til et fremtidigt krav om 30% friarealer.

Vi ser frem til jeres tilbagemelding om vores forslag og står til rådighed for yderligere information

Venlig hilsen



Henrik Schrøder
Direktør
Ttit ejendomme as

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

12. november 2018

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

POSTNR.

1460

BY

København K

HØRINGSSVAR

Økonomiforvaltningen Christianshavns Lokaludvalg skal henvise til vedhæftede omfattende høringssvar af 13. juni 2018, som blev afgivet i forbindelse med den interne høring. Hvor Kommuneplanstrategien indeholder helt overordnede mål, pegede vi i høringssvaret på behovet på en konkretisering, hvilket ifølge Økonomiforvaltningens punktvis gennemgang i hvidbogen (side 22-32) vil ske i det videre planarbejde, hvor vi vil få mulighed for at bidrage yderligere. Om fortætning skiver Økonomiforvaltningen eksempelvis i hvidbogen, at der ikke er planer om fortætning af det gamle Christianshavn, og at planlægningen vil tage udgangspunkt i det enkelte kvarter. Om verdensmålene oplyses, at konkretisering vil indgå i forslag til kommuneplan 2019. Om vort forslag til indførelse af 30 km/t hastighedszoner henviser forvaltningen til, at Borgerrepræsentationen den 6. november 2017 har vedtaget en nul-vision for dræbte og tilskadekomne i trafikken, men tilføjer, at der også er en hensyn at tage i forhold til de, som vil blive økonomisk berørt af hastighedsbegrænsninger. Forvaltningen har noteret sig ønsket om tilstrækkelige offentlige vandposter og toiletter, og tilføjer, at dette må sikres gennem budgetlægningen. Til vore tanker om Nyholm bemærker forvaltningen, at der ved en ændret anvendelse af området vil blive taget højde for kulturhistoriske værdier og sammenhænge. Værdien af de gode strategiske mål kan først vurderes, når målene udmøntes i konkrete beslutninger og handlinger. Christianshavns Lokaludvalg er glad for, at vores ønsker og ideer er blevet noteret og vil indgå i det nærmere planarbejde, som lokaludvalget naturligvis vil deltage aktivt i og bidrage til. Siden den interne høring har statsminister og overborgmester løftet sløret for udvikling af en ny ø, Lynetteholmen. Lokaludvalget ser positivt på, at stat og kommune samarbejder og i fællesskab søger at løse flere politikområder samtidigt, herunder infrastruktur, boliger, erhverv og klimasikring. Det er dog samtidigt afgørende, at borgerne inddrages i de videre drøftelser. Med venlig hilsen Poul Cohrt, formand

POSTNR.:

1460

BY:

København K

ADRESSE:

Rådhusstræde 13

E-MAIL:

✉ christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk

ØVRIGE KONTAKTOPPLYSNINGER:

bxlr@kk.dk

MATERIALE:

 [christianshavns_lokaludvalg_om_kommuneplanstrategi_2018_-_juni_2018.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

Økonomiforvaltningen

13. juni 2018

Sagsnr.
2018-0144201

Dokumentnr.
2018-0144201-2

Økonomiforvaltningen har med brev af 25. april 2018 anmodet om bemærkninger til Kommuneplanstrategi 2018. Planen har mundtligt været forelagt for lokaludvalget, hvor der var lejlighed til at stille spørgsmål og komme med umiddelbare kommentarer. Hermed sendes vores høringssvar, som vi har valgt ikke at skrive ind i det særlige skema.

Befolkningstallet i Københavns Kommune har rundet 600.000 borgere, som bor i meget forskellige bydele med hver deres styrker og fokuspunkter. Christianshavn udgør sammen med Indre By den historiske kerne, som på godt og ondt befinder sig i en voldsom udviklingsproces, hvor nogle af de dilemmaer, som nævnes i strategioplægget, gør sig gældende med fuld styrke.

Dilemmaer for byens udvikling

En udfordring er at give plads for byens udvikling samtidig med, at byens egenart og rekreative områder sikres.

En anden er at sikre en effektiv, bæredygtig og kollektiv transport, så alle kan komme rundt, og hvor såvel sundheden som luftkvaliteten forbedres samtidig med, at der gives plads til biler for dem, som har behov for dette.

En tredje er at sikre boliger til københavnere med forskellige indkomstniveauer, så københavnere med almindelige indkomster ikke presses ud af byen.

På Christianshavn kan vi genkende de nævnte udfordringer vedrørende egenart, trafik og boliger.

Egenart

Christianshavn er en unik bydel med mange bevaringsværdige områder og fredede bygninger. Christianshavn er i kraft af de gamle forsvarsanlæg beriget med rekreative områder - både grønne og blå.

Vi er også begunstiget af kulturelle tilbud i bredeste forstand, lige fra Operaen til Loppen på Christiania, fra Noma til Reffen på Refshaleøen, ligesom Christianshavn huser kunstkolerne og en lang række kreative erhverv.

Christianshavns Lokaludvalg

Rådhusstræde 13
1466 København K

EAN nummer
5798009800275

Det ligger os meget på sinde, at disse unikke forhold på Christianshavn bevares og udvikles, samtidig med at vi i vores bydel bidrager til at løse de udfordringer, som er skitseret i kommuneplanstrategien.

Boliger og erhverv

Der er stor efterspørgsel efter boliger og erhvervsarealer på Christianshavn. Vi oplever, at de private investorer sætter lokalplanernes vedtagne bebyggelsesprocenter under pres, mens vi lokalt forsvarer bydelens egenart og de offentlige rum. Lige nu verserer plansager om Kuglegården og BaseCamp på Holmen og om Ørkenfortets omdannelse til hotel. Snart forlader forsvaret Nyholm. Hvad skal der ske her?

Det gamle arbejderkvarter har nu byens højeste boligpriser, hvilket truer den mangfoldige bydel. Hvordan kan vi få flere almene boliger, så der stadig er plads til almindelige mennesker? Christianshavn rummer som bekendt også fristaden Christiania – en by i byen med særlige kvaliteter og udfordringer.

Løsninger som tilgodeser både kommunen, investorerne og beboerne på Christianshavn kræver samarbejde og højt informationsniveau. Vi bidrager gerne og oplever, at vi bliver inddraget og hørt, men ikke altid fulgt.

Trafik

Trafikken i Torvegade mellem Amager og Indre By er voldsom og stigende, og det samme er tilfældet i Prinsessegade og videre ud ad Danneskiold-Samsøes Allé, som tidligere var en lukket intern vej, men som efter fjernelsen af busslusen er åbnet for gennemkørende trafik.

Christianshavns Torv har udviklet sig til en trafikal heksekedel med parkerede cykler og trængsel ved busstoppestederne. Vi savner ordentlige forhold for menneskemylderet ved torvet.

Kommuneplanstrategien bør pege på langsigtede trafikløsninger, der kan være med til at aflaste Indre By og Christianshavn for gennemkørende biltrafik.

Kommuneplanstrategien bør desuden omtale tilgængelighed på fortovene for fodgængere som et indsatsområde. Særligt omkring Christianshavns Torv oplever vi et stigende antal fodgængere, heriblandt mange turister, men de udsættes for forhindringer i form af butiksskilte på fortov.

Verdensby med ansvar

Kommuneplansstrategien skal sætte retning for Københavns udvikling i årene frem mod 2031, og tidsmæssigt falder det sammen med perioden for implementering af FN's verdensmål som har 2030 som bagkant.

Det er positivt, og i tråd med titlen ”Verdensby med ansvar”, at kommuneplansstrategien henviser til Verdensmålene, og ønsket om at København skal ligge i front med at bidrage til realiseringen af Verdensmålene. Men det er uklart, hvad det betyder i praksis. Er verdensmålene blot noget som København måler sig på, og sælger sig selv på, uden at det i øvrigt har konsekvenser?

Vi ønsker, at København bruger de 17 verdensmål og 169 delmål som et konkret styringsværktøj - at vi med udgangspunkt i Verdensmålene sætter os nogle ambitiøse og strategiske mål for den periode som kommuneplansstrategien dækker frem til 2031, som vil være med til at præge udviklingen i København. Det kan være mål for at nedbringe luftforurening og støjgener.

Kommunen har allerede udarbejdet en handlingsplan for FNs verdensmål, som peger på nogle relevante delmål. Kunne forslaget til kommuneplansstrategi 2018 indeholde en prioriteret liste af delmål, som København vil styre efter, og som der løbende vil blive monitoreret og rapporteret på?

Visionens 5 temaer

Oplægget har ikke konkrete svar på de opstillede dilemmaer, men indeholder nogle overordnede temaer, som det er svært at være uenig i:

1. En social og blandet by
2. En grøn og bæredygtig by
3. En kulturel storby med kant
4. En by i vækst med talenter og arbejdspladser
5. En international byregion

Christianshavn kan bidrage til udfoldelse af de fem temaer, både som Christianshavn er i dag, og som vi kan forudse en udvikling de kommende år.

Ad 1) En social og blandet by

Vi er enige i eksemplerne på konkrete initiativer.

Christianshavn vil gerne bidrage til skabelsen af boliger til københavnere, og vi har det relativt store område Refshaleøen og

mindre områder, hvor der vil kunne opføres almene boliger. Men lokaludvalget ønsker ikke yderligere fortætning på det gamle Christianshavn. Her skal ikke inddrages flere arealer i gårde og grønne områder til fortætningsbyggeri.

På Christianshavn kan boliger tilvejebringes ved at prioritere indretning af beboelse frem for hoteller i den eksisterende bygningsmasse, ligesom der bør gøres noget ved airbnb-udlejning af lejligheder. Det er vanskeligt at skabe et sammenhængende Christianshavn med den igangværende udvikling indenfor turistbranchen.

Derudover bør der fokuseres på fleksible boligløsninger. Fleksible boliger bidrager til fremtidssikrede løsninger som tilgodeser skiftende familiestørrelser, unge, ældre, handicappede og udsatte borgere.

Det er vigtigt, at det sociale område ikke bliver overset. København bør målrettet arbejde for bedre livsvilkår for kontanthjælpsmodtager og hjemløse. At ikke alle har et privilegeret liv er meget synligt på Christianshavns Torv, ved Christiania, ved varmestuen Fedtekælderens og andre steder.

Ad 2) En grøn og bæredygtig by

Det er de vedvarende skridt, som har gjort byen til noget særligt. År for år er der blevet investeret i bedre forhold for cyklende og gående. Promenader og broer langs og på tværs af havnen er blevet taget i brug af borgere og gæster. Mange byer er i hælene på København, når det gælder bæredygtig udvikling, men ved et fortsat, langt sejt træk bør det være muligt at forbedre københavnernes livsvilkår. Verdensmål og det gode hverdagsliv med sundhed og trivsel er to sider af samme sag.

På kortet over byudvikling er med lyserødt angivet Refshaleøen, som planmæssigt ligger i den såkaldte perspektivperiode efter 2027. Det er ikke for tidligt allerede nu at forberede trafikale løsninger. Vi er bekendt med, at der pågår en forundersøgelse af mulighederne for en havnetunnel, og at der har været ønsker fremme om en ny metrolinje mellem Refshaleøen og Brønshøj, samt planer om en cykel- og gangbro fra Refshaleøen over havneløbet. Alt dette vil få enorm betydning for Christianshavn, men er uomtalt i kommuneplanen.

Heller ikke mindre indgribende tiltag som indførsel af 30 km/t-zoner eller brug af støjsvag asfalt og udbygning af vandtransport er med. Etablering af 30 km/t-zoner er en næsten omkostningsfri ændring, som vil have stor betydning for bydelen og bylivet, som bør tilgodeses i trafikplanlægningen.

Andre byer er i fuld gang. Paris arbejder eksempelvis på i 2020 at have fartbegrænsning på 30 km/t på alle veje bortset fra de store boulevarder. I dag er der 30 km/t-zoner gennemført på 45 pct. af vejene. Baggrunden er, at hastighedsgrænsen på 30 km/t reducerer vejstøj og risiko for alvorlige ulykker. Paris er målrettet i gang med en transformation fra at være bilernes by til en by, der satser på en god kollektiv transport og gode forhold for cyklister og fodgængere.

I det hele taget er den gode by karakteriseret ved, at give plads til at folk trygt kan færdes og mødes. Det giver tryghed og livskvalitet med skønne pladser og grønne områder. Jo flere indbyggere, desto større er behovet for friarealer og grønne områder.

Kvaliteten ligger ofte i detaljen: Vi skal foreslå, at kommuneplanstrategien omfatter

- et indsatsområde vedr. flere offentlige vandposter, så efterspørgslen efter vand på flaske falder.
- et indsatsområde vedr. flere offentlige toiletter.

Ad 3) En kulturel storby med kant

Som tidligere beskrevet er Christianshavn en kulturel smeltedigel, som alle københavnere har glæde af. Inden for få år får vi et vandkulturhus og forhåbentlig et moderne, tilgængeligt bibliotek. Der bør i Kommuneplanen fokuseres på flere muligheder for idræt for alle befolkningsgrupper.

Befolkningstallet vokser i København og på Christianshavn, og det skaber behov for kulturelle investeringer, som kan understøtte bylivet. Den gode by bør indeholde parker og åndehuller til de mange nye københavnere.

I øjeblikket giver Refshaleøen plads til midlertidige aktiviteter, men fra 2027 skal denne ø udvikles som et nyt bo-område. Nyholm, som forlades af Forsvaret, er med mere end 300 års marinehistorie og sin centrale beliggenhed ved havnen en perle af national betydning, som vil kunne udvikles til et folkeligt og oplevelsesmæssigt samlingssted. På den anden side af havneløbet ligger Kastellet, som er et eksempel på et værdsat rekreativt område, hvor der afholdes forskellige kulturelle events i årets løb. Nyholm kan blive en vigtig brik i en samlet plan for havnen.

Ad 4) En by i vækst med talenter og arbejdspladser

Overordnet set er vi enig i eksemplerne på konkrete indsatser. Vækst bør dog ikke være et mål i sig selv, men vi ser gerne en økonomisk, miljømæssig og socialt bæredygtig udvikling

Christianshavn rummer i dag mange virksomheder inden for innovation, kreative erhverv og service - virksomheder, som tiltrækker medarbejdere fra hele København. Vi foreslår, at der i højere grad fokuseres på mindre produktionsvirksomheder og ikke mindst detailhandel. Og vi støtter tanken om den blandede by, med et miks af erhverv, boliger, handel og institutioner. Udviklingen af turisterhvervet må ikke ske på bekostning af det gode hverdagsliv for christianshavnerne.

Ad 5) En international byregion

Christianshavn ser sig som en vigtig brik i København som en international storby. Og vi vil gerne være en del af et København, der bidrager til udvikling af hele Danmark og til Øresundsregionen som en helhed. Sammenhængskraften mellem land og by skal sikres.

Dialogprocessen

Det er positivt, at der lægges op til dialog med københavnernes, og at der sættes på lokal debat og engagement i samarbejde med lokaludvalgene. På den måde kan vi være med til at forme den by, vi bor i. Men dette vil kun give mening, hvis der sker en konkretisering, hvor debatten bliver vedkommende for borgerne, hvilket vi forventer, vil ske i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019.

Vi er med på, at kommuneplanen skal udgøre en overordnet ramme, men der vil være en efterspørgsel efter, at der gives eksempler på dilemmaer og vægtning af de overordnede principper. Som grundlag for drøftelserne bør udarbejdes analyser og tal på bydelsniveau f.eks. om trafikudvikling.

Planen har et 12-årigt perspektiv, og der bør angives mål for rækkefølgen af de kommunale investeringer. Det vil også være nyttigt med sammenligninger med andre byer, som vi gerne vil måle os med, f.eks. Hamborg, Berlin og Stockholm, ligesom strategien bør omtale samarbejde med venskabsbyer og partnerskabsbyer.

