



Bilag 3

Høringssvar modtaget under den offentlige høring af forslag til Kommuneplanstrategi 2023

16-10-2023

Sagsnummer i F2

Dokumentnummer i F2
4089235

Sagsnummer eDoc

Sagsbehandler

Økonomiforvaltningen har under den offentlige høring af forslag til Kommuneplanstrategi 2023 modtaget 154 høringssvar, hvoraf 3 høringssvar er dubletter.

6 af høringssvarene er modtaget udenom kommunens høringsportal Bliv Hørt. Disse fremgår til slut i følgende dokument.

Forslag til Kommuneplanstrategi 2023

HØRINGSTYPE

Kommuneplan

OMRÅDE

Hele byen

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

1. august 2023 til 29. september 2023

INDSENDESESRIST FOR HØRINGSSVAR

29. september 2023

HØRING IKKE ÅBEN

Høring om Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad

Borgerrepræsentationen har den 22. juni 2023 besluttet at sende Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad i 8 ugers offentlig høring.

Referat fra Borgerrepræsentationens behandling af sagen kan ses [her](#).

Kommuneplanstrategiens indhold

Kommuneplanstrategi 2023 indeholder en samlet vision for Københavns udvikling; "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

Visionen vil blive omsat til konkrete forslag til løsninger i den kommende Kommuneplan 2024, der lægger rammerne for den fysiske arealudvikling af Københavns Kommune de næste 12 år.

Det fremgår af kommuneplanstrategien, at der med Kommuneplan 2024 laves en fuld revision af kommuneplanen med særligt fokus på de fem nedenstående temaer, som udgør grundstammen i Kommuneplanstrategi 2023 og Kommuneplan 2024:

- Hovedstadens byudvikling og mobilitet
- Boliger og sammenhængende by
- En by med erhverv og studiemiljø
- En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid
- Udvikling med respekt for byens sjæl

Offentlig høring

Alle interesserede opfordres til at deltage i debatten og komme med bemærkninger, forslag og idéer til kommuneplanstrategien. Alle skriftlige bemærkninger vil indgå i den videre behandling af strategien.

Der er også mulighed for at indsende forslag til konkrete ændringer af den gældende kommuneplan, som man ønsker skal indgå i den kommende Kommuneplan 2024. Disse forslag vil indgå i forvaltningens videre arbejde med forslag til Kommuneplan 2024.

Du kan læse mere om høringen og den videre proces i vedlagte høringsbrev.

[pdfOffentliggørelsesbrev - Forslag til Kommuneplanstrategi 2023.pdf](#)

[pdfForslag til Kommuneplanstrategi 2023 offentlig høring.pdf](#)

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
148	29.09.2023	Knud Erik Hansen	Danmarks Naturfredningsforening - København	2500	Valby
147	29.09.2023	Kjeld Allan Thrane Larsen	Rådet for bæredygtig trafik	1455	København K
146	29.09.2023	Ida Rasmussen	Børnehuset Bryggen	2300	København
145	29.09.2023	Erik Jørgensen	Netværk for klima, trængsel og sundhed i København, v/Miljøpunkt Nørrebro	2200	København N.
144	29.09.2023	Marianne Spang Bech	Miljøpunkt Indre By & Christianshavn	1211	København K
143	29.09.2023	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	Københavns V
142	29.09.2023	Poul Hviid		2720	Vanløse
141	29.09.2023	Hans Henrik Schmidt		2300	København S
140	29.09.2023	Bispeparkens Byudvalg		2400	København NV
139	29.09.2023	Rie		2300	København S
138	29.09.2023	Mogens Søgaard Andersen m. fl.		2720	Vanløse
137	29.09.2023	HOFOR A/S	HOFOR A/S	2300	København S
136	29.09.2023	Niels Kongshaug	Grønne Facader	1264	Copenhagen
135	29.09.2023	Malte Emborg Vinding	Cyklistforbundets lokalafdeling i København	1362	København K
134	29.09.2023	Anders Hansen	DI	1553	København V

133	29.09.2023	Niels Kongshaug	Grønne Facader	1264	Copenhagen
132	29.09.2023	Formand Airo Bjarking	Sejlkлубben Lynetten	1432	København K
131	29.09.2023	Niels Kongshaug	Grønne Facader	1264	Copenhagen
130	29.09.2023	Niels Kongshaug	Grønne Facader	1264	Copenhagen
129	29.09.2023	Niels Kongshaug	Grønne Facader	1264	Copenhagen
128	29.09.2023	Jan Koed		2500	Valby
127	29.09.2023	Wonderful Copenhagen		1165	København K
126	29.09.2023	Asger Leth	LAKE HOUSE	2200	København
125	29.09.2023	Skanska A/S	Skanska A/S	2450	København SV
124	29.09.2023	Maria Olafsson	HORESTA	1900	Frederiksberg C
123	29.09.2023	Margit Velsing Groth	Margit Velsing Groth	2720	Vanløse
122	29.09.2023	Jep Loft	Arkitekturoprøret	2820	Gentofte
121	29.09.2023	By & Havn		1259	Kbh. K.
120	29.09.2023	Bent J. Outzen	Arkitektforeningen	1124	København K
119	29.09.2023	Nørrebro Lokaludvalg	Nørrebro Lokaludvalg	2200	København N
118	29.09.2023	Morten Klöcker Grønbæk		1807	Frederiksberg C
117	29.09.2023	Karsten Kronborg	Kløvermarken	2300	København S
116	29.09.2023	Hanne Schmidt	Enhedslisten Amager Vest	2300	København
115	29.09.2023	Sally May Mountfield	Beboer i Indre By	1452	København K
114	29.09.2023	Ann Birk Vikkelsø	Det Grønne Knæ	2450	København SV

113	29.09.2023	Frederik Noltinius Busck	CPH Village	1432	København K
112	29.09.2023	Per Henriksen		2300	København S.
111	29.09.2023	Søren Halskov Nissen		1432	København
110	29.09.2023	Øens Invest	Øens Invest	2300	København S
109	29.09.2023	Bente Maegaard	Grundejerforening n Vigerslev Haveforstad	2500	Valby
108	29.09.2023	BL 1. kreds	BL 1. kreds	1554	København V
107	29.09.2023	David Johannes Treschow Ellebye	CBS Students	2000	Frederiksberg
106	29.09.2023	Lasse Quvang Rasmussen	Danmarks Idrætsforbund (DIF)	2605	Brøndby
105	29.09.2023	Valby Lokaludvalg		2500	Valby
104	29.09.2023	Stefanie Høj Brink	Københavns Museum	1555	København V
103	29.09.2023	Birgit Rehder		2100	København Ø
102	29.09.2023	Rasmus Rise		1432	København K
101	29.09.2023	Grundejerforening Konstabelhaven		1432	København
100	29.09.2023	Salling Group A/S	35954716	4600	Køge
99	29.09.2023	Christianshavns Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	1550	København V
98	29.09.2023	Den overordnede grundejerforening Margretheholm		1432	København K
97	29.09.2023	Michael Gatten	KBH - Commerce & Culture (KCC)	1260	København K

96	28.09.2023	Vanløse Grundejersammenslutning		2720	Vanløse
95	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
94	28.09.2023	Hans Erik Rasmussen	Buschaufførgruppe fra Ryvang	2400	København NV
93	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
92	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
91	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
90	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
89	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
88	28.09.2023	Niels Kongshaug	Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER	1264	Copenhagen
87	28.09.2023	Maria Thye Møller	Grundejerforeningen Søflyhusene	1432	København K
86	28.09.2023	Maria Thye Møller	Grundejerforeningen Søflyhusene	1432	København K
85	28.09.2023	Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv	Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv	2500	Valby
84	28.09.2023	kaj thelander jessen		2450	København SV

83	28.09.2023	Østerbro Lokaludvalg	Københavns Kommune	2100	København Ø
82	28.09.2023	Akademiraadet	Akademiraadet	1050	København K
81	28.09.2023	Jan Hansen	Andelsboligforeningernes Fællesorganisation (ABF)	1606	København V
80	28.09.2023	Kira West	Hjem til Alle alliancen	2400	København NV
79	28.09.2023	Claus Hovmøller Jensen	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	1432	København K
78	28.09.2023	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
77	28.09.2023	Anders Gredal Berner	Bifrost	2200	KBH N
76	28.09.2023	Søren Bruun Svendsen	Vestervold ApS (Restaurant Karla)	1556	København V
75	28.09.2023	Jesper Karmark	Salling Group A/S	4600	Køge
74	28.09.2023	Tanja Holst	Salling Group	4600	Køge
73	28.09.2023	Tanja Holst	Salling Group	4600	Køge
72	28.09.2023	FDM	FDM	2800	Kongens Lyngby
71	28.09.2023	Jan Hyttel	Bo-Vita	2600	Glostrup
70	28.09.2023	Erhardt Franzen	Sundbyernes GrundejerFællesskab	2300	København S
69	28.09.2023	Københavns Fødevarefællesskab	Københavns Fødevarefællesskab	2500	København
68	28.09.2023	Ramus Hansen		2300	København
67	28.09.2023	DSB Ejendomme	DSB	2630	Taastrup
66	28.09.2023	Jette Ingerslev		1556	København V

65	28.09.2023	Beboerforening en for Dantes Plads og nærliggende områder	Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende områder	1556	København V
64	27.09.2023	Kgs. Enghave Lokaludvalg	Lokaldemokrati	2450	Kbh SV
63	27.09.2023	Peter Juhl	Peter Juhl	2500	Valby
62	27.09.2023	Jens Toudal	Trafikselskabet Movia	2500	Valby
61	27.09.2023	Ron Amir	DI Byggeri Hovedstaden	1553	København V
60	27.09.2023	Morten Langebæk		2300	København S
59	27.09.2023	Miljøpunkt Amager	Miljøpunkt Amager	2300	KØBENHAVN S
58	27.09.2023	Christina Rind Helsbro	Rind & Co	2300	København
57	27.09.2023	Ole Damsgaard	DBU, København og Danmarks Naturfredningsfore ning, København	2100	København
56	27.09.2023	Lisbeth Jensen		2450	København SV
55	27.09.2023	Indre By Lokaludvalg		1550	København
54	27.09.2023	Brønshøj- Husum Lokaludvalg		2700	Brønshøj
53	27.09.2023	Lars Poulsen	Foreningen By og Land, Valby	2500	Valby
52	26.09.2023	Cecilie		2300	København S
51	26.09.2023	Christian Holse		2300	København S
50	26.09.2023	Mathias Nordby	Urban Studio	2400	København NV
49	26.09.2023	Rasmus L. Marvig	Privat med barn i Børnehuset Bryggen, Snorresgade 24	2300	Copenhagen S
48	26.09.2023	Henrik Jahn	Over Byen Arkitekter	2100	København S