Samspillet med staten

København er landets hovedstad, og meget afhænger af samspillet med staten, regionen og de omkringliggende kommuner.

Kommuneplanstrategien må derfor ses i en større sammenhæng, og vi har noteret os, at regeringen har nedsat en Hovedstadskommission, som har til opgave, at udarbejde en plan for hele hovedstadsområdet frem mod 2030.

På transportområdet er det afgørende, at der indføres en trængselsafgift eller roadpricing, som vil kunne reducere trængslen for bilerne og kunne bidrage til investeringer i trafikal infrastruktur,

herunder kollektiv transport og cykling. På dette område halter København langt efter Oslo og Stockholm.

Afsluttende bemærkninger

Sammenfattende mener vi, at det er en god ide, at planen forholder sig til byens udfordringer/dilemmaer, og vi kan støtte de overordnede principper for den retning, som København skal bevæge sig i.

Men vi har vi brug for noget mere konkret og forpligtende at forholde os til, hvis processen med Kommuneplanstrategien ikke kun skal være ord på papir, men skal rykke noget i forhold til byens udvikling og til København som rollemodel, som en verdensby med ansvar og livskvalitet. Vi vil særligt fremhæve betydningen af Nyholm, som vi på Christianshavn gerne vil bidrage til udvikling af, som vi gjorde med Papirøen.

Christianshavns Lokaludvalg stiller sig til rådighed for en fortsat debat om en udvikling, som ikke kun gavner vores bydel, men hele kommunen.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

10. november 2018

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Rasmus Christiansen

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Jeg synes, at oplægget til ny kommuneplan lover rigtig godt for København. Idet byen vokser, er det super vigtigt, at der stilles høje krav til byggeriet og de nye kvarterer. Jeg synes desværre, arkitekturen ser meget ens ud, når man kigger rundt på de større byer i Danmark og andre storbyer i fx Norden. Mørke mursten og sterile byrum. Hvor kunne det være fedt, hvis København krævede meget mere variation i form af materialer, farver, kontraster og detaljer, og fik skabt virkelig mangfoldige kvarterer, hvor man har lyst til at bo og opholde sig. Hvor man har råd til at bo, fordi den her 95 kvm regel for en boligs gennemsnitsstørrelse er sat ned eller måske endda slet ikke længere eksisterer. Så der bliver bygget det, der er behov for!

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Femkløvervej 3, 3. th

E-MAIL:

✉ rtorp@me.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

10. november 2018

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Carsten Maegaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Arkitekt m.a.a.

POSTNR.

7400

BY

Herning

HØRINGSSVAR

København er elsket for sin blanding af erhverv og boliger i en tæt bygningssubstans af 5-6 etagers huse, domineret af den taktile mursten eller pudset og malet overflade. Bygningerne er samlet i karreer med et klart offentligt gaderum og et lige så klart halvprivat gårdrum. Gårdrummene er, i takt med saneringen i de gamle bydele, blevet ændret til indbydende rekreative grønne opholdsarealer med lys og luft. Da det samtidig viser sig at være den optimale bygningshøjde i forhold til energiforbrug og miljø, bør fremtidens København bygge videre på disse to grundlæggende elementer(karré i max. 6 etager). Men husk at gårdrummene bør være mindst bygningshøjden x 1,5 i bredden. I Nordhavn og Sydhavn er de ofte for snævre til at tjene som rekreative rum. Stop for flere punkthuse. Og stop for yderligere boligudbygning i de gamle bydele. Fortæt i stedet for i de ældre forstæder som Glostrup, Rødovre m.fl. hvor der ligger mange ekstensivt udnyttede, udtjente erhvervsområder, der kan transformeres til boligformål. Det samme gælder mange blokbebyggelser fra 1960-70'erne, der kan fortættes til mere bymæssighed. Jeg ved godt at de ligger i andre kommuner, men set i helhedens interesse burde planen omfatte disse.

POSTNR.:

7400

BY:

Herning

ADRESSE:

Skoletoften 4

E-MAIL:

✉ maegaard.carsten@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

10. november 2018

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Bettina Hartmann

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Islands Brygge, og da jeg flyttede hertil i 2000 var vi vist omkring 7000 eller færre, nu er vi over 15.000 og skal være 25.000 om seks år, som jeg forstår det. Det har ændret området markant til at blive mere støjende og med mindre mulighed for at sidde i ro og fred på en plæne og læse en bog uden at blive forstyrret af diverse fester omkring en. Det har også ændret det positivt med flere sjove og skæve butikker, gallerier og cafeer. Men når jeg så læser at KBH er vokset med over 100.000 i de år, og skal vokse lige så meget de næste 12 år, så bliver jeg bekymret. Den by jeg elsker at bo i består både af mennesker, der bor her og tager hensyn til hinanden, OG af masser af natur og parker i vores baghaver. Jo flere mennesker der skal presses sammen på lidt plads, jo mere bekymret bliver jeg for, at det vil skabe udfordringer. Både i forhold til boligpriser (selvfølgelig), men også i forhold til støj og stress - og dermed bliver det mindre sandsynligt, at vi vil være gode til at vise hensyn, og kunne færdes trygt. Det fortæller KK ikke noget om hvordan vi skal håndtere? Og hvorfor er det at Københavns Kommune ikke stiller spørgsmålstejn ved hvor mange mennesker der skal flytte hertil, men bare siger OK? Hvorfor ikke hjælpe nærliggende kommuner eller endda resten af Sjælland til at skabe områder, der kan tilbyde noget lækkert byliv i ministørrelse, og med god offentlig transport til København, hvis de gerne vil på besøg? Hvilket bringer mig til byens gæster og turisme. Selvfølgelig vil vi gerne vise vores by frem og dele den med andre. Men jeg synes KK mangler at tage klart stilling til, at (om) vi prioriterer dem der bor her og betaler skatten. Så gæster skal instrueres i hvad hensynsfuld adfærd er i København, uanset om man er gæst fra Brøndby, Boston eller Beijing. Og KK skal lave klare rammer, såsom ingen forstærket musik i bybilledet uden tilladelse, så vi alle sammen kan være her. Det bør ikke være almindelig praksis at køre rundt på cykel eller i bil (eller partybus) og spille høj musik, eller at man ikke kan sidde i en park uden at dele sin musik med alle andre (eksempelvis). Ligesom vi naturligvis alle sammen smider affald i skraldespandene eller tager det med hjem - inklusiv cigaretskod, som er et kæmpe miljøproblem. Vi skal også lære vores udenlandske gæster at køre på cykel i trafikken, for de skaber fare for os alle sammen. Jeg synes godt vi må kommunikere om de udfordringer vi oplever med hinanden i bybilledet, og opstille rimelige rammer hvor nødvendigt. Hvordan hjælper KK borgere og gæster med at gøre det? Jeg undrer mig også over at de 17 verdensmål ikke er flettet ind i planen, og at der ikke er lagt konkrete planer for dem alle, på en måde der hænger sammen med by-udviklingen. En ting er den grønne profil, som er vigtig, helt sikkert (eks. SDG 7, 12 og 13 - selv om jeg ikke ser mange spor af 12 i planen?). Men der er også mål om lighed, ligestilling, fred og well-being, eks. SDG nr. 1, 3, 5, 10, og 16. Og den måde KBH jobcentre behandler nogle borgere på lever efter min bedste overbevisning ikke op til det, ligesom presset på vores grønne områder og den generelle stigning af antal mennesker på den samme plads ikke gavner - med mindre vi indarbejder nogle voldsomme kulturændringer i forhold til hvordan vi skal sameksistere fredeligt. København skal være for alle socialgrupper, og vi skal lære at respektere hinanden og værdsætte hinandens bidrag. Og tage hensyn. Hvordan vil Københavns Kommune bidrage til det? At sige at vi vil tage et socialt ansvar er flot, men hvordan ser det ud i praksis? Jeg synes også det burde være et krav for alle Københavner-virksomheder og organisationer, at de udarbejder en grøn rapport og CO2-fodaftryksanalyse, som KK stiller hjælp til rådighed med at udføre (skabeloner, rådgivning, etc.). Der er ikke tid til kun snak og flotte ord, der må bevidsthed og handling til. Og jeg forventer at KK går forrest. Hvilket bringer mig til bilerne. Nej, jeg kan ikke se at almindelige borgere i København har brug for en bil, eller at det at have en bil på vejen er en menneskeret. Hvis man bor og arbejder i København, har man ikke brug for en bil, med mindre man har et fysisk handicap eller lignende. Vi har rig mulighed for at bruge delebiler, offentlig transport og cykel. Jeg bryder mig ikke om forbud, og folk skal have lov til at have en bil hvis de ikke føler sig lykkelige uden. Men jeg synes ikke vi behøver at gøre det nemt for folk. Bilerne ud af byen, tak. Og hvis vi oven i købet vil bygge flere metrolinjer, så alle har gåafstand til metro, så kan jeg slet ikke se pointen i at arbejde for at gøre det bedre for bilerne også? Slet ikke når der inden for de 12 år ikke er udsigt til, at biler bliver miljøvenlige og CO2-fri. Hvis I havde udarbejdet en sammenhængende SDG-rettet plan, inklusive grønne rapporter og CO2-analyser ville I kunne se, at det ikke hænger sammen? Slutteligt: Nye høje huse, der skygger og tager al udsynet og udsigten i miles omkreds? Nej, det synes jeg nok ikke er en super god idé. Jeg værdsætter Københavns flade struktur, der er et åndehul i sig selv.

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Snorresgade 7, 3. th.

E-MAIL:

✉ bettina@brygge.dk

Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

8. november 2018

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Jørgen Dahl Madsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokalråd

POSTNR.

2100

BY

København

HØRINGSSVAR

Høringssvar om "Verdensby med ansvar, forslag til kommuneplanstrategi 2018" Oplæg fra Østerbro Lokalråds Miljøudvalg den 7. november 2018 Miljøudvalget støtter oplæggets ideer om vægt på bæredygtighed i globalt perspektiv samt ønsket om en by med kant, der udvikles sammen med borgere og virksomheder, så København kan afprøve nye og innovative måder til udvikling af det gode storbyliv. Kommuneplanen bør tilgodese følgende forslag, som er vedtaget af Østerbro Lokalråds Miljøudvalg i møde den 7. november 2018 i Østerbrohuset: - Størst mulig fokus på FN's 17 bæredygtighedsmål, særligt mål 11, 12, 13, 14 og 15 om bæredygtige byer og lokalsamfund. Konkret foreslår vi at der foretages en måling og vurdering af Københavns indsats i forhold til hvert enkelt af de 17 mål inden 2023. - Plantning af klimaskov i byen, jfr. et af FN's vurdering af behovet for skov (CO2 reduktion) på et areal svarende til Indien. Dette mål kan kun tilgodeses ved medvirken af verdens byer i lyset af konkurrencen om arealanvendelsen. Konkret foreslår vi, at København gennemfører den tidligere plan om at plante 100.000 træer inden år 2023. Der indføres et nyt mål om at plante 1 mio. træer inden år 2030. - Forslag om naturbaseret design af samtlige gaderum i København, jfr. FN's biodiversitets rapport om 2 års frist for opretning af biodiversiteten. Storbyerne kan spille en afgørende rolle i et samfund, hvor landbruget er effektiviseret til skade for biodiversiteten (jfr. eksemplet med overlevelse af honningbier i storbyen i modsætning til bierne i landbrugsområder). Østerbro Gadehaver er et konkret eksempel på et forsøg med naturbaseret design udført i praksis. - Forslag: Der udvikles en Vision om København som Verdens Klimahovedstad og en tilhørende plan for opfølgning ved en international mission for København til brug for C40 og den midtvejskonference om FN's bæredygtighedsmål, som afholdes i 2023 i København (halvvejs til opfyldelse af 2030 målene som vedtaget i 2015). Resultaterne af de ovennævnte forslag gøres klar til at blive præsenteret i 2023 på midtvejskonferencen.

POSTNR.:

2100

BY:

København

ADRESSE:

Kuhlausgade 32

E-MAIL:

 dahlmadsen@gmail.com

MATERIALE:

 [hoeringssvar_2018_final_oesterbro_lokalraad.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér



Miljøudvalget, formand Jørgen Dahl Maden, Kuhlaugsgade 32, 2100 Ø
Tlf. 29 25 86 55, mail dahlmadsen@gmail.com

Hørings svar om ”Verdensby med ansvar, forslag til kommuneplanstrategi 2018”

Oplæg fra Østerbro Lokalråds Miljøudvalg den 7. november 2018

Miljøudvalget støtter oplæggets ideer om vægt på bæredygtighed i globalt perspektiv samt ønsket om en by med kant, der udvikles sammen med borgere og virksomheder, så København kan afprøve nye og innovative måder til udvikling af det gode storbyliv.

Kommuneplanen bør tilgodese følgende forslag, som er vedtaget af Østerbro Lokalråds Miljøudvalg i møde den 7. november 2018 i Østerbrohuset:

- Størst mulig fokus på FN's 17 bæredygtigheds mål, særligt mål 11, 12, 13, 14 og 15 om bæredygtige byer og lokalsamfund. Konkret foreslår vi at der foretages en måling og vurdering af Københavns indsats i forhold til hvert enkelt af de 17 mål inden 2023.
- Plantning af klimaskov i byen, jfr. et af FN's vurdering af behovet for skov (CO2 reduktion) på et areal svarende til Indien. Dette mål kan kun tilgodeses ved medvirken af verdens byer i lyset af konkurrencen om arealanvendelsen. Konkret foreslår vi, at København gennemfører den tidligere plan om at plante 100.000 træer inden år 2023. Der indføres et nyt mål om at plante 1 mio. træer inden år 2030.
- Forslag om naturbaseret design af samtlige gaderum i København, jfr. FN's biodiversitets rapport om 2 års frist for opretning af biodiversiteten. Storbyerne kan spille en afgørende rolle i et samfund, hvor landbruget er effektiviseret til skade for biodiversiteten (jfr. eksemplet med overlevelse af honningbier i storbyen i modsætning til bierne i landbrugsområder). Østerbro Gadehaver er et konkret eksempel på et forsøg med naturbaseret design udført i praksis.
- Forslag: Der udvikles en Vision om København som Verdens Klimahovedstad og en tilhørende plan for opfølgning ved en international mission for København til brug for C40 og den midtvejskonference om FN's bæredygtigheds mål, som afholdes i 2023 i København (halvvejs til opfyldelse af 2030 målene som vedtaget i 2015). Resultaterne af de ovennævnte forslag gøres klar til at blive præsenteret i 2023 på midtvejskonferencen.

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

8. november 2018

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Rosa Nielsen

POSTNR.

2635

BY

Ishøj

HØRINGSSVAR

Det ligger mig meget på sinde, at kbh ikke giver mere plads til natur og særegne miljøer, men mindre plads. Dette til trods for gentagne udtalelser fra borgmesteren om netop dette. Hvis man har fredet natur med rødlistet arter, som man derved har pligt til at beskytte, hvorfor handler man så imod denne pligt. Ifølge de sidste 30 års studier, hænger menneskets sundhed og fysiske omgivelser tæt sammen. Derfor er der brug for flere åndehuller. Ikke bare arkitekt tegnede parker, men de oprindelige miljøer, som gør Kbh, nærmere betegnet Amager, helt unikt. Vi skal alle være her - inklusiv naturen. Den er her ikke for os. Vi har brug for den.

POSTNR.:

2635

BY:

Ishøj

ADRESSE:

Kirkebjerg Vænge 63

E-MAIL:

✉ itsgoodtobeme@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

7. november 2018

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Lars König

POSTNR.

2500

BY

Valby

HØRINGSSVAR

København burde vove at arbejde med mere radikale tiltag for at sikre borgerne mindre støj, renere luft og bedre fremkommelighed i byen. En udvidelse af kapacitet i den offentlige trafik kan kun være en del af en større mere radikalt tilgang, som f.eks. kunne bestå i at i samarbejde med omegnskommunerne udvikle en plan til reduktion af individuelt biltrafik i byen. Dette kunne ske igennem forbedrede park-and-ride koncepter ved alle s-togslinjer, som giver bedre muligheder for at parkere sin bil og skifte til tog, nedsatte priser for brug af offentlig trafik, generel fordobling af antal vognene (toglængde for mere kapacitet) især i myldretiderne. Derudover kunne man overveje en endnu mere radikalt politik, som simpelthen forbyder udefrakommende biler i byen, undtagen varetransport, byggerelateret transport, rejsebusser, handikapkørsel og håndværker (listen kan sikkert udvides med andre relevante og nødvendige kørselsformer). Dette forudsætter dog at der findes attraktive alternativer for at gøre det muligt for især udefra kommende ansatte at nå frem til deres arbejdsplads. Ift. den fortsat tilladte trafik kunne man overveje at stille krav om at den skal være miljøvenlig eller der skal betales en slags miljøafgift, hvis ikke køretøjet lever op til de opstillede krav. Konsekvensen ville være en massiv reduktion af trafikmængden i byen, som ville øge fremkommeligheden for bl.a. bybusser og cyklister, mulighed for at åbne byrummet op for fodgængere, turister, cyklister m.fl. og dermed forbedre livskvaliteten og attraktiviteten af byen. Derudover ville luftforurening og trafikstøj kunne reduceres markant. Jeg er klar over at det kræver et samspil mellem mange forskellige aktører og velvillige politikere såvel kommunal og i Folketinget, men hvis København skal leve op til målsætningen om at være CO₂-neutralt i 2025 og samtidig vil være en af de mest grønne byer på verdenskortet, så skal der også ydes en ekstraordinært indsats!

POSTNR.:

2500

BY:

Valby

ADRESSE:

Blommehaven 37

E-MAIL:

✉ lars.koenig@berlin.de

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

7. november 2018

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Amager Øst Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Øst Lokaludvalg

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Se venligst vedlagte høringsvar og tilhørende bilag.

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Jemtelandsgade 3, 4. sal

E-MAIL:

✉ info@aoelu.dk

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

ks2i@kk.dk

MATERIALE:

 [amager_oest_lokaludvalgs_hoeringssvar_til_kommuneplanstrategi_2018.pdf](#)

 [resultat_af_borgerpanelundersoegelse_om_kommuneplanstrategi_2018_i_amager_oest.pdf](#)

Få nyt om høringer

> Abonnér

OKF Byudvikling

15. oktober 2018

Sagsnr.
2018-0270887

Dokumentnr.
2018-0270887-4

Amager Øst Lokaludvalgs høringsvar til Kommuneplanstrategi 2018

Amager Øst Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive høringsvar til det fremlagte forslag til Kommuneplanstrategi 2018.

Indledende bemærkninger

Amager Øst Lokaludvalg bemærker med tilfredshed, at der i oplægget til kommuneplanstrategi er lagt vægt på, at der i forbindelse med den kraftige byudvikling er en række dilemmaer, som skal håndteres for at sikre, at udviklingen sker i en positiv retning.

I den sammenhæng har det stor betydning, hvordan man mobiliserer byen og dens borgere til at finde løsninger. Vi er derfor glade for, at der i kommuneplanstrategien lægges op til en københavnerdialog. Vi opfordrer til at dialogen bliver prioriteret, at man forsøger at involvere flest mulige københavnere, samt at dialogen fortsættes efter høringsperiodens ophør på flere platforme. I den forbindelse kan man med fordel bruge områdefornyelserne og lokaludvalgene som platforme for borgerinddragelse.

Spørgeskema til borgerpanel

I forbindelse med høringen har Amager Øst Lokaludvalg gennemført en spørgeskemaundersøgelse med 13 spørgsmål knyttet til kommuneplanstrategien. Lokaludvalget har ligeledes drøftet kommuneplanstrategien med borgerne ved en stor event for frivillighed på Amagerbro Torv den 28. september. Blandt andet kunne borgerne tilkendegive deres holdninger til nogle af de i kommuneplanstrategien opstillede dilemmaer. Resultatet refereres nedenunder.

Borgerpanelet i Amager Øst består af ca. 4.000 borgere. Heraf har 1.420 svaret på spørgeskemaet. Spørgeskemaet var udformet med en række udsagn om byudviklingen, og man skulle så svare om man var

**Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg**

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800275

meget enig, enig, delvist enig, ved ikke, delvist uenig, uenig eller meget uenig med udsagnet.

Nedenfor ses en opsamling af tendenserne i svarene. Spørgsmålenes ordlyd og procentfordelingerne i svarene er vedlagt som bilag. Når der angives en procent for enig eller uenig er det summen af ”enig og meget enig”, hhv. ”uenig og meget uenig”.

Borgerpanelet hælder til, at det er OK med mere byfortætning, men dog kun 30 % som er enige og 23 % uenige. Der er en stor gruppe på 42 %, som er delvist enig eller uenig.

Byfortætning bør dog, ifølge 37%, ikke ske med højhuse, mens 23 % støtter. Også her er en stor gruppe på 36 % delvist enig eller uenig.

Borgerne støtter markant op om kravet om 25 % almene boliger. Her er hele 75 % enige mens 6 % er imod.

Samme tendens ser vi omkring bynatur og grønne områder. Det finder 71 % er vigtigere at bevare og udvikle, frem for at bygge nyt bolig- og erhvervsbyggeri. 2 % er uenige.

Bilerne skal ikke have mere plads i byen, siger 48 % af panelet mod 19 %, som gerne ser dette.

Panelet hælder til at støtte op om flere store internationale events, der engagerer og skaber vækst for erhvervslivet. Det støtter 34 % mens 17 % er imod. 40 % er delvist for og imod.

Mere klar er holdningen til, om det er vigtigt, at der etableres flere idræts- og fritidsfaciliteter i byen. Det støtter 64 % mens 7 % er imod.

Lidt mindre opbakning har panelet til, at det er vigtigt, at der etableres flere kulturfaciliteter i byen. Det støtter 51 % mens 13 % er imod.

Der er stor opbakning til, at det er vigtigt, at København i højere grad skal være en erhvervsvenlig by. Det støtter 53 % mens 10 % er imod.

Dette gælder dog ikke for nye hoteller. Kun 15 % støtter, at det er vigtigt at bygge flere hoteller i byen, mens 17 % er imod. Her finder vi til gengæld en meget stor gruppe på 46 % som er delvist enig eller uenig. 22 % ved ikke.

Panelet ser gerne, at København skal opprioritere samarbejdet med det øvrige Sjælland samt Skåne for at blive en international metropol. Det støtter 56 % mens 8 % er imod.

Samme holdning ser vi til flere regionale og internationale trafikforbindelser som Femern Bælt, Københavns Lufthavn samt højhastighedstogforbindelse og metro til Malmø. Det støtter 51 % mens 7 % er imod.

Endelig er der også opbakning til, at der skal være et integreret arbejdsmarked, hvor det er lige let at bo og arbejde på begge sider af Øresund. Det støtter 60 % mens 10 % er imod.

Ved arrangementet Frivillig Fredag den 28. september 2018 engagerede Amager Øst Lokaludvalg ca. 70 borgere i debatten om Københavns udvikling. Lokaludvalget orienterede borgerne om høringen om kommuneplanstrategien. Derudover kunne borgerne tilkendegive deres holdning til tre udsagn om byudviklingen i København ved at placere nåle på en tavle efter hvor enige eller uenige de var i udsagnene.

Til udsagnet ”Der skal bygges mere tæt i København for at skabe flere boliger. Fx ved at udnytte ledige byggegrunde i byen” var der en klar overvægt af borgere der markerede, at de var uenige heri.

Til udsagnet ”Det er vigtigere at bevare og udvikle bynatur og grønne områder end at prioritere nybyggeri.” var der en klar overvægt af borgere der var meget enige i.

Til udsagnet ”Der skal være mere plads til bilerne i byen – eksempelvis flere p-pladser og nye samt bredere veje” var der en klar overvægt af borgerne der var meget uenige i.

Amager Øst Lokaludvalgs høringssvar:

Vores høringssvar relaterer sig til de 5 temaer, som man i forslaget til strategien har særligt fokus på.

København er en storby, vi er landets hovedstad og vi er en by der åbner sig udad mod resten af Danmark og resten af verden. Vi forslår derfor en overskrift der hedder: Hovedstad og verdensby med ansvar og visioner.

En social og mangfoldig by

Den store udvikling i befolkningstilvæksten medfører, at byens udvikling har svært ved at følge med. Vi ønsker at væksten i befolkningen i højere grad bliver en vækst i hele Hovedstadsregionen igennem et samarbejde med Københavns omegnskommuner om boligudvikling og trafikafvikling.

Den forventede befolkningstilvækst stiller store krav til udvikling og udbygning af de kommunale faciliteter og rekreative arealer. Der må opstilles klarere rammer og principper for denne udvikling.

Udviklingen skal skabe en øget sammenhængskraft i byen som helhed og i de enkelte bydele.

Byfortætningen må ikke føre til en indskrænkning i byens grønne arealer. Tværtimod ser vi gerne flere grønne byrum, grønne tage og begrønning af ejendomme.

Det er i stigende grad en udfordring at fastholde København som en by for alle. Indkomstudvikling og stigende bolig- og grundpriser presser byens sammenhængskraft og skaber behov for flere billige boliger. Især stigninger på andelsboligmarkedet, som udgør 32% af boligmassen, har betydet, at det i dag er endnu sværere for folk med almindelige indtægter at finde en prisegnet bolig. Med dette som udgangspunkt er det vigtigt at skabe en planlægning der modsvarer befolkningens vekslende og differentierede behov. Der skal også skabes boliger og væresteder for udsatte borgere.

I Amager Øst har der i de seneste 15 år foregået en rivende byudvikling primært baseret på ny kommune- og lokalplanlægning af gamle industriarealer. Udviklingen har ikke altid været hensigtsmæssig. Lokalplanerne har været vanskelige at administrere, men værst af alt er den manglende helhedstænkning i planlægningen som bl.a. har medført mangel på offentlige faciliteter.

Fremover skal vi opfordre til, at den resterende transformation bliver baseret på borgerinddragelse, helhedstænkning og med større vægt på det grønne, det rekreative og ved en fastholdelse af områdernes historiske spor og fortællinger.

Særligt 2 områder er i fokus:

1. Det nordøstlige Amager, hvor der er en sammenblanding af områder, der pt. er i spil til lokalplanlægning og områder der er udlagt til perspektivområder. Området er bl.a. påvirket af Prøvestenens beliggenhed og funktioner. Vi opfordrer til, at der udvikles en helhedsplan for området bl.a. indeholdende en analyse af, hvordan funktionerne på Prøvestenen kan ændres, således at de nærliggende områder kan inddrages i byudviklingen.
2. Det sydøstlige Amager. Dette område er også præget af gammel industri, og har fået lov at udvikle sig på en "Klondyke"-agtig måde. Også her er man gået i gang med en lokalplanlægning, hvor det ville være hensigtsmæssigt at binde området sammen ved hjælp af en helhedsplan.

En grøn, sund og bæredygtig by

Der skal arbejdes hen mod en udvikling af nye rekreative muligheder i bynatur- og klimasikringsprojekter, f.eks. ved at understøtte, at der kan placeres idrætsfaciliteter, der indbyder til bevægelse i grønne områder og i vandopsamlingsbassiner.

Bilejerskabet i København er stigende. Vi bliver ikke alene flere københavnere, der bliver også flere og flere, som har en bil. Bilerne fylder i byen, hvilket lægger pres på byens arealer til trafik, parkering og rekreative formål. Der er en stigende trængsel på vejene og rejsehastigheden bliver længere. Luftkvaliteten udfordres af en fortsat voksende trafik, til fare for borgernes sundhed.

Desværre ser vi en uheldig udvikling af forholdet mellem antal kørture i bil, kørture på cykel og brugere af den kollektive trafik. Især det at andelen af kørture i bil har været stigende er foruroligende. København har brug for det modsatte. Færre der vælger den private løsning, flere på cykel og flere der bruger den kollektive trafik.

Hvis København skal indfri sin målsætning om at blive CO₂-neutral i 2025, skal trafikmålene derfor tilpasses ved at styrke grøn mobilitet, hvilket også vil mindske luftforureningen, herunder bl.a. stærkt øget fokus på kollektiv transport. Øget kollektiv transport vil endvidere imødegå de stigende trængsels- og parkeringsudfordringer, som befolkningstilvæksten og et øget transportbehov ellers vil afføde. For at øge andelen af trafikanter i den kollektive trafik er det vigtigt, at kommunen arbejder med tilgængelighed, lavere billetpriser, hyppighed og pålidelighed i afgange, komfort og et vidtforgrenet netværk af metro- og buslinjer.

København skal fremme udviklingen af miljørigtige biler, herunder elbiler. Dette kan ske bl.a. andet ved at etablere miljøzoner, hvor kun miljøgodkendte biler må færdes.

Byen lider under svære parkeringsproblematikker. Overfladeparkeringen skal reduceres, og ved nybygning skal parkering foregå i konstruktion. Vi ønsker at der udvikles en infrastruktur, som mindsker behovet for individuel biltrafik.

Et stærkt bidrag til løsninger er mere og bedre Metro. Metroen er den hurtigste og mest konkurrencedygtige kollektive transportform. Vi ser også muligheder i at styrke den trafikale infrastruktur og miljøet gennem andre former for højklasset transport på tværs af hele Amager. Vi ønsker desuden, at der i bydelen etableres anviste veje til den tungere trafik.

Vi afventer undersøgelserne vedr. Østlig ringvej, men forventer, at man uanset resultatet skaber rammer for en forbedring af trafikken på det østlige Amager, med særligt fokus på den tunge trafik til og fra Kraftværkshalvøen og Prøvestenen og den intensive trafik på Amager Strandvej.

Byen skal udvikles så den motiverer til brug af cykler hos alle målgrupper, herunder også til varetransport i form af sammenhængende grønne mobilitetsløsninger.

Da stål og glas er særligt ressourcekrævende for klimaet, skal Københavns kommune sætte rammer for, at bygninger fremover opføres i miljøvenlige materialer, samt indtænke vedvarende energikilder til forsyning.

En kulturel storby med kant.

Kulturen og kanten skal være repræsenteret i de enkelte bydele i form af god arkitektur, kunst i bylivet og en synliggørelse og bevarelse af bydelens historiske spor.

For at sikre at udbuddet af kultur- og fritidstilbud følger demografiudviklingen skal der løbende afsættes arealer til anvendelse af idræt og kultur med det mål, at København når op på gennemsnittet af de 6 største byer i Danmark.

En udvikling af principper for højhuse er tiltrængt.

Enhver udvikling af byen skal sikre et menneskevenligt byliv mellem husene. Der bør være særligt skærpede krav til højhusenes arkitektur, som bør være af meget høj arkitektonisk klasse. Ligeledes bør der også tages hånd om miljøet omkring højhusene med bl.a. hensynet til vindgener. Enhver udvikling af byen skal således sikre et menneskevenligt byliv mellem husene.

Hele havnefronten og områderne langs vandet har et stort uudnyttet potentiale. Der bør i kommuneplanen skabes rammer for en større udnyttelse af havnefronten og adgangen til vandet til flydende boliger samt til rekreativt, idrætsligt og kulturelt brug.

Det kulturelle udviklingspotentiale skal ses i lyset af Københavns centrale placering i Øresundsregionen og skal tage højde for, at København ikke bare er Danmarks hovedstad men også et sydsandinavisk kraftcentrum, og at kulturlivet bedst udvikles i nært samarbejde med hele den omgivende region.