47	26.09.2023	Vanløse Lokaludvalg	Vanløse Lokaludvalg	2720	Vanløse
46	25.09.2023	Morten Anker		2300	København S
45	24.09.2023	Katja Dyppe Weber		2300	København S
44	23.09.2023	Henrik Jahn	Simon & Jahn Arkitekter	2300	København S
43	23.09.2023	Maria Nielsen		2300	København S
42	22.09.2023	Amager Øst Lokaludvalg		2300	København S
41	22.09.2023	Henrik Nielsen	Henrik Nielsen	2720	Vanløse
40	22.09.2023	Henrik Nielsen	Henrik Nielsen	2720	Vanløse
39	22.09.2023	Lene Fergusson		2300	Copenhagen
38	22.09.2023	Sarah Bach Teves		2300	København
37	21.09.2023	Nadja Lodberg Andersen	Børnehuset Bryggen	2300	København S
36	21.09.2023	Copenhagen Science City	Københavns Universitet, Rigshospitalet og Københavns Professionshøjskole	2200	Kbh N
35	21.09.2023	Michala		2300	København
34	20.09.2023	Steffen Hougaard	Private	2100	København Ø
33	20.09.2023	Christian T		2000	Frederiksberg
32	20.09.2023	Klaus K. Simonsen		1203	København K
31	17.09.2023	henrik busch	Busch On Board	1201	København K
30	15.09.2023	Christian Staack Larsen	NEXT Uddannelse København	2500	Valby
29	15.09.2023	Karina Dave		2700	Brønshøj
28	14.09.2023	Marie Groth Kruse		2300	Copenhagen S
27	14.09.2023	Anette Sorner		2300	København S

26	14.09.2023	Nicolai		2300	København S
25	13.09.2023	Mads Hennelund		2300	KØBENHAVN S
24	13.09.2023	Christina		2300	København S
23	12.09.2023	Marie Rasmussen		2300	Københavns S
22	11.09.2023	Christoffer Susé	Håndværkerforeningen København	1302	København K
21	07.09.2023	Jacob Larsen - Grundejeren.dk	Grundejeren.dk	2500	Valby
20	06.09.2023	Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	9800	Hjørring
19	06.09.2023	Søren Teisen	Bellakvarter A/S	2300	København S
18	04.09.2023	Anders Børup		2100	København Ø
17	01.09.2023	Amager Vest Lokaludvalg		2300	København S
16	29.08.2023	Kaspar Bonnen	billedkunstner	1555	Kbh K
15	29.08.2023	Eva Bo Geisler		2300	Kbh S
13	20.08.2023	Bodil Harder		1310	København K
14	20.08.2023	Bodil Harder		1310	København K
12	15.08.2023	Nicolas Veicherts		2100	København Ø
11	10.08.2023	Mikkel Halvorsen		2300	København S
10	10.08.2023	Aksel Larsen Andersen		2700	Brønshøj/Tingbjerg
9	08.08.2023	Vejdirektoratet	Vejdirektoratet	4700	Næstved
8	08.08.2023	Sofie Jensn		2300	København S
7	06.08.2023	Klaus		2100	København
6	06.08.2023	Klaus		2100	København
5	06.08.2023	Klaus		2100	Copenhagen
4	06.08.2023	Saso Kotevski		2300	København

3	02.08.2023	Stine Sørine Skeltved		2300	København
2	01.08.2023	Niels Ulrik Sørensen		1360	København K
1	01.08.2023	Peter Sylow		1123	København K

ID	INDSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
149	Chris Andersen			
150	David Neil Kristensen		2300	København S
151	David Neil Kristensen		2300	København S
152	Region Skåne	Region Skåne	291 89	Kristianstad
153	Lidl Danmark	Lidl Danmark	6000	Kolding
154	Gammelholm Beboerforening	Gammelholm Beboerforening	1053	København K

Svar til: Høring 61463 af: Knud Erik Hansen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

148

INDSENDT AF

Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening - København

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vestre Allé 21

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlagt i pdf fil.

MATERIALE:

hoeringssvar til kommuneplanstrategien fra danmarks naturfredningsforening - koebenhavn - fini.pdf

DN København

Dato: 29. september 2023

Til: Københavns Kommune



Høringssvar til Københavns Kommunes forslag til kommuneplanstrategi 2023
fra Danmarks Naturfredningsforening København

DN's høringssvar til Københavns kommunes kommuneplanstrategi

København skal de kommende år løse to store udfordringer.

Den ene er at skabe en byudvikling der samlet er rettet mod tre kvaliteter:

Natur, Klima og Velvære

og samlet, så udvikling af den ene kvalitet ikke kører hen over en af de andre. Vi skal løse klimaudfordringerne og samtidig skabe en by med rammer for velvære. Vi skal skabe velvære og samtidig give plads til natur og løsninger for klimaet.

Den anden er at skabe en balance i de funktioner byen skal have og skabe det i en by, der nærmer sig **en by, der er udbygget**.

Vi vil i dette høringssvar koncentrere os om natur og velvære, idet det primært er de kvaliteter DN arbejder med.

Hovedpunkter til inddragelse i kommuneplanstrategien

DN har følgende hovedpunkter som vi mener bør indgå i strategien for kommuneplanen:

- København er ved at være en udbygget by. Der er derfor brug for at vi nøje prioriterer brug af den ledige plads.
- Arbejdspladser genererer behov for boliger, mindre udbygning med kontorarbejdspladser bør derfor være en del af strategi for at mindske presset på boligmarkedet.
- I sidste to-tre årtiers udbygning af København er udbygningen med grønne arealer til natur, rekreation og idræt ikke fulgt med. Plads til de grønne arealer skal prioriteres højt.
- Nødvendige byfunktioner skal prioriteres før boliger og arbejdspladser.
- Byudviklingen skal tilpasses det forventede lavere behov for boliger og dermed give mere plads til andre funktioner.
- Kommunen bør bruge kommuneplan og lokalplan til aktivt at sikre kvaliteter i byudviklingen og ikke lade byudviklingen ligge under for investorers styring gennem projekter, hvor det at tjene penge er en hovedinteresse.

- By&Havns gæld bør lettes, så By&Havn kan fungere som et alment selskab, hvor hovedopgaven er at udvikle by, der har almene kvaliteter og hvor selskabet ikke skal være styret af krav om høj indtjening.
- Lynetteholmen og den samlede Østhavn bør ikke etableres. Arealerne bør stedet bruges til en grøn korridor. Klimasikringen kan klares med enklere midler.
- Kommunen bør søge regionale løsninger, og i det i høj grad tage udgangspunkt i Fingerplanen.
- Byen skal formes i menneskevenlige dimensioner, så mennesker kan trives.

- Der er brug for plads til biodiversitet og byens borger har brug for plads til grønne områder.
- Kommuneplanen/lokalplaner og i høj grad fredninger skal sikre grønne områder, bl.a. kirkegårde og større grønne områder.
- I de resterende større byudviklingsområder skal en markant del og i nogle tilfælde hele arealet reserveres til grønt område (natur, rekreation og idræt).
- Målet for hele byen bør være markant større grønne områder end 2 ha for beboere indenfor 500 m.
- Mindre grønne områder i tætbyen skal udformes til flersidig anvendelse.
- Grønne områder må ikke nedlægges.
- De ved lov affredede arealer på Lærkesletten på Amager Fælled og Stejlepladsen i Fiskerhavnen bør genfredes.
- Grønne forbindelser skal prioriteres højt.
- Hvor muligt skal gaderum gøres til grønne rum.
- Rørlagte vandløb skal åbne og allerede åbne vandløb skal forbedres.
- Gamle træer skal sikres mod fældning.
- Mere vild natur og mulighed for at beboere kan skabe vild natur i gaden.

Forudsætninger for udviklingen af byen

København er ved at være en udbygget by, hvor vi skal tænke på at bruge den ledige plads til det, som byen mangler.

Der er brug for, at vi har øje for, at udbygning med arbejdspladser øger behovet for boliger. Det er vigtigt at se på nye trends i befolkningsudviklingen. De tyder på at presset for nye boliger i København bliver mindre.

Selvom Lynetteholm sammen med den øvrige Østhavn præger diskussionen om Københavns udvikling, så er det ikke en del af kommuneplanstrategien – og den er ikke kun til diskussion. Man er allerede gået i gang med at fylde op til den. Østhavnen vil hvis den realiseres på flere måde være en dårlig byudvikling for København, og gøre skade. Der er bedre løsninger på byens udfordringer.

Byggeriet i den seneste planperiode har belastet både grønne og blå naturarealer hårdt – og har forværret byens dårlige udgangspunkt med hensyn grøn balance. Samtidig er de bolignære friarealer i de nye byggerier ofte små og af uhyre lav standard, og det øger behovet for offentlige grønne områder.

De grønne områder skal dække behovet for både natur og for fritidsaktiviteter. Naturen i kommunen er presset. Der er behov for tilvækst af såvel naturarealer samt tilvækst af

økologiske forbindelser for, at planter og dyr kan overleve. Dette behov skal nødvendigvis vægtes højere end ønsket om mere bebyggelse og infrastruktur.

Den udbyggede by

København har i flere epoker klaret en vækst ved udvidelse af Københavns areal. Det skete f.eks., da voldene faldt i slutningen af 1800 tallet og vi fik brokvarterne. Det skete også i 1901, da kommunerne rundt om København blev indlemmet i København, bl.a. Valby, Brønshøj og Sundbyerne. Dermed blev kommunens areal tre gange så stort. De næste 50-60 år blev disse arealer fyldt ud.

En markant del af København blev i den tid udlagt til industri og til havnefunktioner. I løbet af 80'erne begyndte industri- og havnefunktionerne at lukke ned. Det gav fra 90'erne mulighed for at omdanne store områder til nye funktioner. Det blev på en måde en ny udvidelse af København, ikke med arealer, men med ny by. Og det er mest blevet til boliger og kontorerhverv.

De sidste 30 år er de fleste af disse arealer blevet fyldt ud. De fleste af de resterende arealer er mere eller mindre blevet bragt i spil til byudvikling. Øresund er så også blevet bragt i spil med planerne om Lynetteholm.

Disse 30 års udfyldning har været en ret ensartet udvikling med boliger og kontorer. Nye blot lidt større grønne arealer har været fraværende. Der er på arealerne til de nye byområder ikke udlagt nye blot lidt større grønne arealer til natur, rekreation og idræt. Samtidig er der kommet mange flere indbyggere og dermed mange flere brugere til de grønne områder, der findes. Det giver stort pres på de grønne områder. Det har også givet konflikter mellem plads til natur og idræt. Begge disse bykvaliteter, bør der være plads til. Skulle københavnere pr person have adgang til det samme areal grønt område som for 10 år siden skulle der udlægges ca. 400 ha grønne områder.

Der har ellers været flere åbenlyse muligheder gennem de sidste 30 år byudvikling. For større områder havde det f.eks. været oplagt at udlægge det meste af Enghave Brygge til en havnepark og forbinde den med godsbaneterrænet. Som et eksempel på et mindre grønt område havde det været oplagt at lave en stribe boldbaner i Carlsbergbyen langs Vester Fælled vej til både Vesterbro og den nye Carlsberg by.

Hertil kommer at det meste i de nye byområder er tæt, kompakt og højt. En del minder i tæthed om de brokvarterer som spekulanterne byggede i brokvartererne i slutningen af 1800 tallet og som vi som samfund med store omkostninger måtte rydde op i 70'erne og 80'erne. De nye byområder er i dominerende grad drevet af byudviklernes mål om indtjening.

I udviklingen af de nye byområder er plads til de nødvendige byfunktioner som skoler, institutioner, hjemløseboliger m.m. ofte kommet i anden række.

Ved at være udfyldt by

De muligheder for at bygge nyt på de tidligere industri- og havnegrunde, som København har haft de sidste 30 år, er ved at være udtømte. De fleste af arealerne er udbygget, og der er nu få områder der endnu ikke er bebygget. De få reserver findes i Ydre Nordhavn, Refshaleøen, Kløverparken, Godsbaneterrænet, og nordlige del af Sydhavnstippen. Det er derfor til at overskue hvad der er plads til.

Vi skal derfor prioritere at sikre plads til de funktioner i byen, der er kommet i underskud. Det er markant grønne områder – både store og små, men også andre nødvendige byfunktioner.

Behovet for boliger fremover

Det er sandsynligt, at der fremover vil være betydeligt mindre behov for nye boliger i København.

Prognoser og flyttemønstre viser, at boligbehovet København dæmpes. Der vil stadig være en befolkningsvækst. Ifølge Københavns kommunes statistiske kontor vil den de næste 10 år være på 4-6000 om året. De efterfølgende 15 år årligt 2500-3000. Det er langt fra de 10000 beboere som København årligt er vokset med de senestes ca. 10 år.

Boligbehovet har været præget af et efterslæb fra slutningen af 00'erne. I sidste halvdel af 10'erne kom der imidlertid markant gang i boligbyggeriet. Der har her i 20'erne igen været en nedgang, så det nu er ca. det halve i forhold til sidste halvdel af 10'erne. Uanset det omfangsrige byggeri de seneste ca. 10 år er priserne på boliger stadig høje.

Kommunes befolkningstal vil forsat stige, men det indebærer ikke nødvendigvis at behovet for flere boliger stiger. Det skyldes at der årligt vil være 10-11.000 nyfødte. De nyfødte udløser ikke behov for en selvstændig bolig her og nu. Fødselsraten er desuden faldet, svarende til årligt ca. 1000 færre nyfødte.

Det er flytninger, vandringer og dødsfald, der primært påvirker behovet for boliger. Det påvirkes også når familier skilles og når unge flytter hjemmefra. Befolkningsprognoserne mange år frem viser at flytninger (mellem kommuner), vandringer (til og fra udlandet) og dødsfald fremover vil medføre behov for færre boliger. Flytninger og vandringer vil de nærmeste ca. 5 år give en voksende fraflytning op til ca. 2000 netto (dvs. der flytter 2000 flere end der flytter til). Herefter vil fraflytningen stige til 3.000 til 4.500 (netto). Hertil kommer ca. 1500 boliger, der årligt bliver ledige på grund af dødsfald.

Det er blevet en almindelig trend, at familier flytter ud af København. Der flytter netto ca. 15.000 personer i 30'erne og 40'erne med deres børn ud af København. Det har i mange år været 10.000, men er de seneste år vokset. Det er udtryk for det samme, at over halvdelen af dem, der er flyttet til København, er flyttet efter 10 år og også at en tredjedel af alle børn, der er født i København, er flyttet inden de skal i skole.

Samlet set er København en by, hvor unge flytter ind og hvor mange flytter ud, når de har boet der nogle år. De unge, der flytter ind, kommer både fra andre kommuner og fra udlandet. Halvdelen af alle indvandrere er i 20'erne. Der flytter netto hver år ca. 10.000 unge til fra andre kommuner og ca. 2.500 fra udlandet. På det sidste er unges tilflytning blevet mindre.

Andre trend kan slå igennem med færre indbyggere i København som resultat. Det gælder f.eks. den voksende interesse for natur og grønne omgivelser. Voksende mulighed for at arbejde hjemme kan også vise sig at få stor betydning. Endelig skubber de høje boligpriser og den manglende udsigt til, at de også falder, til folks ønsker om at flytte fra København.

Styring af byudviklingen

DN ønsker byplanlægning

– og ikke snæversynet projektstyring af byudviklingen.

Byudviklingen i København er alt for meget præget af projektstyring med snævre interesser og ikke den afbalancering af funktioner, som der er nødvendige for at en by bliver en god by – og også en by hvor natur og klima får en fremtrædende rolle.

Der er i byudviklingen i København en meget ensidig fokusering på boligbyggeri, og i det stille også på etablering af arbejdspladser. Det sidste er ofte overset i debatten om København, men den store satsning på arbejdspladser og i høj grad kontorarbejdspladser, bidrager til at øge behovet for boliger.

Det kan illustreres med de planer man har for Østhavnen (som Lynetteholm er en del af). Her er der planer om 55.000 arbejdspladser og boliger til 66.000. (Disse 55.000 udgør sammen med deres børn ca. 66.000.) Tilsvarende for Nordhavn, hvor der også er en massiv udbygning af arbejdspladser. De fleste af de nye byområder er også blevet fyldt med arbejdspladser – hovedsageligt kontorarbejdspladser. En dæmpning af udbygningen med arbejdspladser vil dæmpe presset på boligmarkedet.

Der er brug for, at kommunen kritisk vurderer nødvendigheden af den store udbygning med kontorarbejdspladser og i høj grad også bidrager til at finde regionale løsninger, der også har klimavenlige placering af arbejdspladser.

Slut på pengegrisk projektstyring af byudviklingen

Udbygningen af nye byområder er i høj grad styret af investorerne og er mere en projektstyring end en byplanlægning, hvor hensyn til natur, klima og velvære prioriteres og afbalanceres.

Det indebærer at indtjening bliver et helt dominerende element i projektudviklingen. Det er i høj grad antallet af etagemeter der giver indtjening. Det ses tydeligt i den tæthed, der bygges med og hvor lidt plads, der sættes af til friarealer og i særdeleshed grønne områder. Der er endda sket udvikling hvor tætheden er blevet markant større. Hvor 5-6 etager for 20 år siden var normen, så er over 8-9 etager i dag normen og endda med steder med ekstra etager og med højhuse ind imellem.

Det er i høj grad et resultat af at kommunen *ikke* ved en god byplanlægning sætter sit præg på, hvordan områderne skal udvikle sig. Kommunen har i stedet ladet investorernes projekter styre udviklingen.

Kommunen bør bruge kommuneplaner og lokalplaner til at sikre gode balancer i områder der bebygges og ikke blot lade dem være en afspejling af investorernes projekter. Der er i høj grad brug for at der sikres mere plads friarealer og grønne områder – til natur, rekreation og idræt. Der er også brug for at de nye bebyggelser får god plads til de nødvendige byfunktioner som skole, institutioner, idrætsanlæg o.l.

By&Havn

By&Havn er grundlæggende dannet for at skabe indtjening til den første metro. By&Havn fik i 2009 overdraget en gæld på ca. 13 mia. kr. fra Ørestadsselskabet, som det skulle skaffe kapital til ved grundsalg. Senere i 2014 blev By&Havn også pålagt at bidrage til finansiering af Nordhavnstunnelen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen med 7-10 mia. kr. By&Havn har stadig et to cifret milliard beløb i gæld.

Der er derfor brug for at kommunen får lettet By&Havn gældsbyrde. Der er også brug for at kommunen frikøber By&Havn for indtjeningskravene til byggeriet på Lærkesletten Amager Fælled og på Stejlepladsen i Sydhavnen.

København i regionen

København bør i mange tilfælde søge løsninger af opgaver på regionalt niveau. Det er en del af normal planlægning, og det har tidligere været en del af hele plansystemet – og med en samlet planlægning for hele regionen. De regionale løsninger er i stedet overladt til kommunerne og staten. Så længe der ikke er et regionalt organ bør kommunen søge løsninger sammen med de andre kommuner og evt. sammen med staten også.

Regionen har en grundstruktur som stammer tilbage fra Fingerplanen fra 1947. Den har stadig en god hovedstruktur for en byudvikling, der tilgodeser både klima og natur – og menneskevenlige bybygning.

Den indeholder en trafikstruktur med S-banen hvor kapaciteten let kan udvides og med en letbane i ring 3. Det giver basis for en byudvikling tæt ved bane, og samtidig en byudvikling med adgang til natur. Det giver grundlag for i højere grad beboerstyret bybygning og med mere menneskelige dimensioner end det vi indtil nu har set i København. En udvikling i omegnen vil lette presset på København og understøtte den udflytning af befolkningen fra København, der allerede er i gang.

Lynetteholm

Lynetteholm og den samlede Østhavn bør ikke etableres. Arealerne bør i stedet bruges til en grøn korridor.

Den samlede udbygning i Østhavnen, som Lynetteholm er en del af er på især to måder uheldig.

Den er et voldsomt indgreb i Øresund og dermed også i livs betingelser Østersøen og så meget at det alene bør stoppe planerne for Lynetteholm.