En by i vækst med talenter og arbejdspladser

I vores bydel tilstræber vi en balance mellem erhverv og boliger i et varieret bymiljø, hvilket bl.a. betyder fremme af bopælsnære arbejdspladser. Vi ønsker at fastholde muligheden for at mindre, ikke forurenende virksomheder, håndværksmæssige virksomheder og iværksættere kan slå sig ned og blive i bydelen.

I Amager Øst bydel er der basis for plads til forskellige virksomheder. Vi ønsker at fremme en udvikling med bymiljøer, hvor der gives plads til både større domiciler og mindre ikke forurenende industrier og

værksteder. Vi ønsker derfor at fastholde en del af de nuværende erhvervsarealer i en ramme, der tillader denne mangfoldighed.

Vi ønsker at kommuneplanen kan skabe de optimale rammer for fremme af genbrug, genanvendelse og recirkulering af ressourcer.

Vi ønsker en fortsat udvikling af vores store handelsgade Amagerbrogade, således at effekterne af Ny Amagerbrogade får den optimale virkning for erhvervslivet og borgerne.

En international byregion

Greater Copenhagen handler i høj grad om et samarbejde, hvor man skaber en udvikling til gavn for alle. Det handler bl.a. andet om en større og bedre fordeling af nye boliger og arbejdspladser, om et mere effektivt og billigere offentligt transportsystem og yderligere kulturtilbud til borgerne.

Vi ønsker at udvikle Øresundregionen i retning af et lavemissions-region gennem planlægning af CO₂-neutrale løsninger i transport, erhverv, byudvikling, turisme, mv.

En yderligere udvikling af Københavns lufthavn skal følges af en forbedret kollektiv infrastruktur, så den trafikale belastning i bydelen formindskes.

Dette gælder naturligvis også i forhold til lufttrafikken. Hvis København skal være grøn, bæredygtig og på sigt CO₂-neutral, er det nødvendigt, at kommunen arbejder aktivt for at begrænse CO₂-udledning og partikelforurening fra de fly, der lander i Københavns Lufthavn. Kommunen bør derfor udarbejde en strategi for, hvordan udviklingen af Københavns Lufthavn kan foregå på en måde, der understøtter en bæredygtig udvikling i flybranchen. Ligeledes bør en yderligere udvikling af lufthavnen følges af en forbedret kollektiv infrastruktur, så den trafikale belastning formindskes.

Den demokratiske storby

Igennem de senere år har København udviklet sig til i stigende grad at indtænke borgerne i byens udvikling og dagligdag. Demokratiseringen har været nødvendig og har langt fra set sit endemål. Ved nedsættelse af lokaludvalgene har kommunen etableret en platform, hvor man som politiker og forvaltning har fået mulighed for en meningsfuld dialog med byens borgere.

Dette suppleret med det frivillige foreningsliv og borgernes stigende deltagelse i brugerbestyrelser har ført frem til en stigende tillid til og forståelse for de beslutninger der bliver truffet på rådhuset.

Resultaterne er tydelige. Langt flere borgere tager ansvar for deres nærområder og bidrager til en opkvalificering af kommunens politikområder og strategier.

Det skal i kommuneplanen sikres at denne borgerinddragelse kan fortsætte og udvikles, bl.a. ved en styrkelse af samarbejdet mellem foreningslivet, som en væsentlig ramme for borgernes fællesskaber. Der skal ske en styrkelse af folkeskolen som en af de vigtige samfundsbærende institutioner. Det er i folkeskolen man stifter bekendtskab med det grundlæggende fællesskab, der er rygraden i det danske samfund. Folkeskolen skal afspejle demografien i lokalområdet og bevidst arbejde med elevers og forældres inddragelse i samfundslivet. Det er særligt vigtigt at stimulere skolers og uddannelsesinstitutioners samarbejde på tværs af Øresund for at styrke forståelsen af Øresundsregionen som en naturlig enhed med fælles potentiale og med vægt på udvikling af bedre gensidig kultur- og sprogforståelse.

Der skal desuden ske en styrkelse af foreningslivet gennem et øget samarbejde mellem kommunen og de frivillige foreninger og en øget indsats for at løse de frivillige foreninger mange opgaver.

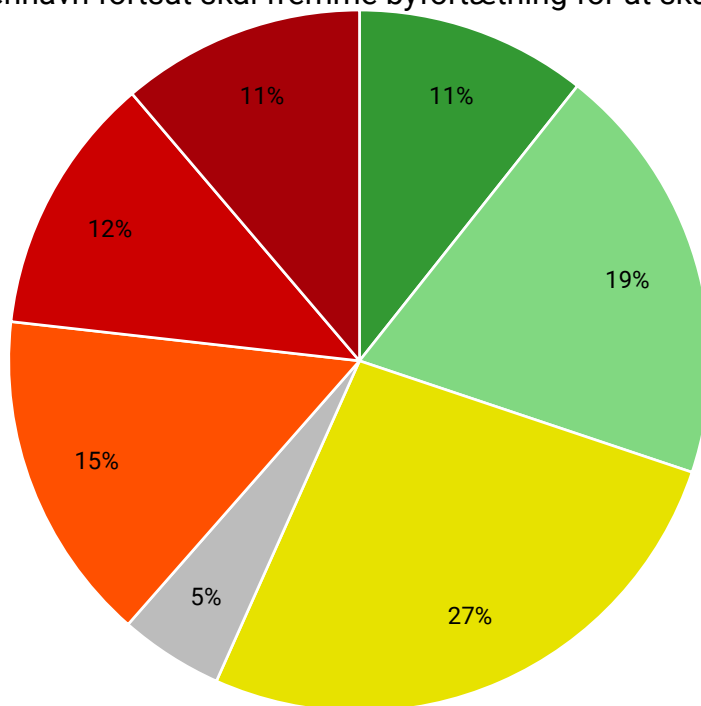
Det skal opleves meningsfuldt at engagere sig i byens udvikling.

Med venlig hilsen

Ole Pedersen
Formand for Amager Øst Lokaludvalg

Spørgsmål 1

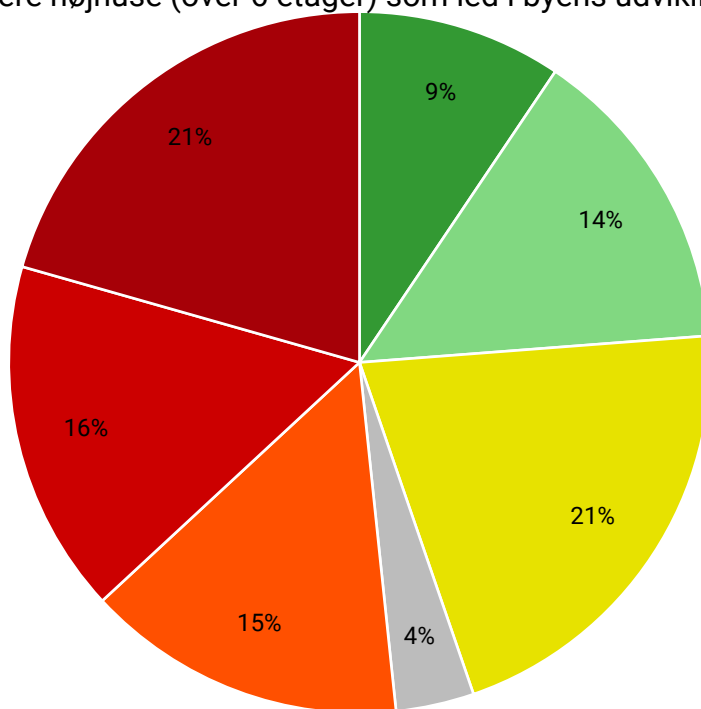
Jeg er enig i, at vi i København fortsat skal fremme byfortætning for at skabe boliger til flere.



■ Meget enig ■ Enig ■ Delvist enig ■ Ved ikke ■ Delvist uenig ■ Uenig ■ Meget uenig

Spørgsmål 2

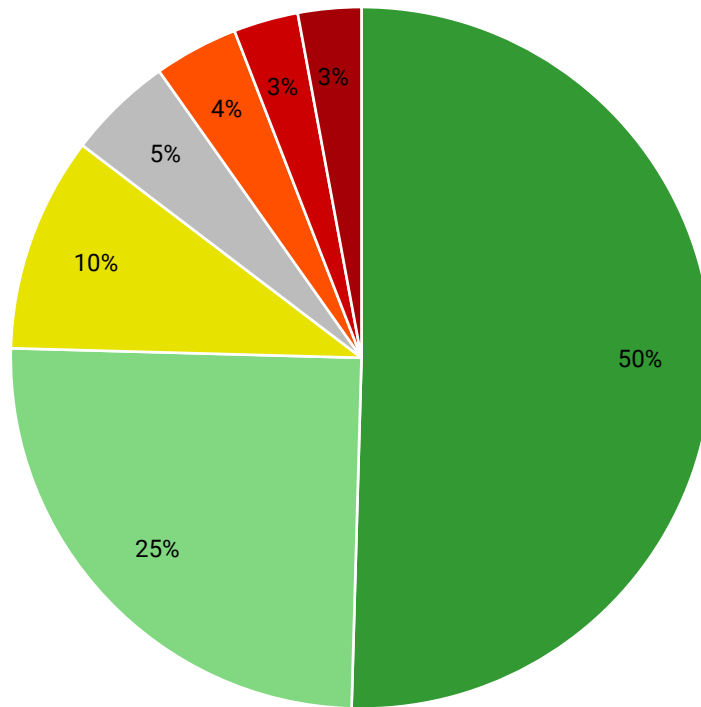
Flere højhuse giver plads til flere boliger og skaber mulighed for flere ubebyggede arealer. Derfor der skal være plads til flere højhuse (over 6 etager) som led i byens udvikling.



■ Meget enig ■ Enig ■ Delvist enig ■ Ved ikke ■ Delvist uenig ■ Uenig ■ Meget uenig

Spørgsmål 3

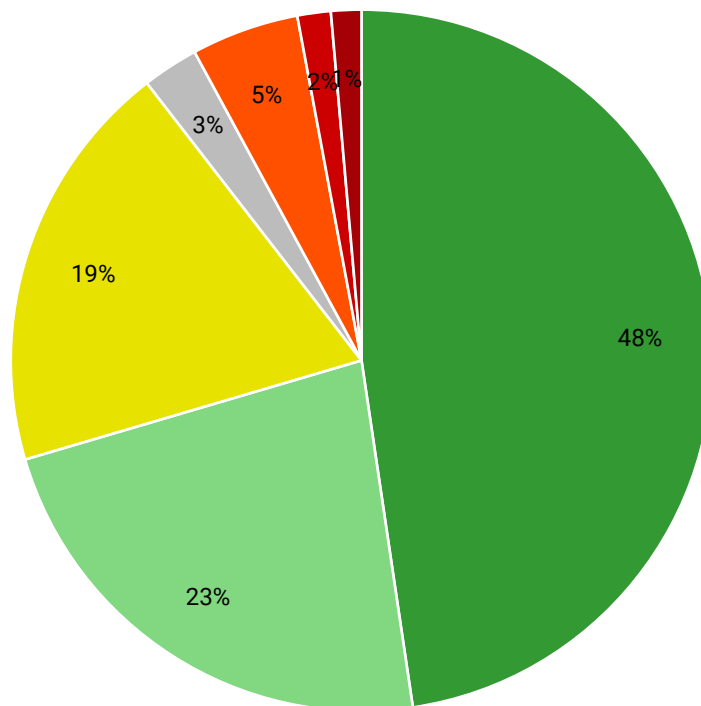
Det er vigtigt at Københavns Kommune fortsat stiller krav om op til 25 procent almene boliger i nye byudviklingsområder.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 4

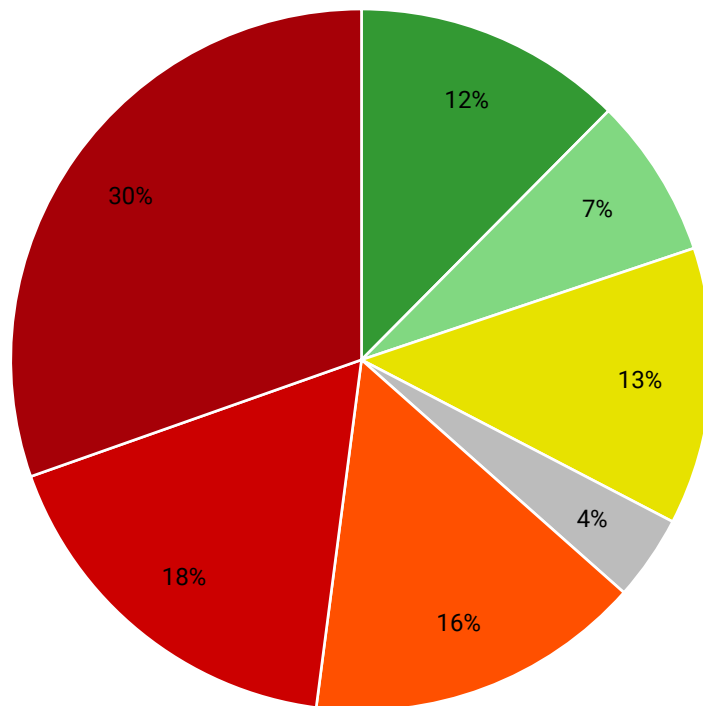
Det er vigtigere at bevare og udvikle bynatur og grønne områder end at bygge nyt bolig- og erhvervsbyggeri.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 5

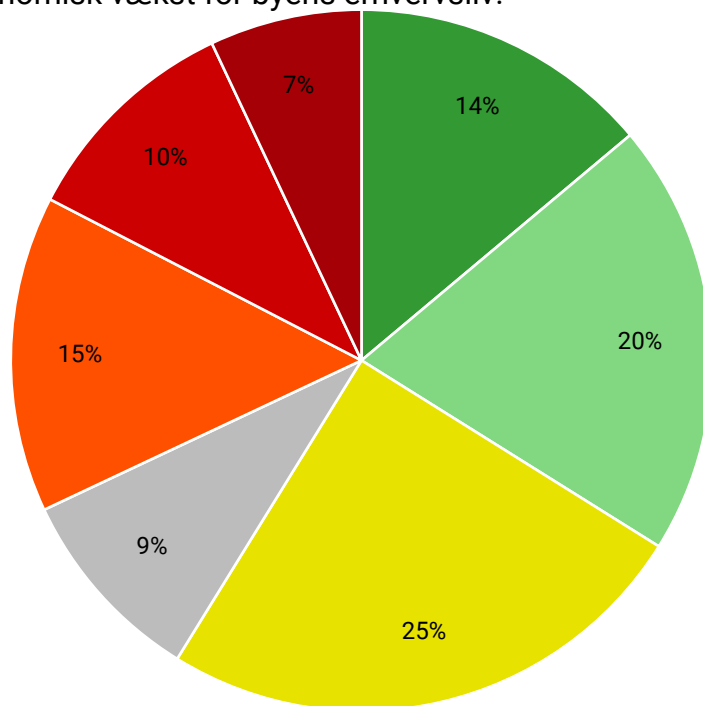
Der skal være mere plads til bilerne i byen – eksempelvis flere p-pladser og nye samt bredere veje.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 6

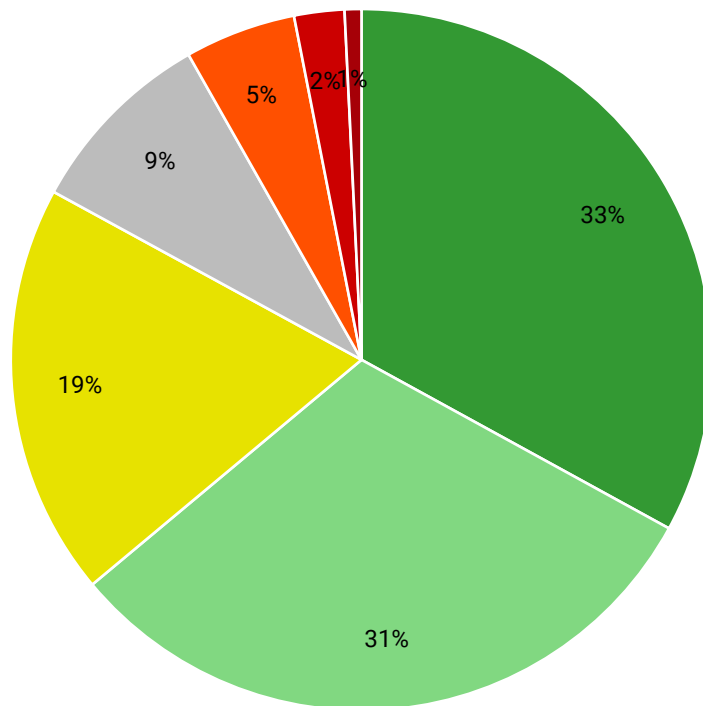
Der skal tiltrækkes og skabes flere store internationale events, der engagerer københavnernes og skaber størst mulig økonomisk vækst for byens erhvervsliv.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 7

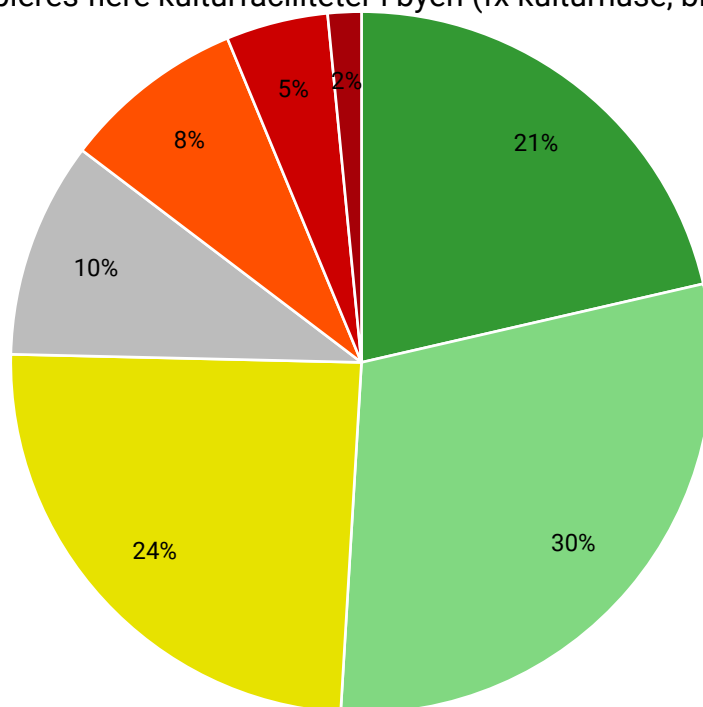
Det er vigtigt, at der etableres flere idræts- og fritidsfaciliteter i byen (fx fodboldbaner, idrætshaller, svømmehaller mm.)



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 8

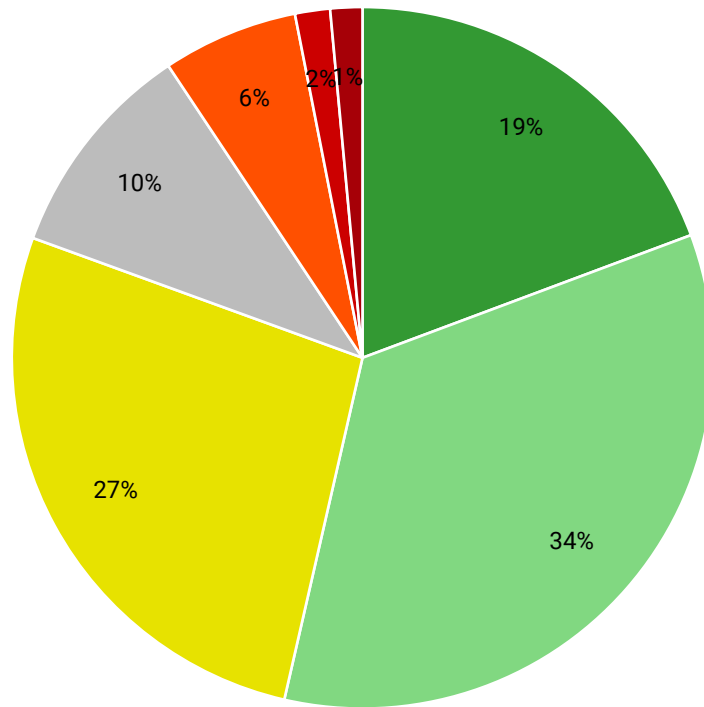
Det er vigtigt, at der etableres flere kulturfaciliteter i byen (fx kulturhuse, biblioteker mm.)



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 9

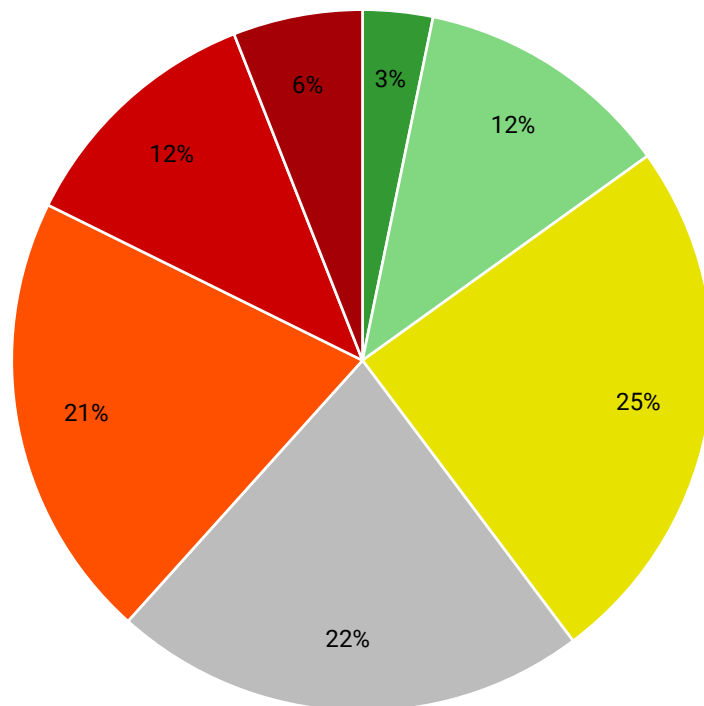
Det er vigtigt, at København i højere grad skal være en erhvervsvenlig by, hvor det er let at drive virksomhed.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 10

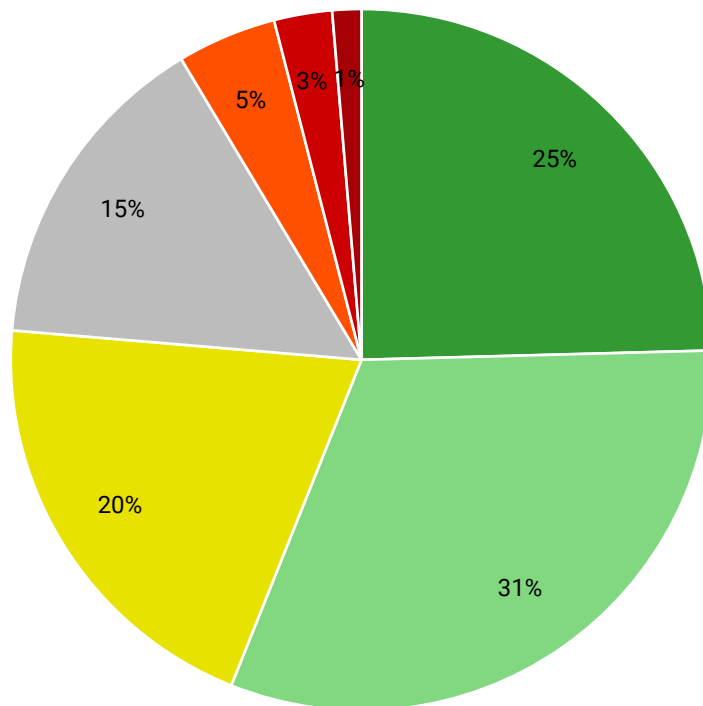
Det er vigtigt at bygge flere hoteller i byen for at for at skabe bedre rammevilkår for turismen i byen.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 11

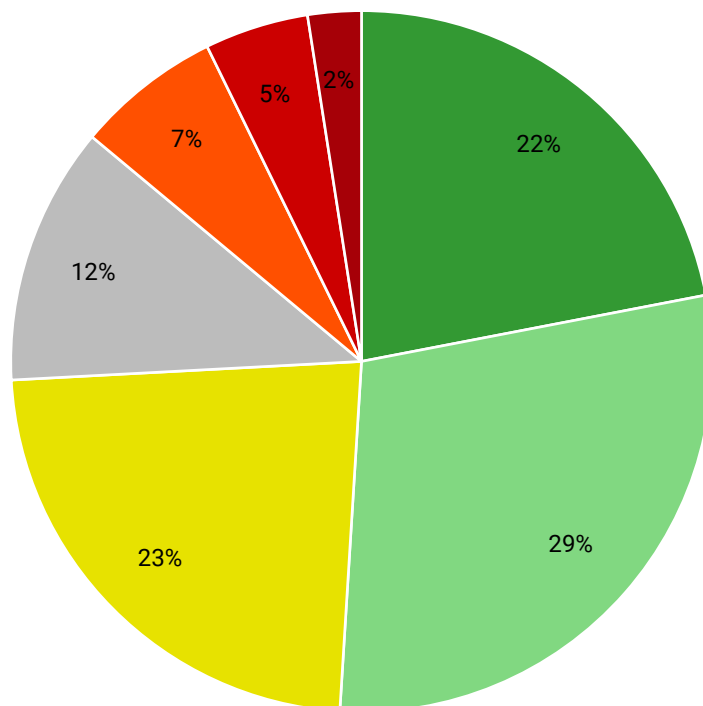
København skal opprioritere samarbejdet med det øvrige Sjælland samt Skåne for at blive en international metropol.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 12

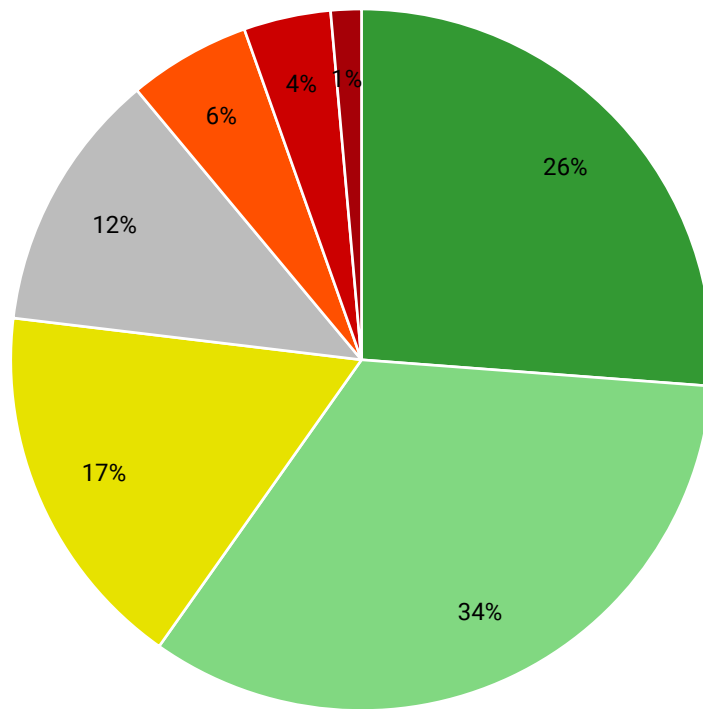
København skal understøtte flere regionale og internationale trafikforbindelser som Femern Bælt, Københavns Lufthavn samt arbejde for at etablere højhastighedstogforbindelse og metro til Malmø.



■ Meget enig
 ■ Enig
 ■ Delvist enig
 ■ Ved ikke
 ■ Delvist uenig
 ■ Uenig
 ■ Meget uenig

Spørgsmål 13

Der skal være et integreret arbejdsmarked, hvor det er lige let at bo og arbejde på begge sider af Øresund.



■ Meget enig ■ Enig ■ Delvist enig ■ Ved ikke ■ Delvist uenig ■ Uenig ■ Meget uenig

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

3. november 2018

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

HJØRDIS ESPENSEN

VIRKSOMHED / ORGANISATION

PENSIONIST

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

JA.....HALLO.....HALLO..... JA VERDENSBY MED ANSVAR..... HVA MED ANSVAR FOR VORES LUFTFORURENING.....JEG TÆNKER IKKE "KUN" PÅ BILFOURENINGEN I BYEN.....MEN PÅ DE STORE TURISTSKIBE DER HVER DAG I SÆSONEN LIGGER TIL VED LANGELINIE OG NORDHAVN OS DER BOR I KVARTERET BLIVER IKKE "BARE" UDSAT FOR EN LUFTFORURENINGEN FRA SKIBENE(SOM FOURENER MERE EN DEN FORURENENG DER ER PÅ H.C. ANDERSENS BOULEVARD) VI FÅR OGSÅ DEN MEGET FARLIGE DIESEL SOM TOGENE UDSPRÆDER PÅ VORES DØRTRIN VI FÅR OGSÅ VORES DEL AF DIESEL BUSSENERES UDSSTØDNING.....KAN I IKKE I POLITIKERE FÅ FINGEREN UD OG ANLAGT LANDSTRØM.....DET ER EN 10 ÅR GAMMEL DEBAT OG EU HAR ENDA GIVET ET BELØB TIL LANDSTRØMPROJEKTET..... SE DOG NU AT FÅ DET GJORT.....HILSEN FRA EN 80ÅRIG KØBENHAVNER DER ER VED AT KVÆLES I LUFTFOURENING.....HOST.....

POSTNR.:

2100

BY:

København Ø

ADRESSE:

JENS MUNKS GADE 20 I TV

E-MAIL:

✉ hespensen@gmail.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

40858417

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

2. november 2018

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Søren Steen Rasmussen

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

Jeg vil foreslå at Østerbrogade fra Jagtvej og nordpå bliver opgraderet med vejtræer. Det vil gøre Ydre Østerbro mere grøn og miljørigtig - også på det visuelle område. Samtidig vil det give et homogent udtryk af Østerbrogade, hvor der bliver bedre sammenhæng med Østerbrogade syd fra Jagtvej og dermed drive en naturlig udvikling af næringslivet, der vil profitere af det grønne miljø. Det vil ligeledes kunne nedsætte hastigheden på strækningen, der ofte overskrides pga. den brede vej med de kliniske vejsider - og dermed øge trafikikkerheden for fodgængere og cyklister. Helt igennem win win i tråd med udviklingen og for en meget rimelig investering.

POSTNR.:

2100

BY:

København Ø

ADRESSE:

Niels W. Gades Gade 37

E-MAIL:

✉ soerensr@outlook.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

20844948

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

30. oktober 2018

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Johanne Storgaard Brok

VIRKSOMHED / ORGANISATION

FN-forbundet København

POSTNR.