Den har også en placering, der er dysfunktionel i forhold til den samlede by og regionen. Fingerplanen bygger på en struktur, som mindsker trafik igennem eksisterende by. Centrum er mest centrum i en halvcirkel med begrænset gennemkørende trafik. Lynetteholm trækker i stedet trafik ind gennem byen med sandsynlige kapacitetsproblemer. Prognoserne for trafikken gennem Nordhavnstunnellen udsiger allerede, at trafikken vil bryde sammen og medføre mere trafik gennem det øvrige København.

Planen forudsætter store investeringer i infrastruktur – metro og ringvej, og i voldsom udfyldning i Øresund. Den planlægges for 50 år og med aldeles stor usikkerhed. Befolkningsprognoser er yderst usikre og reelt ikke valide. De forudsætter endda, at København får en større andel befolkningsudviklingen end kommunerne HT regionen uden for København, og dermed at den tager udvikling fra den øvrige HT regionen. Det er lige modsat den trend der nu er gældende, hvor mange flytter fra København og til omegnen.

Der er derfor stor risiko at opfyldningerne, hvis de gennemføres, kan komme til at ligge ubrugt hen.

Byudbygningen er bedre placeret som en del af Fingerplanen og kan etableres med mindre CO2 belastning og med bedre bæredygtig trafik sammenhæng i HT regionen. Klimasikringen

mod havstigninger kan laves med enkle løsninger i stedet for en stor opfyldning som Lynetteholm.

Byen til at leve i

Byen skal formes så man som menneske kan trives.

Byen skal være i menneskevenlige dimensioner. Når boligområder kommer over 4-5 etager, forsvinder de menneskelige dimensioner. Boligområder skal have gode grønne opholdsarealer. Områderne skal udformes, så sollyset kan nå ind i bebyggelserne. Bygninger til kontorer og andre erhverv skal holde sig inden for de almindelige tætheder, som kommuneplanen angiver.

Trafikken skal primært være gang, cykel og offentlig transport.

En by for mennesker er også en by god adgang til grønne områder og med store og åbne byrum, og med de nødvendige institutioner og med boliger, så alle har råd til en bolig i byen.

Det er vigtigt at værne om de åbne rum i byen og udvikle dem. Det åbne byrum ved banegraven ved Hovedbanen og Vesterport bør udvikles til attraktive åbne byrum, og med et grønt område på den nuværende Hammerichsgade.

Der bør i byen være plads til det fælles i byen - idræt, ophold, kultur, institutioner.

Plads til grønne områder og biodiversitet

Der er brug for plads til biodiversitet og byens borger har brug for plads til grønne områder.

Den strategi for biodiversitet som kommunen og DN har udarbejdet og kommunen har vedtaget sigter mod at fremme biodiversiteten i den fungerende by. Samtidig bygges der meget i København og der bygges så der ikke tages hensyn til, at der også skal være plads til grønne områder. Det bygges endog i grønne områder.

Biodiversitets strategien indeholder både en strategi og en handleplan med indsatser for både hvordan kommunen skal agere i de eksisterende bebyggelser og principper for nye bebyggelser. Strategien har fire tilgange: Bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet, Skabe ny biodiversitet, Understøtte viden og uddannelse om natur og biodiversitet, Skabe frivillige fællesskaber om biodiversitet. Det er en stor styrke for udviklingen af biodiversiteten i København og også at kommunen i det seneste budget har sat 50 mio. kr. af til fremme af biodiversitet over de næste 4 år.

Biodiversitetsstrategien forholder sig ikke til hvorledes der sikres ny plads til udvikling af grønne områder og biodiversitet. Den indeholder heller ikke rammer, der kan beskytte grønne områder mod at blive bebygget. Det er således påfaldende, at Amager Fælled i strategien nævnes som et de to væsentligste områder for biodiversitet, og kommunen samtidig vil bebygge et 20 ha stort tvangsaffredet område til en daglig befolkning på ca. 6000 personer.

Det er derfor vigtigt, at kommunen bruger kommuneplanen til at lægge rammer for udbygning af grønne områder, og at kommunen så efterfølgende følger det op med lokalplaner og i mange tilfælde også med fredninger og med de nødvendige investeringer.

Kommunen har en målsætning om at der i boligområder højst bør være 500 m til et større grønt om på mindst 2 ha, og at der højst må være 300 m til et grønt område (uanset størrelse). Det er mål, der kan være gode til at vise situationen i København, men det er lidet operative mål og anviser ikke løsninger.

Der er i stedet brug for konkret at sætte fokus på de steder, hvor der er mulighed for at etablere et grønt område.

Mindre grønne områder i tætbyen

I tætbyen skal muligheder for at etablere nye grønne områder bruges, og i høj grad også muligheder for mindre områder. Det er brug for offentlige grønne områder tæt ved boligerne – både til rekreation og bevægelse – og også til spots der kan fremme biodiversiteten.

DN har sammen med DBU fremsendt nogle ideer til hvordan der må igangsættes en proces som kan identificere og prioritere arealer som gennem flersidig anvendelse kan imødekomme nogle af disse behov. En forudsætning er at arealerne allerede på kommuneplanniveau udpeges og reserveres til sådanne formål.

Kommunen bør derfor lave en screening af arealer hvor der kan etableres nye mindre grønne områder og samtidig vurdere mindre eksisterende grønne områder, kan forbedres og så de kan fungere med en flersidige anvendelse.

Nye større naturarealer

Der er forholdsvis få steder, hvor der er arealer til større nye naturarealer. Her bør plads til grønne områder og i høj grad til natur prioriteres højt.

Ydre Nordhavn er det markant største område og med et enormt potentiale. Der bør her reserveres plads til en naturpark på 100 ha, og et større naturområde, hvor der indlægges plads til aktiviteter, som boldspil og anden bevægelse, kultur som f.eks. en friluftscene og også mindre institutioner til børn, så de kan være tæt på naturen. Og et betydeligt areal til idræt.

Østamager med og fra Refshaleøen og ned til Kløverparken rummer muligheder for grønne områder, som bør realiseres. *Godsbaneterrænet* bør mindst have et samlet grønt område på 20 ha. Den nordlige del af Sydhavnstippen bør reserveres til naturområde.

Disse arealer bør i kommuneplanen reserveres til grønne områder.

Grønne områder i byudviklingsområder og eksisterende by

De nye bydele i byudviklingsområderne bør have større grønne områder end der lægges op til

De nye bydele skal forsynes med parker som både kan imødekomme stadigt voksende rekreative behov og behov for at bynaturen kan fungere. Her må der opereres med parker af samme størrelsesordenen som for eksempel Fælledparken på 59 ha. Det betyder at langt større arealer skal udlægges. Et mål kunne være at mindst 25% af alle nye bydele skal være grønne offentligt tilgængelige områder. De 6 nye parker/grønne områder, der nævnes på side 78, skal afgrænses på baggrund af disse bemærkninger og indgå i den reviderede kommuneplan.

I afsnittet Grønne områder (side 76) står følgende: ” Nye grønne områder og friarealer, i såvel den eksisterende by som i byudviklingsområderne, skal derfor udvikles, så de bidrager til at højne biodiversiteten bedst muligt. Dette skal ske under hensyntagen til, at områderne også skal give rum for forskellige rekreative anvendelser, herunder bidrage til opnåelse af fysisk og mental sundhed og trivsel for københavnere og håndtere eventuelle utilsigtede konsekvenser for sundheden ”. Denne formulering og de ambitioner der umiddelbart kan læses heraf, er vi helt enige i.

Måden at realisere det er dog meget sparsom (side 77) idet det tænkes konkretiseret, ved at der højst skal være 500 meters gangafstand fra boliger til et grønt område på mindst 2 ha, og at man i de nye bydele tænker sig at samle den enkelte bebyggelses friarealer til en ”park” på

nogle få ha som på Grønttorvet. Med den kommende park, der planlægges for på Godsbaneterrænet, må vi konstatere at målet simpelthen er sat alt for lavt!

Ikke nedlægge grønne områder

Det bør være kommunens politik, at grønne områder *ikke* nedlægges. De steder hvor, der er planer om det bør de stoppes. Det sidste gælder ikke mindst planerne for bebyggelse på Stejlepladsen i Fiskerhaven, Lærkesletten på Amager Fælled, Emdrupgårds Have og Søborggårds Have. De to første områder er tvangsaffredet ved lov og bør genfredes.

Som princip bør kommunen beskytte de fleste af de lidt større grønne områder med fredning. Det vil sikre dem som grønne områder under de gennem tiderne mange skiftende rammer områder skal fungere i.

Grønne forbindelser

Grønne forbindelser er vigtige både for biodiversiteten og for rekreation. Det kan imidlertid være svære at etablere i en eksisterende by. Det kræver derfor en særlig indsats.

Der er brug for at de nødvendige grønne forbindelser i biodiversitetsstrategien italesættes i kommuneplanstrategien og konkret udpeges i forbindelse med det kommende kommuneplanarbejde.

I forbindelse med konkretiseringen af de enkelte grønne forbindelser vil det være nødvendigt at identificere eksisterende små og større grønne områder, ofte områder, som ikke er beskyttet for eksempel af naturbeskyttelsesloven, sådan at disse bliver udpeget i kommuneplanens hovedstruktur og i rammedelen bliver beskyttet som offentlige grønne områder (O1 områder). I den efterfølgende realisering af biodiversitetsstrategiens grønne forbindelser konkretiseres disse områder yderligere, ligesom der tages stilling til en fremtidig fredning i henhold til naturbeskyttelsesloven.

Grønne gaderum

Gader bør omdannes til grønne gaderum.

Kommunen skal udpege de veje der ikke mere tjener deres formål pga. senere reguleringer (nedlægninger, ensretninger, blinde mm.) og indlede indskrænkninger af vejprofiler ved optagning af asfalt og indretning til lommeparker plantning af gadetræer eller indretning af rekreative og sportslige byrum, f.eks. kan dele af Grøndals Parkvej, som problemløst kan tillægges parken. Lersø Park Alle rummer også potentialer. Det er i forvejen en Alle med en del grønne flader.

Kommunen kan gøre det for de offentlige veje, men man også i samarbejde med grundejerne lave det for private veje.

Åbne vandløb

Kommunen bør derfor arbejde for at åbne rørlagte vandløb og forbedre de allerede åbne. Åbent rindende vand spiller en vigtig rolle for biodiversiteten og har en stor rekreativ værdi.