2100

BY

København Ø

HØRINGSSVAR

I FN-Forbundet København imødekommer vi visionen om at gøre København til en 'Verdensby med Ansvar'. Vil man udføre det i praksis, må den internationale 2030-dagsorden om bæredygtig udvikling nødvendigvis være central i Kommuneplanstrategien. I det forslag, der er sat til høring, nævnes Verdensmålene blot tre gange. Det er ikke tilstrækkeligt blot at nævne, at Verdensmålene eksisterer, men der er derimod behov for at Kommunen i højere grad operationaliserer de 17 Verdensmål i deres Kommuneplanstrategi. Københavns Kommune har selv udarbejdet en handlingsplan for implementeringen af Verdensmålene tilbage i 2017, så det er kun oplagt, at man tænker Verdensmålene ind som en integreret del af hovedstadens fremtid. I denne handlingsplan skriver Kommunen bl.a. at "Verdensmålene giver København en velkommen anledning til at udvide bæredygtighedsbegrebet og brede det ud over den grønne dagsorden." (s.6) Det er altså et bredt bæredygtighedsbegreb, der omfatter både den miljømæssig, sociale og den økonomisk bæredygtighed. Bæredygtighedsbegrebet anvendes bestemt i det fremlagte forslag til Kommuneplanstrategien, men Verdensmålene skal være tydeligere i Kommuneplanstrategien. Vi opfordrer til, at handlingsplanen for implementeringen af Verdensmålene skrives ind som en del af Kommuneplanstrategien. Målene spiller en stor rolle også internationalt i forhold til sammenlignelighed med andre byer, så hvis København skal være en verdensby, må vi tage ansvar i forhold til den fælles globale dagsorden. Vi er langt fra i mål med at blive en 'verdensby i social og bæredygtig balance', og der er behov for ydmyg- og ærlighed om, hvor vi som by står, hvis vi skal komme i mål på sigt. Hermed en opfordring fra FN-forbundet København, om at medtænke Verdensmålene i den fremsatte Kommuneplanstrategi, i ønsket om et mere bæredygtigt København.

POSTNR.:

2100

BY:

København Ø

ADRESSE:

Østerbrogade 194, 4. th

E-MAIL:

✉ mrs14jbr@student.lu.se

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

21386276

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

26. oktober 2018

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Luci Smith

POSTNR.

2300

BY

Kbh S

HØRINGSSVAR

København har brug for en instans, hvor folk kan henvende sig, hvis de er ved at miste deres bolig. Vi bor i Sundholmsvej kvarteret og ser rigtig mange boligløse hele tiden. Der er brug for et sted, et kontor eller en instans, der kan hjælpe de, der feks ikke magter at skifte bolig, fordi de har psykiske problemer, er blevet ældre og kan ikke blive boende, fordi det er blevet for dyrt, eller de, der ikke har råd til at blive boende, pga Kontanthjælpsloft. Det er meget sværere, at få et sted at bo, når man er blevet hjemløse, der er som regel gæld og måske en depositum, der er væk. Der burde være en instans, som folk kunne blive henvist til, der kunne hjælpe dels med at blive i den bolig man har, dels med at bytte eller blive henvist til en mere tilsvarende bolig. Som en, der bor i Social Boligbyggeri, har vi nogle rettigheder. Vi ser andre, der ikke har. Der er mange mennesker, der ikke kan overkomme at få overblik over de muligheder, der findes. I en tid, hvor så mange mennesker bliver hjemløs, burde Københavns Kommune være med til at modvirke dette ved at tage hånd om borgerne og hjælpe folk dels med at beholde de boliger de har, dels med at finde en mere tilsvarende bolig, hvis der er brug for det.

POSTNR.:

2300

BY:

Kbh S

ADRESSE:

Sætersdalgade 7, 3tv

E-MAIL:

✉ maxtazz@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

22. oktober 2018

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Torben Poulsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Metalarbejderforbund

POSTNR.

2450

BY

København SV

HØRINGSSVAR

TILLÆG TIL KOMMUNEPLAN OG NY LOKALPLAN MOLESTIEN 7, 2450 KØBENHAVN SV, MATR. NR.: 0380A. I forbindelse med Dansk Metals ønske om at etablere ungdomsboliger på det eksisterende grundareal som huser Dansk Metals hovedsæde på Molestien 7, ønskes udarbejdet tillæg til Kommuneplan og ny lokalplan. Eksisterende plangrundlag Ejendommen ligger i henhold til Kommuneplanen i kommuneplanramme E2* med en bebyggelsesprocent på 150%, med maksimal højde på 24 meter og udlagt til blandet erhverv. Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 324 "Borgmester Christiansens Gade" fra år 2000. Ønske til nyt plangrundlag Kommuneplanrammen ønskes ændret til f.eks. C2 Bolig- og serviceerhverv med 150% i bebyggelsesprocent, som muliggør opførelse af ungdomsboliger. Der ønskes endvidere udarbejdet ny Lokalplan. Grundareal og eksisterende bebyggelse Det samlede grundareal for matr. 380a udgør 19.862 m² og Dansk Metals eksisterende byggeri udgør 9.388 m². Med en bebyggelsesprocent på 150% vil den samlede byggeret således udgøre 29.793 m², hvilket muliggør ca. 20.400 m² byggeret til et kommende ungdomsboligprojekt. Det er dog Dansk Metals ønske, at reservere byggeret til eventuel udvidelse af eksisterende domicil, således at det planlagte ungdomsboligprojekt vil udgøre ca. 18.500 – 19.000 m². Grundarealet hvor det kommende ungdomsboligprojekt ønskes realiseret er pt. ubebygget. Begrundelse for ønsket om ungdomsboliger. Dansk Metal ønsker at etablere ungdomsboliger af følgende primære årsager: • Placeringen er ideel for kommende studerende med anlæg af ny Metrostation under 100 meter fra ejendommen. • Placeringer er ideel for de studerende, med kort afstand til Ålborg Universitet (Campus Sydhavn), Københavns Universitet, IT-Universitetet og Professions-højskolen UCC.. • Dansk Metal har ca. 108.000 medlemmer, hvoraf ca. 9.100 er lærlinge og elever. • Behovet for ungdomsboliger er stadig stort med ca. 14.000 ansøgere på venteliste i henhold til CIU. • Placeringen langs Sjællandsbroen og Bådhavnsgade med mulighed for placering af udadvendte funktioner i stueetagen, som vil medføre liv og aktivitet. • Mulighed for at etablere en attraktiv bebyggelse med støjafskærmede grønne friarealer mod syd og sydvest, med flot udsigt fra boligerne over Fiskerihavnen og Kalveboderne. • Unik mulighed for at knytte "det gamle Sydhavn" sammen med det nye Sydhavn/Sluseholmen og i den forbindelse er Dansk Metal åbne for, at se på mulighederne for at etablere en gang- og cykelbro over Sjællandsbro-en/Sydhavnsgade, gerne i samarbejde med de øvrige grundejere i området og Københavns kommune. Procesbeskrivelse Dansk Metal har vurderet mulighederne for samarbejdspartner og har valgt Sjælsø Management. I samarbejde med Sjælsø Management er udvalgt 4 arkitektfirmaer, som hver især har givet deres bud på fremtidens ungdomsboliger, hvorefter 2 arkitektfirmaer er udvalgt til at udarbejde et indledende volume-studie og skitseprojekt, som kan danne grundlag for kommende proces med udarbejdelse af Kommuneplantillæg og lokalplan. Dansk Metal har valgt, at arbejde videre med DesignGroup Architects, som i samarbejde med Københavns Kommune vil udarbejde grundlaget for Kommuneplantillæg og lokalplan. Vi imødeser jeres stillingtagen til vores ønsker og deltager gerne i et afklarende møde, hvor vi kan præcisere vores visioner og tanker. Med venlig hilsen Torben Poulsen Hovedkasserer

POSTNR.:

2450

BY:

København SV

ADRESSE:

Molestien 7

E-MAIL: lihb@danskmetal.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

Lise Holm Brylle

MATERIALE: [brev_til_koebenhavns_kommune.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Att.: Kenneth Horst Hansen
Rådhuspladsen 1
1550 København V

Molestien 7
2450 København SV
Telefon 3363 2000
metal@danskmetal.dk
danskmetal.dk

4. september 2018

TILLÆG TIL KOMMUNEPLAN OG NY LOKALPLAN MOLESTIEN 7, 2450 KØBENHAVN SV, MATR. NR.: 0380A.

I forbindelse med Dansk Metals ønske om at etablere ungdomsboliger på det eksisterende grundareal som huser Dansk Metals hovedsæde på Molestien 7, ønskes udarbejdet tillæg til Kommuneplan og ny lokalplan.

Eksisterende plangrundlag

Ejendommen ligger i henhold til Kommuneplanen i kommuneplanramme E2* med en bebyggelsesprocent på 150%, med maksimal højde på 24 meter og udlagt til blandedt erhverv.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 324 "Borgmester Christiansens Gade" fra år 2000.

Ønske til nyt plangrundlag

Kommuneplanrammen ønskes ændret til f.eks. C2 Bolig- og serviceerhverv med 150% i bebyggelsesprocent, som muliggør opførelse af ungdomsboliger. Der ønskes endvidere udarbejdet ny Lokalplan.

Grundareal og eksisterende bebyggelse

Det samlede grundareal for matr. 380a udgør 19.862 m² og Dansk Metals eksisterende byggeri udgør 9.388 m². Med en bebyggelsesprocent på 150% vil den samlede byggeret således udgøre 29.793 m², hvilket muliggør ca. 20.400 m² byggeret til et kommende ungdomsboligprojekt.

Det er dog Dansk Metals ønske, at reservere byggeret til eventuel udvidelse af eksisterende domicil, således at det planlagte ungdomsboligprojekt vil udgøre ca. 18.500 – 19.000 m².

Grundarealet hvor det kommende ungdomsboligprojekt ønskes realiseret er pt. ubebygget.

Begrundelse for ønsket om ungdomsboliger.

Dansk Metal ønsker at etablere ungdomsboliger af følgende primære årsager:

- Placeringen er ideel for kommende studerende med anlæg af ny Metrostation under 100 meter fra ejendommen.
- Placeringer er ideel for de studerende, med kort afstand til Ålborg Universitet (Campus Sydhavn), Københavns Universitet, IT-Universitetet og Professionshøjskolen UCC..
- Dansk Metal har ca. 108.000 medlemmer, hvoraf ca. 9.100 er lærlinge og elever.
- Behovet for ungdomsboliger er stadig stort med ca. 14.000 ansøgere på venteliste i henhold til CIU.
- Placeringen langs Sjællandsbroen og Bådhavnsgade med mulighed for placering af udadvendte funktioner i stueetagen, som vil medføre liv og aktivitet.
- Mulighed for at etablere en attraktiv bebyggelse med støjafskærmede grønne friarealer mod syd og sydvest, med flot udsigt fra boligerne over Fiskerihavnen og Kalveboderne.
- Unik mulighed for at knytte "det gamle Sydhavn" sammen med det nye Sydhavn/Sluseholmen og i den forbindelse er Dansk Metal åbne for, at se på mulighederne for at etablere en gang- og cykelbro over Sjællandsbroen/Sydhavnsgade, gerne i samarbejde med de øvrige grundejere i området og Københavns kommune.

Procesbeskrivelse

Dansk Metal har vurderet mulighederne for samarbejdspartner og har valgt Sjælsø Management. I samarbejde med Sjælsø Management er udvalgt 4 arkitektfirmaer, som hver især har givet deres bud på fremtidens ungdomsboliger, hvorefter 2 arkitektfirmaer er udvalgt til at udarbejde et indledende volumestudie og skitseprojekt, som kan danne grundlag for kommende proces med udarbejdelse af Kommuneplantillæg og lokalplan.

Dansk Metal har valgt, at arbejde videre med DesignGroup Architects, som i samarbejde med Københavns Kommune vil udarbejde grundlaget for Kommuneplantillæg og lokalplan.

Vi imødeser jeres stillingtagen til vores ønsker og deltager gerne i et afklarende møde, hvor vi kan præcisere vores visioner og tanker.

Med venlig hilsen



Torben Poulsen
Hovedkasserer

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

22. oktober 2018

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Morten Bang

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Tegnestuen LOKAL

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Ansøgning vedr. ændring af kommuneplanramme gældende for Matrikelnummer: 87, Ejerlav: Klædebo Kvarter, København. Kort beskrivelse af ansøgning her: Ansøgning om ændring af kommuneplanrammer Vedrørende ejendommen beliggende på matr. nr 87, ejerlav Klædebo Kvarter, København. Ejendommen består af et opgangsfællesskab med adresse på henholdsvis Kultorvet 5, 1175 København K samt Peter Hvitfeldts Stræde 16, 1173 København K. Nuværende planmæssige rammer Ejendommen er omfattet af Lokalplan nr. 164 – "Købmagergade". I den nuværende kommuneplan ramme, KPI5 er ejendommen beliggende i et B-område. Ejendommens nuværende anvendelse kan ikke rummes under den gældende kommuneplan, da ejendommen er indrettet med 49% bolig og 51% erhverv. Indretningen idag er godkendt. Rammebetegnelsen for hele ejendommen ønskes ændret til område for boliger og serviceerhverv (C-område). Introduktion til ønsket om et hotel på Kultorvet 5 På et dialogmøde i Teknik- og Miljøforvaltningen, indre by den 28.06.2018 har vi ansøgt kommunen om at indrette den nuværende restaurant og kontordel i opgangen ved Kultorvet 5 til Hotel, men har fået afslag på at dette, idet forslaget ikke lever op til kommuneplanen (KPI5). Vi har dog fået tilsagn om at det er muligt at renovere ejendommens nuværende restaurant og kontor og fortsætte med at drive denne type erhverv. Dermed er der givet tilladelse til fortsat at drive erhverv på trods af kommuneplanens bestemmelser. Det er vores overbevisning at et hotel vil harmonere bedre med stedets umiddelbare nærhed og byliv, idet en hotelfunktion vil være mindre støjende end den nuværende Restaurant/bar, som har natbevilling. Der er bred opbakning i ejerforeningen, som alle støtter et kommende hotel. Det er bygherres ønske at ændre kommunenplanrammen således at der kan opnås en mere fleksibel benyttelse af ejendommens nuværende erhvervs arealer, uden at ændre på den samlede fordeling af erhverv og bolig m2 i ejendommen. Den fulde ansøgning er vedhæftet. Fuldmagt er fremsendt separat pr. email til Chefkonsulent Tue Rex

POSTNR.:

2200

BY:


København N

ADRESSE:

Nørrebrogade 45E, Kld, 45

E-MAIL:✉ morten@tegnestuenlokal.dk**ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:**

51903940

MATERIALE: [20180927_mb_ansoegning_vedr_aendring_af_kommuneplanramme.pdf](#) [kommuneplan_I_1000.pdf](#) [lokalplan_I_1000.pdf](#) [lokalplan_I64.pdf](#) [matrikelkort_I_500.pdf](#)

Få nyt om høringer

[> Abonnér](#)

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for byplanlægning
Att: Tue Rex, Email: tur@okf.kk.dk

Ændring af kommuneplanramme

Vedr: Ansøgning om ændring af kommuneplanramme

Adresse: Kultorvet 5, 1175 København K og Peter Hvitfeldts Stræde 16, 1173 København K.

Matrikelnummer: 87, **Ejerlav:** Klædebo Kvarter, København

Ansøgning om ændring af kommuneplanrammer

Vedrørende ejendommen beliggende på matr. nr 87, ejerlav Klædebo Kvarter, København. Ejendommen består af et opgangsfællesskab med adresse på henholdsvis Kultorvet 5, 1175 København K samt Peter Hvitfeldts Stræde 16, 1173 København K.

Nuværende planmæssige rammer

Ejendommen er omfattet af Lokalplan nr. 164 – "Købmagergade".

I den nuværende kommuneplan ramme, KP15 er ejendommen beliggende i et B-område.

Ejendommens nuværende anvendelse kan ikke rummes under den gældende kommuneplan, da ejendommen er indrettet med 49% bolig og 51% erhverv. Indretningen idag er godkendt.

Rammebetegnelsen for hele ejendommen ønskes ændret til område for boliger og serviceerhverv (C-område).

Introduktion til ønsket om et hotel på Kultorvet 5

På et dialogmøde i Teknik- og Miljøforvaltningen, indre by den 28.06.2018 har vi ansøgt kommunen om at indrette den nuværende restaurant og kontordel i opgangen ved Kultorvet 5 til Hotel, men har fået afslag på at dette, idet forslaget ikke lever op til kommuneplanen (KP15). Vi har dog fået tilsagn om at det er muligt at renovere ejendommens nuværende restaurant og kontor og fortsætte med at drive denne type erhverv.

Dermed er der givet tilladelse til fortsat at drive erhverv på trods af kommuneplanens bestemmelser. Det er vores overbevisning at et hotel vil harmonere bedre med stedets umiddelbare nærhed og byliv, idet en hotelfunktion vil være mindre støjende end den nuværende Restaurant/bar, som har natbeviling. Der er bred opbakning i ejerforeningen, som alle støtter et kommende hotel.

Det er bygherres ønske at ændre kommunenplanrammen således at der kan opnås en mere fleksibel benyttelse af ejendommens nuværende erhvervs arealer, uden at ændre på den samlede fordeling af erhverv og bolig m2 i ejendommen.

Ejendommen nuværende anvendelse og BBR oplysninger

I opgangen Kultorvet 5 anvendes ejendommen til henholdsvis værtshus, restaurant, kontor og bolig

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|------------|
| • Kælderplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • Stueplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • 1 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • 2 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 350) | Kontor |
| • 3 sal | 97 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

I opgangen Peter Hvitfeldt Stræde 16 anvendes ejendommen til henholdsvis detail og boliger.

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|---------------|
| • Kælderplan | 110 m2 | Erhverv (anvendelsekode 330) | Detail/Frisør |
| • Stueplan | 91 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 1 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 2 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 3 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 4 sal | 87 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

Samlede arealanvendelse på ejendommen

- | | |
|------------|--------|
| • Beboelse | 606 m2 |
| • Erhverv | 630 m2 |

Ejendommen ønskede fremtidige anvendelse og BBR oplysninger

I opgang Kultorvet 5 ønskes ejendommen anvendt til henholdsvis værtshus, restaurant, hotel og bolig

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|------------------|
| • Kælderplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • Stueplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant/Hotel |
| • 1 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Hotel |
| • 2 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Hotel |
| • 3 sal | 97 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

I opgang Peter Hvitfeldt Stræde 16 anvendes ejendommen til henholdsvis detail og boliger.

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|---------------|
| • Kælderplan | 110 m2 | Erhverv (anvendelsekode 330) | Detail/Frisør |
| • Stueplan | 91 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 1 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 2 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 3 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 4 sal | 87 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

Samlede arealanvendelse på ejendommen

- | | |
|------------|--------|
| • Beboelse | 606 m2 |
| • Erhverv | 630 m2 |

Argumentation for ændring af rammebetegnelsen**Sammenhængen til Kultorvets åbne pladسدannelse**

Uddrag fra Lokalplan nr. 164, s.1

Formålet med lokalplanen er at sikre at Købmagergade, Kultorvet, en mindre del af Rosengården og den del af Frederiksborggade, der ligger mellem Kultorvet og Nørre Voldgade, opretholdes som cityprægede butiksfacader.

Lokalplanen formål er at sikre et byliv i gadens facader og sikre et levende gadebillede, da man konsekvent frasiger sig bestemte kontor relaterede erhverv i kælder og stueplan. Da lokalplanen blev udformet har man aktivt valgt at skabe et forløb som sammenbinder Købmagergade og den indre del af Frederiksborggade henover den åbne plads på Kultorvet. Igennem dette har greb har man altså valgt at betragte hele forløbet som et sammenhængende træk, med en strøggade funktion. Kommuneplanen burde i dette tilfælde understøtte lokalplanen, således at der mod den åbne plads på Kultorvet vil kunne tillades en højere grad af publikumsorienteret erhverv – også over stueplan. I den nuværende kommuneplan tillades en anvendelse med bolig og serviceerhverv (C – område) langs Købmagergade samt Frederiksborggade, hvorimod der mod Kultorvet ønskes boliger (B – område). Vil vil anbefale og mener det vil være naturligt at C-området fortsættes rundt langs Kultorvet.

Synergi imellem ejendommens erhverv

Mod Kultorvet 5 ligger et af Københavns ældste værtshuse, Det Hvide Lam, som har eksisteret siden 1807. Det fremtidige hotel skal drives og udvikles af ejeren af Det Hvide Lam. Ønsket er at skabe synergi mellem det nuværende værtshus og det fremtidige hotel. Det Hvide Lam ønskes inddraget som en del af fortællingen til det nye hotel. Der vil blandt andet være reception til hotellet på Det Hvide Lam, ligesom det er ønsket at de to funktioner kan dele køkken faciliteter, således at der kan serveres dansk mad for både stamgæster og rejsende. Historien og kulturen bevares naturligvis på Det Hvide Lam, men det nye tiltag skal udvide sortimentet og styrke den gamle beværtning i fremtiden.

Opbakning i ejendommen

Gennem de seneste årtier har ejendommen på Kultorvet 5 været indrettet som henholdsvis restaurant og bar. Der har været stor udskiftning i bar- og restaurantkoncepter. Senest har ejendommen været udlejet til cocktailbar med happy hour og natbevilling. Til stor gene for de øvrige beboere i ejendommen. De støjende aktiviteter vil blive reduceret med indretningen til hotel. Der er stor opbakning internt i ejendommen fra beboere og ejere, da den støjende adfærd fjernes i kraft af restauratens natbevilling og udskiftes med mindre støjende adfærd.

Påvirkninger fra trafik

Der påføres ingen yderligere trafikbelastning i forbindelse med omdannelse fra restaurant til hotel.

Ejendommens fordeling af bolig og erhverv

Der ændres ikke på den nuværende sammensætning af erhverv og bolig i ejendommen.

Til denne ansøgning er vedlagt bilag indeholdende følgende: Lokalplan nr. 164 samt kortudtræk fra københavnerkortet indeholderne: Matrikel, Lokalplan og Kommuneplan og fuldmagt fra ejendommens ejere.

Vi håber ovenstående er fyldstgørende til at iværksætte en ændring af kommuneplanrammen. Jeg står til rådighed for opfyldende spørgsmål og afklaringer.

På vegne af hele projektteamet

Med venlig hilsen

Morten Bang , *Arkitekt maa og medindehaver*

Tegnestuen LOKAL

Nørrebrogade 45E, 2200 København N

morten@tegnestuenlokal.dk

51 90 39 40

www.tegnestuenlokal.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for byplanlægning
Att: Tue Rex, Email: tur@okf.kk.dk

Ændring af kommuneplanramme

Vedr: Ansøgning om ændring af kommuneplanramme

Adresse: Kultorvet 5, 1175 København K og Peter Hvitfeldts Stræde 16, 1173 København K.

Matrikelnummer: 87, **Ejerlav:** Klædebo Kvarter, København

Ansøgning om ændring af kommuneplanrammer

Vedrørende ejendommen beliggende på matr. nr 87, ejerlav Klædebo Kvarter, København. Ejendommen består af et opgangsfællesskab med adresse på henholdsvis Kultorvet 5, 1175 København K samt Peter Hvitfeldts Stræde 16, 1173 København K.

Nuværende planmæssige rammer

Ejendommen er omfattet af Lokalplan nr. 164 – "Købmagergade".

I den nuværende kommuneplan ramme, KP15 er ejendommen beliggende i et B-område.

Ejendommens nuværende anvendelse kan ikke rummes under den gældende kommuneplan, da ejendommen er indrettet med 49% bolig og 51% erhverv. Indretningen idag er godkendt.

Rammebetegnelsen for hele ejendommen ønskes ændret til område for boliger og serviceerhverv (C-område).

Introduktion til ønsket om et hotel på Kultorvet 5

På et dialogmøde i Teknik- og Miljøforvaltningen, indre by den 28.06.2018 har vi ansøgt kommunen om at indrette den nuværende restaurant og kontordel i opgangen ved Kultorvet 5 til Hotel, men har fået afslag på at dette, idet forslaget ikke lever op til kommuneplanen (KP15). Vi har dog fået tilsagn om at det er muligt at renovere ejendommens nuværende restaurant og kontor og fortsætte med at drive denne type erhverv.

Dermed er der givet tilladelse til fortsat at drive erhverv på trods af kommuneplanens bestemmelser. Det er vores overbevisning at et hotel vil harmonere bedre med stedets umiddelbare nærhed og byliv, idet en hotelfunktion vil være mindre støjende end den nuværende Restaurant/bar, som har natbeviling. Der er bred opbakning i ejerforeningen, som alle støtter et kommende hotel.

Det er bygherres ønske at ændre kommunenplanrammen således at der kan opnås en mere fleksibel benyttelse af ejendommens nuværende erhvervs arealer, uden at ændre på den samlede fordeling af erhverv og bolig m2 i ejendommen.

Ejendommen nuværende anvendelse og BBR oplysninger

I opgangen Kultorvet 5 anvendes ejendommen til henholdsvis værtshus, restaurant, kontor og bolig

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|------------|
| • Kælderplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • Stueplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • 1 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • 2 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 350) | Kontor |
| • 3 sal | 97 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

I opgangen Peter Hvitfeldt Stræde 16 anvendes ejendommen til henholdsvis detail og boliger.

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|---------------|
| • Kælderplan | 110 m2 | Erhverv (anvendelsekode 330) | Detail/Frisør |
| • Stueplan | 91 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 1 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 2 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 3 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 4 sal | 87 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

Samlede arealanvendelse på ejendommen

- Beboelse 606 m2
- Erhverv 630 m2

Ejendommen ønskede fremtidige anvendelse og BBR oplysninger

I opgang Kultorvet 5 ønskes ejendommen anvendt til henholdsvis værtshus, restaurant, hotel og bolig

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|------------------|
| • Kælderplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant |
| • Stueplan | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Restaurant/Hotel |
| • 1 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Hotel |
| • 2 sal | 130 m2 | Erhverv (anvendelsekode 370) | Hotel |
| • 3 sal | 97 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

I opgang Peter Hvitfeldt Stræde 16 anvendes ejendommen til henholdsvis detail og boliger.

- | | | | |
|--------------|--------|--------------------------------|---------------|
| • Kælderplan | 110 m2 | Erhverv (anvendelsekode 330) | Detail/Frisør |
| • Stueplan | 91 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 1 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 2 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 3 sal | 110 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |
| • 4 sal | 87 m2 | Bolig (anvendelsekode 140) | Bolig |

Samlede arealanvendelse på ejendommen

- Beboelse 606 m2
- Erhverv 630 m2

Argumentation for ændring af rammebetegnelsen**Sammenhængen til Kultorvets åbne pladسدannelse**

Uddrag fra Lokalplan nr. 164, s.1

Formålet med lokalplanen er at sikre at Købmagergade, Kultorvet, en mindre del af Rosengården og den del af Frederiksborggade, der ligger mellem Kultorvet og Nørre Voldgade, opretholdes som cityprægede butiksfacader.

Lokalplanen formål er at sikre et byliv i gadens facader og sikre et levende gadebillede, da man konsekvent frasiger sig bestemte kontor relaterede erhverv i kælder og stueplan. Da lokalplanen blev udformet har man aktivt valgt at skabe et forløb som sammenbinder Købmagergade og den indre del af Frederiksborggade henover den åbne plads på Kultorvet. Igennem dette har greb har man altså valgt at betragte hele forløbet som et sammenhængende træk, med en strøggade funktion. Kommuneplanen burde i dette tilfælde understøtte lokalplanen, således at der mod den åbne plads på Kultorvet vil kunne tillades en højere grad af publikumsorienteret erhverv – også over stueplan. I den nuværende kommuneplan tillades en anvendelse med bolig og serviceerhverv (C – område) langs Købmagergade samt Frederiksborggade, hvorimod der mod Kultorvet ønskes boliger (B – område). Vil vil anbefale og mener det vil være naturligt at C-området fortsættes rundt langs Kultorvet.

Synergi imellem ejendommens erhverv

Mod Kultorvet 5 ligger et af Københavns ældste værtshuse, Det Hvide Lam, som har eksisteret siden 1807. Det fremtidige hotel skal drives og udvikles af ejeren af Det Hvide Lam. Ønsket er at skabe synergi mellem det nuværende værtshus og det fremtidige hotel. Det Hvide Lam ønskes inddraget som en del af fortællingen til det nye hotel. Der vil blandt andet være reception til hotellet på Det Hvide Lam, ligesom det er ønsket at de to funktioner kan dele køkken faciliteter, således at der kan serveres dansk mad for både stamgæster og rejsende. Historien og kulturen bevares naturligvis på Det Hvide Lam, men det nye tiltag skal udvide sortimentet og styrke den gamle beværtning i fremtiden.

Opbakning i ejendommen

Gennem de seneste årtier har ejendommen på Kultorvet 5 været indrettet som henholdsvis restaurant og bar. Der har været stor udskiftning i bar- og restaurantkoncepter. Senest har ejendommen været udlejet til cocktailbar med happy hour og natbevilling. Til stor gene for de øvrige beboere i ejendommen. De støjende aktiviteter vil blive reduceret med indretningen til hotel. Der er stor opbakning internt i ejendommen fra beboere og ejere, da den støjende adfærd fjernes i kraft af restauratens natbevilling og udskiftes med mindre støjende adfærd.

Påvirkninger fra trafik

Der påføres ingen yderligere trafikbelastning i forbindelse med omdannelse fra restaurant til hotel.

Ejendommens fordeling af bolig og erhverv

Der ændres ikke på den nuværende sammensætning af erhverv og bolig i ejendommen.

Til denne ansøgning er vedlagt bilag indeholdende følgende: Lokalplan nr. 164 samt kortudtræk fra københavnerkortet indeholderne: Matrikel, Lokalplan og Kommuneplan og fuldmagt fra ejendommens ejere.

Vi håber ovenstående er fyldstgørende til at iværksætte en ændring af kommuneplanrammen. Jeg står til rådighed for opfyldende spørgsmål og afklaringer.

På vegne af hele projektteamet

Med venlig hilsen

Morten Bang , *Arkitekt maa og medindehaver*

Tegnestuen LOKAL

Nørrebrogade 45E, 2200 København N

morten@tegnestuenlokal.dk

51 90 39 40

www.tegnestuenlokal.dk



KØBENHAVNS KOMMUNE

Målforhold 1:1000
 Dato 25-09-2018

- Signaturforklaring
- Vedtaget
 - Forslag
 - Startredegørelse

KØBENHAVNS KOMMUNE PLANORIENTERING



Lokalplan nr. 164

Bygge- og Teknikforvaltningen • Plan & Arkitektur

„Købmagergade“

Indre By

Strøggadelokalplan

Publikumsorienterede serviceerhverv

Delvist ophævet - Se nr. 314 og 316

November 1990

LOKALPLAN NR. 164

Lokalplan for området omfattende de dele af facadeejendomme, der ligger inden for afstande af 15 m fra eksisterende vejlinier mod Købmagergade, Kultorvet, en mindre del af Rosengården og den del af Frederiksborggade, der ligger mellem Kultorvet og Nørre Voldgade.



Lokalplan Orientering

Overborgmesterens afd. Københavns Rådhus
1599 V. tlf. 33 15 38 00, lok. 2643

Københavns Kommune

Lokalplan nr. 164

Lokalplan for området omfattende de dele af facadeejendomme, der ligger inden for afstande af 15 m fra eksisterende vejlinier mod Købmagergade, Kultorvet, en mindre del af Rosengården og den del af Frederiksborggade, der ligger mellem Kultorvet og Nørre Voldgade.

I henhold til lov om kommuneplanlægning (lovbekendtgørelse nr. 391 af 22. juli 1985) fastsættes herved følgende bestemmelser for området.