Kommunen har allerede et godt projekt for Harrestrup Å. Ladegårdsåen bør åbnes. Grøndalåen fra Ålekistevej til Borups Allé bør frilægges. Forbedringer for mindre løb kan også give ekstra værdi, som f.eks. Søborghus Rende

Fredninger

Store og mellemstore grønne områder bør fredes.

En stor del af kommunens parker og grønne områder er fredede, men der er fortsat en del der bør fredes for at sikre dem som grønne områder. Det gælder kirkegården, som f.eks. Bispebjerg Kirkegaard. De er også rundt om i byen grønne områder i forskellig størrelse som bør sikres bevaret gennem fredning. Det gælder f.eks. Søgårds Haven og Emdrupborgs Have.

Fredning af gamle træer

Kommunen bør ved en temalokalplan sikre at gamle træer på offentlige og private arealer ikke fældes. De gamle træer er væsentlige for biodiversiteten.

Mere vild natur

Den grønne pleje skal være mere ekstensiv. Vilde rabatter, grønne områder og parker skal i stor udstrækning give plads til at naturen udvikler på egne præmisser, hvilket også anses at give en drift besparelse.

I de tætteste dele af byen skal beboere gives gode rammer for efter forudgående plan at begrønne gade og selv kunne deltage i både planlægningen og i arbejdet. Det kan være større plantekummer til begrønning og plantning af træer (godt eksempel: Dybbølsgade). Beboernes deltagelse giver en lokal forankring og medejerskab, der er vigtig også for den efterfølgende drift og miljøet gaden.

Appendiks – Hvad har vi

I biodiversitetsstrategien er det et mål at mindst 30 pct. af Københavns areal skal være udlagt til offentligt tilgængelige grønne områder. I strategien er det angivet at der i dag er 25 pct offentligt tilgængelige grønne områder. I kommuneplanstrategien er der angivet at København har 29 pct. Disse forskelle må stamme fra forskellige måder at registrere på. Indtil videre vil vi anset den som er lavet i forbindelse med biodiversitetsstrategien som den mest relevante.

Forskellige opgørelser

TMFs analyse af behovet for store og mellemstore grønne områder er nyttig læsning, baseret på et stort datamateriale. Fokus er på at opstille konkrete mål for 'let adgang' til grønne og blå områder af 'høj kvalitet'. Der undersøges afstandskriterier fra 300m til 1000m, dækningsgrader vises på kort, og der sammenlignes med andre storbyers tilgængelighedsnormer til grønne områder.

Under halvdelen af de københavnske boliger har grønne områder (over 2 ha) inden for 300 m's afstand øges denne afstand til 500 m, er knap $\frac{3}{4}$ af boligerne dækket. De offentlige grønne områder opgøres til 2.200 ha, svarende til 36 m²/indb. i 2013 (og i dag ca. 30 m²/indb.)

Alt i alt pæne tal, men problemet er kvaliteten af disse geodata. Således er der betydelig forskel på kommunens og Danmarks Statistiks arealopgørelser, hvor sidstnævntes tal for parker, sport o.a. rekreativ anvendelse i 2018 viser 17 m² pr. indbygger.

Ser man på tidligere opgørelser, f.eks. i de tidligere kommuneplaner, er billedet også meget broget. I 1989 skulle der være 625 ha parker, 13 m²/indb, hvorefter det i 1993 er vokset til 49 m²/indb. Det skyldes at nu er både Vestamager, søer, kolonihaver, idræt og kirkegårde medregnet. I samme opgørelse ses, at brokvartererne har en meget lav dækning fra 3-5 m² – i en anden opgørelse er der målt helt ned til 1,8 m². Det er i disse år man begynder at tale om 'byøkologi' som et nyt tryllemiddel, der kunne løse arealmanglen.

I de følgende kommuneplaner forsvinder disse oplysninger, til fordel for vækstscenarier for byggeri, trafik og befolkning.

I 2018-analysen tales om det voksende behov for grønne arealer på 400 ha på grund af befolkningsvæksten, hvis normen på 36 m² pr indb. skal fastholdes. Desuden refereres KKs mål om at plante 100.000 nye gadetræer inden 2025.

2018-Rapporten slutter med en række gode anbefalinger til Kommuneplan 2019. De blev ikke fulgt i nævneværdigt omfang og der er stadig relevante.

Fokus på naturens vilkår

Der er dog en afgørende mangel ved både kommunens og TMFs behandling af de grønne (og blå) arealer: Synspunkterne er udpræget 'brugerorienterede' – det handler om rekreativ brug, om trafikal tilgængelighed, og om at 75 % skal opleve København som en 'grøn by'.

Der er brug for et stærkere fokus på naturens vilkår i byen. Københavns kommune skal som minimum følge nationale og internationale forpligtelser om natur – i en periode hvor kommunale beslutninger fører til naturudryddelser som i Kalvebodkilen. Og samtidig sker der en reduktion af antallet af biotoper og af deres diversitet – udviklende sig til en biotop-isolering, som truer arters overlevelse.

Der er behov for et biologisk baseline-studie, som grundlag for fremtidig overvågning af naturtilstanden for både dyr og planter.

Der er behov for skærpet opmærksomhed på geodata vedrørende de ubebyggede arealer. Tilsyneladende sker indberetninger på et ufagligt/ukvalificeret grundlag (det samme sker med BBR), og anvendelsen og sammenligningen af arealopgørelserne over tid har derfor en betydelig usikkerhed.

I en landsplan-rapport fra 1983, Naturressourcerne i Danmark, anbefales det at betragte friarealerne som ressourcer under følgende overskrifter: - levesteder for dyr og planter – rekreation, naturoplevelser, leg og motion – dyrkning af afgrøder – kilde til kundskab og forståelse for økologiske sammenhænge – strukturerende element i byen – basis for den urbane hydrologi – klimaskærm – recipienter for vand og luft.

Studier siden da har yderligere belyst naturens betydning for befolkningens helbred og velbefindende.

Svar til: Høring 61463 af: Kjeld Allan Thrane Larsen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

147

INDSENDT AF

Kjeld Allan Thrane Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for bæredygtig trafik

BY

København K

POSTNR.

1455

ADRESSE

Studivestrate 24

HØRINGSSVAR

Konklusion:

En visionær hovedmålsætning på trafikområdet bør være, at biltrafikken frem mod 2035 skal reduceres løbende i takt med opgradering af den kollektive trafik.

MATERIALE:

rbt hoeringssvar kommuneplanstrategi 2023.pdf



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Stu diestræde 24
1455 København K
www.baeredygtigtrafik.dk

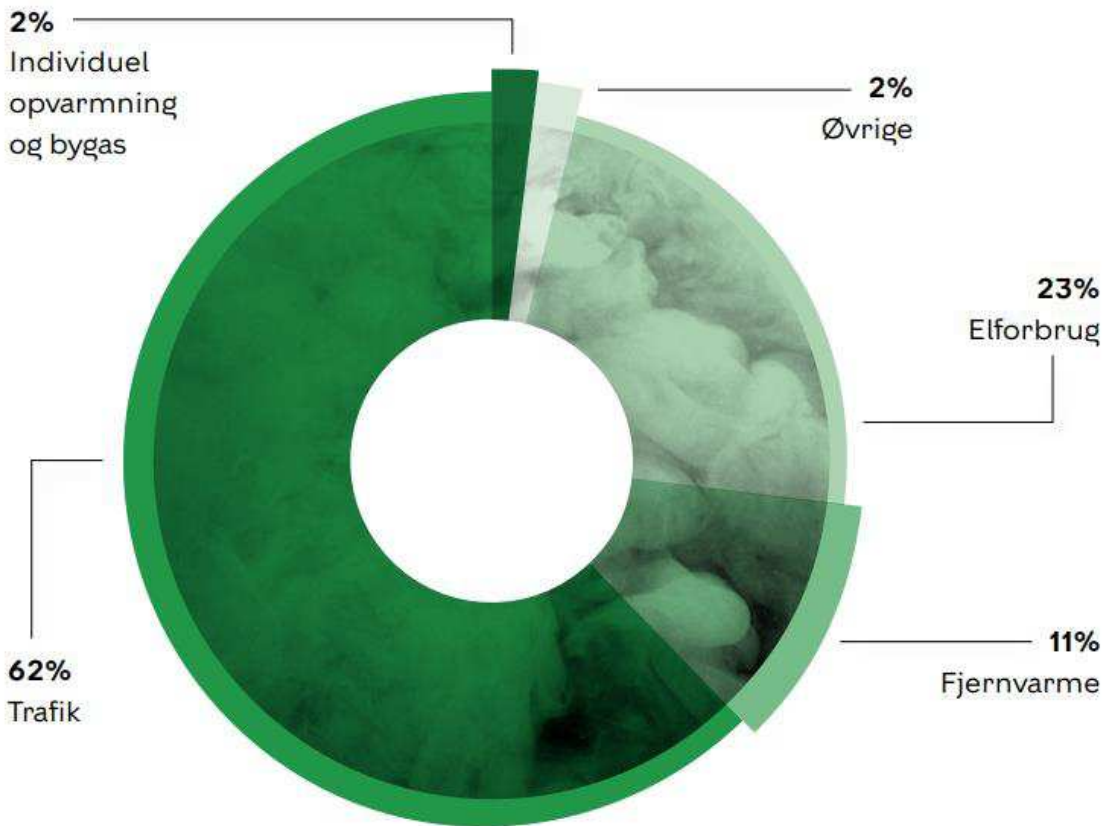
København den 29. september 2023

Høringssvar kommuneplanstrategi 2023

Rådet for bæredygtig trafik undrer sig over, at Kommuneplanstrategiens målsætningen for fordeling af transportmidler på ture for 2030 (s. 20 og s. 31) fortsat er den samme som i Kommuneplanplan 2019, hvor ture med bil i 2025 ikke måtte overstige 25 %. En fastholdelse af samme målsætning for ture med bil i en fremtid med større bilejerskab og mere trafik vil uundgåeligt føre til en voldsom belastning af de fælles byrum i form af endnu mere trængsel, en forøgelse af støj- og luftforureningen og en negligering af klimamålsætningen om klimaneutralitet.

Transporten udgør og vil udgøre en fortsat stigende andel af kommunens samlede klimaudslip.