§ 1. Formål

Formålet med lokalplanen er at sikre, at Købmagergade, Kultorvet, en mindre del af Rosengården og den del af Frederiksborggade, der ligger mellem Kultorvet og Nørre Voldgade, oprettholdes som cityprægede butiksgader. Dette sker ved dels at fastlægge stueetagen og høj kælder til publikumsorienterede serviceerhverv, såsom butikker, restauranter og lignende dels at hindre, at nævnte etager indrettes til liberale erhverv, såsom pengeinstitutter, forsikringskontorer og lignende.

Ligeledes er det lokalplanens formål at fastsætte bestemmelser om facadeudformning med henblik på at sikre, at eventuelle ændringer af bygningernes gadefacader samt skiltning m.v. sker under hensyntagen til såvel gadebilledet som den arkitektoniske fremtræden af den enkelte bygning.

Lokalplanen omhandler alene ovennævnte emner, og regulering af andre forhold forudsætter om fornødent supplerende lokalplan.

§ 2. Område

Lokalplanområdet afgrænses som vist på vedhæftede tegning nr. 25.973 og omfatter ejendommene matr.nr.ne 8 og 9 Købmager Kvarter, København, ejendommene matr.nr.ne 1 og 56 Frimands Kvarter, København, ejendommene

matr.nr.ne 184, 185 og 186 Rosenborg Kvarter, København, ejendommene matr.nr.ne 88, 141A, 145 og 149 Klædebo Kvarter, København samt dele af ejendommene matr.nr.ne 7, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 27, 28, 40 og 53 Købmager Kvarter, København, dele af ejendommene matr.nr. ne 2, 47, 48, 50, 51, 52, 57, 58, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 68, 69 og 70 Frimands Kvarter, København, dele af ejendommen matr.nr. ne 2, 3, 4, 6, 7, 187, og 264 Rosenborg Kvarter, København, og dele af ejendommene matr.nr.ne 26, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 87, 130, 134, 135, 137, 138, 140, 141B, 142, 144, 146, 148, 150, 151, og 259 Klædebo Kvarter, København, samt alle parceller, der efter den 1. august 1989 udstykkes i området.

§ 3. Anvendelse

Stk. 1. Stueetagen samt kælderetagen, hvor dennes loft ligger mere end 1,25 m over gadeniveau, fastlægges til publikumsorienterede serviceerhverv, såsom butikker, restauranter og lignende.

Ovennævnte etager må ikke anvendes til liberale erhverv, såsom pengeinstitutter, advokat- og ejendomsmæglervirksomhed, forsikringskontorer, klinikker og lignende.

Stk. 2. Magistraten (Plandirektoratet) kan i særlige tilfælde, uanset stk. 1 - hvor den pågældende virksomhed udøves efter principper, som i særlig grad er publikumsorienterede - tillade indretning af den i stk. 1, 2. afsnit nævnte virksomhed.

§ 4. Bebyggelsens ydre fremtræden

Stk. 1. Bygningernes facade mod Købmagergade, Kultorvet, en mindre del af Rosengården og Frederiksborggade skal, for så vidt angår materialer, udformning, farve og øvrige ydre fremtræden, efter Magistratens skøn være samstemmende med omgivelserne og områdets karakter, og eksisterende bebyggelse må i nævnte henseende ikke ændres uden Magistratens tilladelse.

Facadeændringer skal udføres således, at der efter Magistratens skøn tilvejebringes en god helhedsvirkning i forhold til den pågældende gadefacades arkitektoniske særpræg, herunder i forhold til karakteristiske lodrette og vandrette inddelinger af facaden. Endvidere skal arkitektoniske detaljer, såsom vinduer, gesimser, bånd, vindues- og dørindfatninger og lignende udformes under hensyntagen til facadens særlige udtryk.

Faste baldakiner må kun opsættes i særlige tilfælde, såfremt der efter Magistratens skøn kan opnås en god helhedsvirkning og sammenhæng med facadens øvrige udformning.

Der må ikke etableres sammenhængende facader, der rækker ud over den enkelte bygningsenhed.

Butiksfacader skal fremtræde med udstillingsvinduer. Vinduer må ikke blændes ved tilklæbning og lignende, således at de får karakter af facadebeklædning.

Stk. 2. Skiltning, reklamering og facadebelysning samt opsætning af markiser, udhængsskabe og andet facadeudstyr må ikke finde sted uden Magistratens godkendelse.

Skilte, reklamer, lysinstallationer, markiser, udhængsskabe og andet facadeudstyr skal udformes således, at der efter Magistratens skøn tilvejebringes en god helhedsvirkning i forhold til den pågældende bygnings arkitektoniske karakter med hensyn til placering, omfang, materialer, farver, skrifttyper og lignende.

Facade- og reklamebelysning samt lysskilte, herunder blinkende reklameskilte, lysviser, signboards og lignende, må ikke ved blænding, reflekser, farver eller ved sit udseende være til ulempe for omgivelserne eller virke skæmmende i forhold til gadebilledets særlige karakter og den pågældende bygnings arkitektoniske udtryk.

§ 5. Tilladelse fra andre myndigheder

Uanset foranstående bestemmelser må der ikke for bygninger, der er fredet i henhold til lov om bygningsfredning, igangsættes bygningsarbejder, der går ud over almindelig vedligeholdelse, før der

er opnået tilladelse hertil fra fredningsmyndighederne.

Bygninger, der pr. 1. januar 1989 er fredede i henhold til lov om bygningsfredning, er vist på tegning nr. 25.973.

§ 6. Eksisterende bebyggelse

Lokalplanens bestemmelser skal ikke være til hinder for bibeholdelse af den eksisterende bebyggelse og dennes udnyttelse, forudsat at såvel denne bebyggelse som udnyttelsen ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

§ 7. Påtaleret

Københavns Magistrat har påtaleret for overtrædelse af bestemmelserne i nærværende lokalplan.

§ 8. Dispensationer

Den samlede Magistrat kan indrømme sådanne dispensationer fra lokalplanens bestemmelser, som ikke vil være i strid med principperne i planen.

§ 9. Servitutbortfald

Lokalplan nr. 107, bekendtgjort den 19. marts 1987 og tinglyst den 7. juli 1987, omfattende området mellem Købmagergade, Landemærket, Pilestræde og Klareboderne ophæves, for så vidt angår bestemmelsen i § 3, stk. 1, litra a, om anvendelsen af stueetagen til publikumsorienterede serviceerhverv for de af nærværende lokalplan omfattede etager, samt for så vidt angår bestemmelserne i § 6, stk. 1, 1. afsnit og stk. 2, om henholdsvis facadeudformning og skiltning for de af nærværende lokalplan omfattede gadefacader.

Nærværende lokalplan med indhæftede plan nr. 25.973 er vedtaget af Borgerrepræsentationen i mødet den 14. juni 1990 og endeligt bekendtgjort den 22. juni 1990.

Københavns Magistrat, Overborgmesterens Afdeling, den 2. november 1990.

p.o.v.

Per Krogh

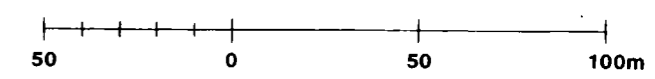
/ Kim Brodersen
Fuldmægtig

KØBENHAVNS BYRET

Indført den 5/11-1990

lyst under nr. 64231

Kirsten Nielsen



 LOKALPLANOMRÅDE
 FREDEDE BYGNINGER PR. 1.1.1989

EMNE LOKALPLAN	MÅL 1:2000	JOUR. NR. PD 866
KVARTER KLÆDEBO, ROSENBORG, KØBMAGER OG FRIMANDS KVARTERER, KØBENHAVN	TEGN. DATO AUG. 1989	TEGN. NR. 25.973
OVERBORGMESTERENS AFDELING · PLANDIREKTORATET RÅDHUSET · 1599 KØBENHAVN V		



Rosengården

Pustervig

Kulturvet

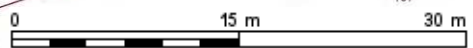
Peder Hvitefeldts Stræde

Købmagergade



Målforhold 1:500
 Dato 22-08-2018

Signaturforklaring
 Jordstykke (GST)



© Københavns Kommune

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

19. oktober 2018

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Henrik C. Nielsen

POSTNR.

1663

BY

København V

HØRINGSSVAR

Jeg tror det er vigtigt at København nu tager en timeout midt i dette massive byggevanvid vi oplever. Finanskrisen lagde jo midlertidigt en dæmper på det forrige byggeboom, og det var lige før jeg som borger nød den krise, selvom det på daværende tidspunkt kostede mig mit job. Det gav nemlig lidt ro i det ellers konstante og meget massive byggeboom. Et boom som selvfølgelig skabte en masse moderne og dyre boliger for tilflyttere, først og fremmest i Ørestad, Sydhavnen, Valby og dele af Islands Brygge. Her i 'Byggehelve 2.0' er det i sær Nordhavn, Enghave Brygge og Islands Brygge Syd der holder for. Jeg mener, at byen er ved at blive ALT for fortættet. Der kommer til at mangle ånderum og fristeder i takt med at selv en 'grøn ø' som Amager fæled langsom bliver indhegnet af luksusbyggeri på alle leder og kanter. Det er trist. Jeg er bevidst om at kommunen forsvarer sig med at nybyggeri er et must for at imødekomme efterspørgslen blandt potentielle tilflyttere. Men hvem siger at man absolut SKAL være den efterspørgsel? Folk må søge andre steder hen, for der er snart ikke plads til flere her i det centrale København. Alternativt kan det ske i udkanten og omegnen - tænk Storkøbenhavn, og ikke bare C, K, Ø, V, S og N. Så kan der evt. suppleres i Valby, Nordvest og Vanløse, hvis det absolut skal være inden for kommunegrænsen. Vi skal have bremset 'tårnificeringen' af København inden vi får ødelagt byens smukke profil af alt for mange, og alt for høje bygninger, som kun har et formål: at skaffe investorer så højt et afkast på så lille et område, som muligt. Jeg mener kommunen har spillet en dobbeltrolle i den byudvikling, fordi man som medejer af By & Havn sælger ud af byggegrundene til højestbydende, for efterfølgende at hælde pengene ned i et stort Metro-hul. Vi har allerede rigeligt Metro af så lille en 'storby' at være. København er en cykelby - ikke en Metroby. Linjen til lufthavnen er dog genialt tænkt, men hvem det ellers er, der bruger al den Metro forstår jeg simpelt hen ikke. Vi har et udmærket s-togsnet + regionaltoget og busser. Metro er ren bekvemmelighedstransport efter min mening. Men det er klart, at der er en symbiose i at byggegrundene stiger i værdi, hvis der kommer en ny Metrolinje - så igen: penge til investorerne - ikke noget der gavner byens borgere på den store skala. Andre ting der bør tænkes ind: fortsat udbygning af cykelstier og fremkommelighed for cyklister og gående. Få lukket den 4-6 sporede 'motorvej', der løber tværs gennem centrum (læs Ågade/HC Andersens Boulevard) ned under jorden, eller helt uden om byen. Drop Lynetteholmen-projektet, som blot lukker byen endnu mere inde, så adgangen til havet forsvinder for flertallet og ikke kun de få, som er rige og heldige nok til at få bolig her. Sørg for at bommerter som nedrivning af Slagtergårdene på Vesterbro ikke gentages (fordi de fik lov at forfalde på trods af bevaringsværdighed). Pas på, at de historiske miljøer i city og på broerne ikke forsvinder, fordi de udvandes gennem opkøb, moderniseringer og renoveringer, således at vi mister kant og historisk kulturarv. Byen er allerede sine steder ved at blive for glat og international. Det er ikke den slags, turisterne kommer for at se. Sørg for at store styrelser som Banedanmark og Trafikstyrelsen m.fl. ikke flytter IND fra forstæderne til midt på Kalvebod Brygge. Det er der ingen grund til. Konverter i stedet grimt kontor og erhvervsbyggeri fra 60/70/80'erne til f.eks. ungdomsboliger. Sørg for at der bliver mere plads til alment boligbyggeri i stedet for dyrt ejerlejlighedsbyggeri, som endda ofte er uden bopælspligt (uforståeligt). Så: timeout! Vi har brug for at byen får en (bygge)pause - også for hoteller - den er i alvorlig fare for at forvokse sig. Jeg har boet her siden 1987, og meget godt er bestemt sket i byen, i takt med at den har fået gjort sig attraktiv for investorer, tilflyttere og turister, men man må ikke glemme os, der bor her i forvejen.

POSTNR.:

1663

BY:

København V

ADRESSE:

Oehlenschlägersgade 5, 2.tv.

E-MAIL:

✉ henriknielsen@gmail.com

Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

15. oktober 2018

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Hanne Bengaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borger

POSTNR.

1620

BY

København V

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne opfordre til, at man tænker i hovedstad og ikke Københavns Kommune. Fx når det kommer til boliger, så er det en udfordring for hele regionen og ikke kun for kommunen. Så lad os hjælpes med at finde løsninger, der ikke stopper ved kommunegrænsen.

POSTNR.:

1620

BY:

København V

ADRESSE:

Vesterbrogade 127a 2.tv

E-MAIL:

✉ Hanne@carls gave.dk

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

6. oktober 2018

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Geert Sommer

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Big is beautiful bør ikke være et mål for Kbh. Det er vigtigt at Kbh. er sin egen og ikke endnu en anonym storby som turisterne kan checke af på listen som besøgt. Det er mere vigtigt at Kbh. fremstår som en grøn by med vindmøller, solceller, økologiske butikker, restauranter, hoteller og byhaver som et forbillede for andre. Mange synes det er flot at "gøre en forskel" det gør man IKKE ved at efterligne alle de andre!

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Lyneborggade 12 1 th

E-MAIL:

✉ geert.sommer@gmail.com

ØVRIGE KONTAKTOPLYSNINGER:

30244346

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

5. oktober 2018

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Mikael Fotopoulos

POSTNR.

2300

BY

København S

HØRINGSSVAR

Det er faktisk ukorrekt, at højhuse giver plads til flere. Den største tæthed i Europa finder man i København og i Paris. Ikke i Ørestad og La Defence, men i brokvartererne og i Hausmanns gamle karrévarterer i Paris. Dette er vist talrige gange rent matematisk, og det bør Københavns beslutningstagere tage alvorligt. Jeg henviser til byplanlæggere som Léon Krier og Jan Gehl. Læger træffer beslutninger baseret på fakta og evidens. Det er på tide at politikerne også gør det. Stop byggeriet af grimme, firkantede kasser, især dem over 5 etager, de er altødelæggende.

POSTNR.:

2300

BY:

København S

ADRESSE:

Krimsvej 1b, 5.th

E-MAIL:

✉ mfo.gr@hotmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VERDENSBY MED ANSVAR – FORSLAG TIL KOMMUNEPLANSTRATEGI 2018

OPRETTET

2. oktober 2018

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Helle Gladbo

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Bliv bilfriby - måske som den første i verden. Det vil da være helt fantastisk at kunne omlægge de mange parkeringspladser til grønne områder. Grøn offentlig transport med god plads og stille kørsel, så alle kan komme omkring. Bliv børnenes by med fokus på familien. Giv plads til familielivet med nedsat tid på arbejdet, når børnene er små. Hjælp de stakkels børn, der er havnet hos en mor eller far, der ikke orker opgaven. Hvert 10. barn lider ifølge Lisbeth Zorning overlast. Det vil styrke samfundet, hvis samfundet hjælper med gratis prævention lige fra kondomer til den dyre spiral. Hertil vil det være en god ide, at lade seksualundervisningen være en mere naturlig del af skoleskemaet. Man kan muligvis kalde det noget andet, for det er jo mere end kun det seksuelle, der er vigtigt. Man taler i de små klasser om, hvordan man er en god ven. I de større klasser kan man tale om, hvordan man er en god partner. Mvh. Helle

POSTNR.:

2200

BY:

København N

ADRESSE:

Jagtvej 109 D, 3. Tv

E-MAIL:

✉ gladbo@gmail.com

Få nyt om høringer

> Abonnér