I Fig. 2.8 s. 33 vises CO₂-udledning i kommunen i 2020. Trafikkens andel er nu steget til 62 %. Fremskrivninger, udarbejdet af TMF, udviser en fortsat stigende andel for trafikken, men nævnes ikke i kommuneplanstrategien.

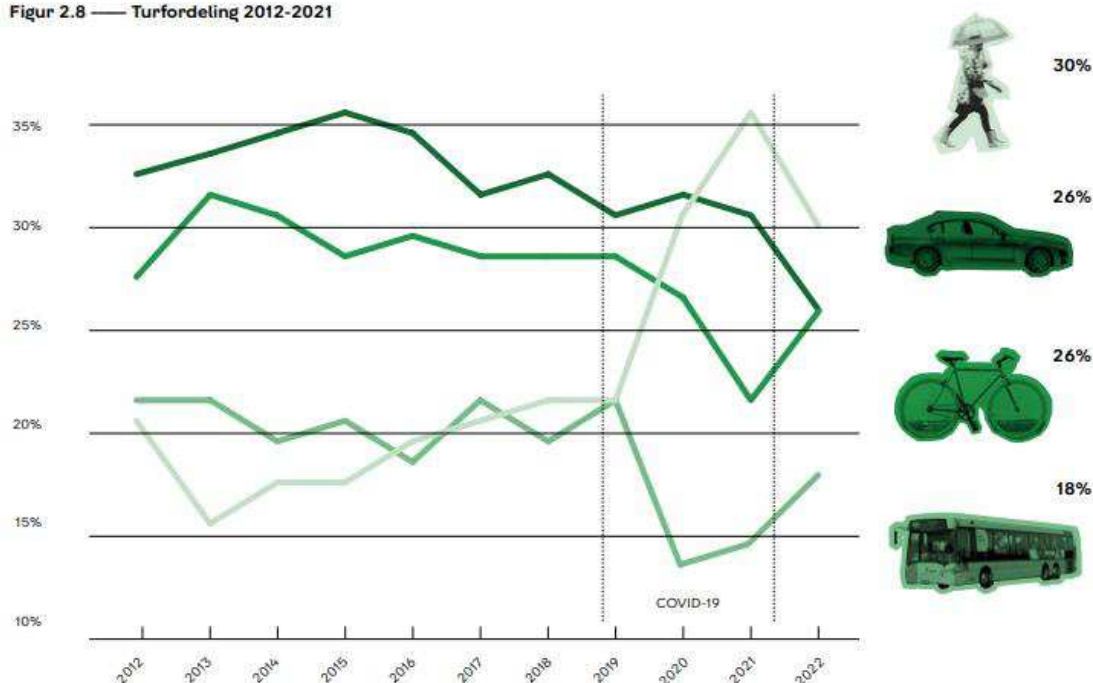
Figur 2.9 — CO₂-udledning fordelt på sektorer

I figur 2.7 aflæses den voldsomme vækst i antallet af biler, fra 104.343 i 2012 til 142.441 i 2022, dvs. en vækst på 37 %. Denne bilbaserede udvikling vil udgøre en fortsat voldsom belastning for byens og borgernes trivsel. En kommuneplanstrategi skal forholde sig til, hvordan gang, cyklisme og specielt kollektiv transport konkret kan opjusteres, og samtidig forholde sig til, hvordan behovet for ejerskab og brug af biler reduceres. Den ensidige satsning på metroudvikling betyder nedsat mobilitet for en række af samfundets borgergrupper: ældre, handicappede og generelt borgere uden bil. Den overfladebaserede kollektive trafik skal styrkes, skal være let tilgængelig, meget gerne med introduktion af et moderne letbanesystem.

Figur 2.7 — Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune

	2012		2022	Stigning
Indbyggere	549.223		644.425	17%
Cykler	647.738	→	745.800	15%
Biler	104.343		142.441	37%

Figur 2.8 — Turfordeling 2012-2021



Konklusion:

En visionær hovedmålsætning på trafikområdet bør være, at biltrafikken frem mod 2035 skal reduceres løbende i takt med opgradering af den kollektive trafik.

Kjeld A. Larsen

Næstformand Rådet for bæredygtig trafik

I egenskab af medlem af Indre By Lokaludvalg og bestyrelsesmedlem af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn henvises tillige til følgende høringsvar:

Henvisning til Indre By Lokaludvalgs interne høringsvar fra 16. maj 2023

<https://indrebylokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-06/IBLU%20h%C3%B8ringssvar%20om%20udkast%20til%20kommuneplanstrategi%202023.pdf>

Henvisning til høringsvar fra Miljøpunkt Indre By og Christianshavn fra 29. september 2023

<https://blivhoert.kk.dk/svar/svar-til-horing-61463-af-marianne-spang-bech>

Svar til: Høring 61463 af: Ida Rasmussen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

146

INDSENDT AF

Ida Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Børnehuset Bryggen

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Njalsgade, 2

HØRINGSSVAR

Som forædler til børn i institutionen Børnehuset Bryggen, er vi bekymrede over at ATP der ejer grunden ved siden af børnehaven på Sturlasgade, har planer om at bygge ungdomsboliger i seks etager. Det bekymrer os, blandt andet fordi grunden er forurenede. Forureningen er lige nu forsejlet, men ny bebyggelse vil kræve en større oprensning af grunden. Oprensningen skal vores børn gå op af, eller de skal genhuses. To scenarier vi er utrykke ved. Skal de være på matriklen medens nabogrunden bliver oprenset, er vi simpelthen bange for, at det vil få konsekvenser for deres helbred, tryk og trivsel, da børnen, såvel store som små tilbringer rigtig meget tid på legepladsen, de største af børnene er ude stort set hele dagen i perioder. De vil på legepladsen i perioden for byggeriet være udsat for risiko for at indånde forurenede luft, og de steder hvor forureningen vil aflejre sig inde på børnehavens grund risikere især de mindste børn at putte dette i munden. Skal institutionen genhuses er det især deres tryk, mentale sundhed og trivsel vi bekymre os for, de vil blive taget ud af deres vante og trykke rammer og midlertidig skulle indkvarteres et nyt og fremmet sted, hvilket især for de nye børn vil skabe utryk, og vi frygter at personalet ikke vil finde arbejdsforholdene optimale under en genhusning og derfor vil finde andre institutioner at arbejde i, hvilket på sigt vil skabe utryk hos børnene i Børnehuset bryggen. Vi vil i stedet opfordre til, at Københavns Kommune udnytter huludfyldningen i kommunen til at oprette grønne arealer. Hvilket også understøtter strategien "Fremtidens klimavenlige hovedstad" hvor af det fremgår at der i fremtiden vil blive satset mere på grønne områder og lommeparker for at klimasikre vores by. Og netop at skabe et grønt åndehul på ATP-grunden er oplagt. Området bruges i dag allerede af børn og voksne til rekreativt brug; børn leger der, alle aldersgrupper dyrker motion på den nuværende plæne, og hundeluftere bruger området flitigt. Ved at skabe et grønt område vil man understøtte den grønne forbindelse som Islands Brygges lokalråd allerede arbejder på ved at skabe det grønne fælleskab på Kigkurren, der økonomisk er støttet af såvel Amager Vest Lokaludvalg som Nordea fonden. Det grønne går så fint hånd i hånd med ønsket om en kommunal skybrudssikring ved Sturlasgade, og et grønt område er meget mere hensigtsmæssigt ved en vuggestue/børnehave. Og det matcher takterne i den nye kommuneplansstrategi, men står i direkte modsætning til ATPs byggeplaner.

Yderligere er det vigtigt at huske på det lokalhistoriske aspekt der ligger i at børnehavens legeplads er bygget oven på det gamle banetracé. I lokalplanstillægget der blev lavet da legepladsen skulle opføres er der blandt andet tænkt ind at planlægningen er sket med dette for øje, detaljer der vil overskygges eller forsvinde ved at lukke grunden inde. Vi mener at det at skabe noget grønt, frem for studieboliger på ATP-grunden understøtte Lokalplanstillægget der i sin tid muliggjorde at det gamle banetracé blev omdannet til legeplads til Børnehuset Bryggen. Et lokalplanstillæg der fremstår fremadsynet og visionært, da der netop blev lagt vægt på at de lokale skal have mulighed for at gå igennem grønne områder og sammenhænge og lokale forbindelser på Islands Brygge;

"Området er centralt placeret i bydelen og vil herved kunne forsyne brugerne i området med et nyt sted at lege og opholde sig. Dermed vil området bidrage yderligere til en styrkelse af det byliv, der igennem de seneste har udfoldet sig på Islands Brygge. Københavns Kommune har i 'Metropol for Mennesker' samt i strategien 'Lommeparker, træer og andet grønt' formuleret en række visioner og mål som skal styrke københavnernes mulighed for at opholde sig og gå igennem grønne områder. Det skal være nemmere at gå rundt i København og der skal være øget fokus på den kvalitet og variation der indrettes med i byens åndehuller. Forslaget om at integrere daginstitutioners legepladser med et åbent og let tilgængeligt grønt område for andre udenfor daginstitutioners åbningstid, er et eksempel på, hvordan disse visioner og mål i praksis kan realiseres" (Lokalplan nr. 205 Snorresgade med tillæg nr. 1 og 2 s. 10-11).

"Lokalplantillægget fastlægger det gamle banetracé til en lege- og opholdsplads der forbinder Islands Brygge med Sturlasgade og området omkring Kigkurren til Amager Fælled. Desuden fastlægger lokalplantillægget mulighed for at der etableres en tværgående forbindelse gennem området, så forbindelsen mellem Njalsgadeområdet og Havnestaden styrkes. I lokalplantillægget er fastlagt bestemmelser om indretning af området. Området skal indrettes visionært i forhold til Københavns Kommunes visioner og mål som beskrevet i 'Metropol for Mennesker' samt 'Lommeparker, træer og andet grønt' og være af en høj kvalitet der også sikrer, at de legepladstilbud der er til børnene, er af høj kvalitet." (Lokalplan nr. 205 Snorresgade med tillæg nr. 1 og 2 s. 11)

I ovenstående afsnittet lægges der vægt på at indretningen af legepladsen på det gamle banetracé skulle ske visionært, og at det skulle være af høj kvalitet, yderligere peger nedenstående afsnit fra lokalplanstillægget at området fremstår "frodigt og grønt, hvilket skaber værdi og synliggøre det tidligere banetracé." Dette mener vi at en seksetagers høj bygning fuldstændigt ødelægger, da legepladsen vil blive lukket inde, og følelsen af natur, og frihed som børnene i dag oplever på deres elskede "snorresti" vil blive markant ændret og forringet.

"Området er overvejende omkranset af et hegn af hensyn til de børn der leger på området. Langs hegnet er der en række eksisterende træer, som giver området et tydeligt frodigt og grønt præg, skaber værdi for stedet og bidrager til at synliggøre det tidligere banetracés forløb." (Lokalplan nr. 205 Snorresgade med tillæg nr. 1 og 2 s. 12).

Svar til: Høring 61463 af: Erik Jørgensen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

145

INDSENDT AF

Erik Jørgensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Netværk for klima, trængsel og sundhed i København, v/Miljøpunkt Nørrebro

BY

København N.

POSTNR.

2200

ADRESSE

Korsgade 16

HØRINGSSVAR

Kommentarer til Planstrategiens afsnit om byudvikling og mobilitet

Målsætninger

Den eneste håndfaste målsætning, der omhandler mobilitetsområdet, er at biltrafikken ikke må overstige 25% af de samlede ture i kommunen. Det er en fin målsætning, men det er ærgerligt at man alene måler trafikken i antal ture, som Københavns kommune har tradition for. Det er jo oplagt, at gangture og cykelture er korte ture og bilture en lange ture. Så det ville være hensigtsmæssigt at arbejde på at opgøre trafikken i km i de forskellige transportmidler. Det ville også betyde, at man mere direkte kan se om der faktisk sker en grøn omstilling af trafikken. Men vi kan forslå at målet er 20%, for ture med bil, selv om vi i lyset af Klimakrisen, burde have et mål på 10-15%.

Lynetteholm

Det beskrives i Planstrategien, hvordan man har besluttet at etablere Lynetteholm, men at man ikke har besluttet, hvad anvendelsen af det nye terræn skal være. Ved at opdele projektet i mindre dele, bliver det vanskeligt at overskue projektets konsekvenser for miljø, klima og biodiversitet. Det virker som om man vil trække beslutningsprocessen så meget i langdrag, at meget få orker at bidrage til den offentlige debat om projektet.

Hele processen virker imidlertid også som om, man allerede har besluttet at bygge by på Lynetteholm samt resten af det Østlige havneområde og at etablere den Østlige Ringvej og metro til Lynetteholm, i første omgang – og senere vurdere om man skal anlægge mere metro. Den infrastrukturudvikling

vurderer vi vil styrke biltrafikken på den kollektive trafiks bekostning og dermed ikke bidrage til at opfylde de overordnede målsætninger. Ikke mindst fordi Havnetunnelen og metro M5Øst ikke tidsmæssigt er komparative.

Dette er et stort problem der stiller den kollektive trafikbetjening langt dårligere end havnetunnelen. Det bemærkes yderligere at i *Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen* fra 8. sept. 2022 forudsættes et bilejerskab der tages udgangspunkt i et gennemsnitligt brokvarter, dette også gældende indenfor lejlighedstørrelser med lavere gennemsnitligt antal etagemeter pr. bolig. Hvorved behovet for havnetunnelen mindskes.

I de forundersøgelser, der er lagt frem, er der åbenlyse fejlvurderinger, og vi kan kun opfordre Københavns kommune til at sørge for at forundersøgelserne af projektet gennemføres, med så stor kvalitet, at de er troværdige for fagfolk og borgere. Det er ikke tilfældet nu med hensyn til vandgennemstrømning, trafik, alternative byudviklingsområder og konsekvenserne for klimabelastningen.

Regionalt samarbejde

Planstrategien fokuserer på et regionalt samarbejde om byudvikling og mobilitet, hvilket er en rigtig god ide. Hvis den kollektive trafik i korridorerne skal kunne konkurrere med biltrafikken, er det nødvendigt at se på, hvordan man etablerer hurtige løsninger med få skift i den kollektive trafik. Sammenhæng mellem kollektiv trafik og samkørsel og deleløsninger kan være det, der gør den samlede rejse hurtig.

Prioritering mellem transportformerne

Planstrategien peger på at biltrafikken falder, og at gang er den mest populære transportform. Det er gode nyheder, som man bør styrke. Da biltallet i de sidste 10 år er steget dobbelt så hurtigt som befolkningstallet, skal der være fokus på at fastholde denne udvikling. Særligt på de overordnede veje og i de store kryds er der en tradition for at prioritere biltrafikken højt. Det vil være relevant at se på ventetider og vurdere den i forhold til hvor mange mennesker, der transporteres på strækninger og gennem krydset. I mobilitetsredegørelsen fra sidste år fremgår det at biltrafikken fortsat fylder mere end den mobilitetseffekt den har. Både bustrafik og cykeltrafik har væsentlig mindre plads end den mobilitet der skabes. Busbaner gennem de store kryds og signalprioritering vil være et godt middel til at få de mange rejsende frem foran biler, hvor der typisk ikke er mere end en person i langt de fleste biler. Tilsvarende vil flere grønne bølger for cykler betyde, at det bliver hurtigere og mere attraktivt at cykle. Det vil naturligvis få konsekvenser for biltrafikens fremkommelighed, men det medvirker jo til at overflytte folk til de aktive og miljøvenlige transportformer. Og med elcykler er der mange, der pendler mellem København og omegnskommunerne.

De statslige rammebetingelser

Planstrategien efterlyser en række statslige initiativer, der kan gøre det lettere for Københavns

kommune at prioritere den grønne mobilitet og planlægge en grøn og attraktiv by. Det er positivt at se, at Københavns kommune aktivt vil anvende mulighed for at etablere nulemissionszoner og bilfrie områder, så snart det bliver muligt. Der peges også på mulighed for at prioritere delebiler højere. Det er vigtigt, men kommunen kunne også arbejde aktivt for at øge samkørsel. Særligt i yderområderne af kommunen er den kollektive trafik ikke så god, og her kan det være med til at øge mobiliteten uden at køre flere bilkm. Også i det regionale samarbejde kan samkørsel spille en aktiv rolle. Hvis man bare sikrer at der er to personer i hver bil vil man have løst både trængselsproblemer og markant reducere CO2 udledning og luftforurening samt behovet for parkering.

Kommentarer til Planstrategiens afsnit om byudvikling og mobilitet

Målsætninger

Den eneste håndfaste målsætning, der omhandler mobilitetsområdet, er at biltrafikken ikke må overstige 25% af de samlede ture i kommunen. Det er en fin målsætning, men det er ærgerligt at man alene måler trafikken i antal ture, som Københavns kommune har tradition for. Det er jo oplagt, at gangture og cykelture er korte ture og bilture en lange ture. Så det ville være hensigtsmæssigt at arbejde på at opgøre trafikken i km i de forskellige transportmidler. Det ville også betyde, at man mere direkte kan se om der faktisk sker en grøn omstilling af trafikken. Men vi kan forslå at målet er 20%, for ture med bil, selv om vi i lyset af Klimakrisen, burde have et mål på 10-15%.

Lynetteholm

Det beskrives i Planstrategien, hvordan man har besluttet at etablere Lynetteholm, men at man ikke har besluttet, hvad anvendelsen af det nye terræn skal være. Ved at opdele projektet i mindre dele, bliver det vanskeligt at overskue projektets konsekvenser for miljø, klima og biodiversitet. Det virker som om man vil trække beslutningsprocessen så meget i langdrag, at meget få orker at bidrage til den offentlige debat om projektet.

Hele processen virker imidlertid også som om, man allerede har besluttet at bygge by på Lynetteholm samt resten af det Østlige havneområde og at etablere den Østlige Ringvej og metro til Lynetteholm, i første omgang - og senere vurdere om man skal anlægge mere metro. Den infrastrukturudvikling vurderer vi vil styrke biltrafikken på den kollektive trafiks bekostning og dermed ikke bidrage til at opfylde de overordnede målsætninger. Ikke mindst fordi Havnetunnellen og metro M5Øst ikke tidsmæssigt er komparative.

Dette er et stort problem der stiller den kollektive trafikbetjening langt dårligere end havnetunnellen. Det bemærkes yderligere at i *Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen* fra 8. sept. 2022 forudsættes et bilejerskab der tages udgangspunkt i et gennemsnitligt brokvarter, dette også gældende indenfor lejlighedsstørrelser med lavere gennemsnitligt antal etagemeter pr. bolig. Hvorved behovet for havnetunnellen mindskes.

I de forundersøgelser, der er lagt frem, er der åbenlyse fejlvurderinger, og vi kan kun opfordre

Københavns kommune til at sørge for at forundersøgelserne af projektet gennemføres, med så stor kvalitet, at de er troværdige for fagfolk og borgere. Det er ikke tilfældet nu med hensyn til vandgennemstrømning, trafik, alternative byudviklingsområder og konsekvenserne for klimabelastningen.

Regionalt samarbejde

Planstrategien fokuserer på et regionalt samarbejde om byudvikling og mobilitet, hvilket er en rigtig god ide. Hvis den kollektive trafik i korridorerne skal kunne konkurrere med biltrafikken, er det nødvendigt at se på, hvordan man etablerer hurtige løsninger med få skift i den kollektive trafik. Sammenhæng mellem kollektiv trafik og samkørsel og deleløsninger kan være det, der gør den samlede rejse hurtig.

Prioritering mellem transportformerne

Planstrategien peger på at biltrafikken falder, og at gang er den mest populære transportform. Det er gode nyheder, som man bør styrke. Da biltallet i de sidste 10 år er steget dobbelt så hurtigt som befolkningstallet, skal der være fokus på at fastholde denne udvikling. Særligt på de overordnede veje og i de store kryds er der en tradition for at prioritere biltrafikken højt. Det vil være relevant at se på ventetider og vurdere den i forhold til hvor mange mennesker, der transporteres på strækninger og gennem krydset. I mobilitetsreddegørelsen fra sidste år fremgår det at biltrafikken fortsat fylder mere end den mobilitetseffekt den har. Både busstrafik og cykeltrafik har væsentlig mindre plads end den mobilitet der skabes. Busbaner gennem de store kryds og signalprioritering vil være et godt middel til at få de mange rejsende frem foran biler, hvor der typisk ikke er mere end en person i langt de fleste biler. Tilsvarende vil flere grønne bølger for cykler betyde, at det bliver hurtigere og mere attraktivt at cykle. Det vil naturligvis få konsekvenser for biltrafikens fremkommelighed, men det medvirker jo til at overflytte folk til de aktive og miljøvenlige transportformer. Og med elcykler er der mange, der pendler mellem København og omegnskommunerne.

De statslige rammebetingelser

Planstrategien efterlyser en række statslige initiativer, der kan gøre det lettere for Københavns kommune at prioritere den grønne mobilitet og planlægge en grøn og attraktiv by. Det er positivt at se, at Københavns kommune aktivt vil anvende mulighed for at etablere nulemissionszoner og bilfrie områder, så snart det bliver muligt. Der peges også på mulighed for at prioritere delebiler højere. Det er vigtigt, men kommunen kunne også arbejde aktivt for at øge samkørsel. Særligt i yderområderne af kommunen er den kollektive trafik ikke så god, og her kan det være med til at øge mobiliteten uden at køre flere bilkm. Også i det regionale samarbejde kan samkørsel spille en aktiv rolle. Hvis man bare sikrer at der er to personer i hver bil vil man have løst både trængselsproblemer og markant reducere CO2 udledning og luftforurening samt behovet for parkering.

MATERIALE:

kommentarer til planstrategiens afsnit om byudvikling og mobilitet.pdf

Kommentarer til Planstrategiens afsnit om byudvikling og mobilitet

Målsætninger

Den eneste håndfaste målsætning, der omhandler mobilitetsområdet, er at biltrafikken ikke må overstige 25% af de samlede ture i kommunen. Det er en fin målsætning, men det er ærgerligt at man alene måler trafikken i antal ture, som Københavns kommune har tradition for. Det er jo oplagt, at gangture og cykelture er korte ture og bilture en lange ture. Så det ville være hensigtsmæssigt at arbejde på at opgøre trafikken i km i de forskellige transportmidler. Det ville også betyde, at man mere direkte kan se om der faktisk sker en grøn omstilling af trafikken. Men vi kan forslå at målet er 20%, for ture med bil, selv om vi i lyset af Klimakrisen, burde have et mål på 10-15%.

Lynetteholm

Det beskrives i Planstrategien, hvordan man har besluttet at etablere Lynetteholm, men at man ikke har besluttet, hvad anvendelsen af det nye terræn skal være. Ved at opdele projektet i mindre dele, bliver det vanskeligt at overskue projektets konsekvenser for miljø, klima og biodiversitet. Det virker som om man vil trække beslutningsprocessen så meget i langdrag, at meget få orker at bidrage til den offentlige debat om projektet.

Hele processen virker imidlertid også som om, man allerede har besluttet at bygge by på Lynetteholm samt resten af det Østlige havneområde og at etablere den Østlige Ringvej og metro til Lynetteholm, i første omgang – og senere vurdere om man skal anlægge mere metro. Den infrastrukturudvikling vurderer vi vil styrke biltrafikken på den kollektive trafiks bekostning og dermed ikke bidrage til at opfylde de overordnede målsætninger. Ikke mindst fordi Havnetunnellen og metro M5Øst ikke tidsmæssigt er komparative.

Dette er et stort problem der stiller den kollektive trafikbetjening langt dårligere end havnetunnellen. Det bemærkes yderligere at i *Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen* fra 8. sept. 2022 forudsættes et bilejerskab der tages udgangspunkt i et gennemsnitligt brokvarter, dette også gældende indenfor lejlighedsstørrelser med lavere gennemsnitligt antal etagemeter pr. bolig. Hvorved behovet for havnetunnellen mindskes.

I de forundersøgelser, der er lagt frem, er der åbenlyse fejlvurderinger, og vi kan kun opfordre Københavns kommune til at sørge for at forundersøgelserne af projektet gennemføres, med så stor kvalitet, at de er troværdige for fagfolk og borgere. Det er ikke tilfældet nu med hensyn til vandgennemstrømning, trafik, alternative byudviklingsområder og konsekvenserne for klimabelastningen.

Regionalt samarbejde

Planstrategien fokuserer på et regionalt samarbejde om byudvikling og mobilitet, hvilket er en rigtig god ide. Hvis den kollektive trafik i korridorerne skal kunne konkurrere med biltrafikken, er det nødvendigt at se på, hvordan man etablerer hurtige løsninger med få skift i den kollektive trafik. Sammenhæng mellem kollektiv trafik og samkørsel og deleløsninger kan være det, der gør den samlede rejse hurtig.

Prioritering mellem transportformerne

Planstrategien peger på at biltrafikken falder, og at gang er den mest populære transportform. Det er gode nyheder, som man bør styrke. Da biltallet i de sidste 10 år er steget dobbelt så hurtigt som befolkningstallet, skal der være fokus på at fastholde denne udvikling. Særligt på de overordnede veje og i de store kryds er der en tradition for at prioritere biltrafikken højt. Det vil være relevant at se på ventetider og vurdere den i forhold til hvor mange mennesker, der transporteres på strækninger og gennem krydset. I mobilitetsredegørelsen fra sidste år fremgår det at biltrafikken fortsat fylder mere end den mobilitetseffekt den har. Både bustrafik og cykeltrafik har væsentlig mindre plads end den mobilitet der skabes. Busbaner gennem de store kryds og signalprioritering vil være et godt middel til at få de mange rejsende frem foran biler, hvor der typisk ikke er mere end en person i langt de fleste biler. Tilsvarende vil flere grønne bølger for cykler betyde, at det bliver hurtigere og mere attraktivt at cykle. Det vil naturligvis få konsekvenser for biltrafikkens fremkommelighed, men det medvirker jo til at overflytte folk til de aktive og miljøvenlige transportformer. Og med elcykler er der mange, der pendler mellem København og omegnskommunerne.

De statslige rammebetingelser

Planstrategien efterlyser en række statslige initiativer, der kan gøre det lettere for Københavns kommune at prioritere den grønne mobilitet og planlægge en grøn og attraktiv by. Det er positivt at se, at Københavns kommune aktivt vil anvende mulighed for at etablere nulemissionszoner og bilfrie områder, så snart det bliver muligt. Der peges også på mulighed for at prioritere delebiler højere. Det er vigtigt, men kommunen kunne også arbejde aktivt for at øge samkørsel. Særligt i yderområderne af kommunen er den kollektive trafik ikke så god, og her kan det være med til at øge mobiliteten uden at køre flere bilkm. Også i det regionale samarbejde kan samkørsel spille en aktiv rolle. Hvis man bare sikrer at der er to personer i hver bil vil man have løst både trængselsproblemer og markant reducere CO2 udledning og luftforurening samt behovet for parkering.

Svar til: Høring 61463 af: Marianne Spang Bech

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

144

INDSENDT AF

Marianne Spang Bech

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

BY

København K

POSTNR.

1211

ADRESSE

Brolæggerstræde 14A, stuen

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplanstrategi 2023 fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn er vedlagt i fil.

MATERIALE:

input til hoering - kommuneplanstrategi 2023 miljoepunkt ibc pdf.pdf



Hørings svar til Kommuneplanstrategi 2023

Høringsfrist den 29. september 2023

Grøn mobilitet, klima, natur og miljø

Som verdens cykel by nr. 1 og en by for mennesker og kommunens strategi om at være #Fremtidens klimavenlige hovedstad" er det vigtigt med en ambitiøs strategi og rammer for den kommende kommuneplan. Det er vigtigt for dem som bor og arbejder i byens lokalområder og for de turister, som besøger Danmarks Hovedstad. Ifølge VisitDenmark kommer 25 % af alle turister til Danmark, blandt andet fordi de gerne vil cykle, mens størstedelen af alle københavnere allerede gør det. Dette understreger, at kommunen bør have mere fokus på, hvordan byen kan være til for mennesker og mindre for biler. Med en "klimavenlig hovedstad" bør kommunen derfor i sin strategi tage et opgør med biltrafikkens dominans og nedbringe kapaciteten på vejene, og derved fredeliggøre byområderne.

Mindre motoriseret trafik og flere trafikører

Strategien bør indeholde eksempler på tiltag til, hvordan motoriseret biltrafik skal mindskes i byens boligområder og trafikører bør indgå i strategien, som den gjorde i KP19. Flere byer har gode erfaringer med trafikører, der mindsker trængsel og forureningen i byen og give plads til udvikling af en mere klimavenlige og grønne byområder, med grøn mobilitet, samt trække pendlertrafik over til den kollektive trafik, med eller uden cykel. Trafikører prioriterer cykling, gang og kollektiv transport, og muliggør stadig kørsel i bil for dem, som har ærende i bydelen.

Byliv, sundhed og ro

Det haster med at sikre rammer og tiltag for at udvikle en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro. Strategien har fokus på, at trafikstøj skal reduceres ift. sundhed. Det samme bør gælde andre støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn, kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme københavnernes mulighed for 'ro'.

Kultur, historie og miljø- og klimavenlig byudvikling

København har et godt fokus på kultur og har med byens historie og udvikling en oplagt mulighed for at skabe endnu mere kreative, bæredygtige og klimavenlige bydele. Den kommende udvikling af nye byområder bl.a. på Refshaleøen giver anledning til at indtænke opcycling af fx bygningsmaterialer og ting, som samtidig kan afspejle områdets historie.

Klima og natur

Det vil være oplagt at sætte et ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne tage, taghaver og facader indtænkes med minimum 50 % af det bebyggede areal i alle nye eller byomdannede områder. Det kan samtidig øge biodiversitet i byen og afkøle byen. Mulighed for opsamling og genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

Pendlertrafik skal være kollektiv

Overordnet anbefaler vi at pendlertrafikken mellem arbejde og bolig skal optimeres med investeringer i flere kollektive transportløsninger. Der bør prioriteres efter denne rækkefølge: Tog, S-tog, lokalbane, letbane, metro, BRT (hurtigbus i egen bane), busser, samkørsel og el-delecycler. Det er CO₂-besparende, billigere og mere effektivt end flere veje og motorveje og understøtter udviklingen af en klimavenlig by. Biltrafikken skal fjernes ved at omdanne vejbaner til spor for den kollektive trafik og udvidet plads til cykler, parkering, mødesteder for leg og andre fælles udendørsaktiviteter. Vi foreslår, at kommunen arbejder på at knytte forstædernes boligområder tættere sammen med byen København og med centrum via et kollektiv trafiknet, bestående af metro, letbane eller BRT eller en kombination af dem.



Byens vejnet

Hvis København for alvor vil kalde sig en grøn cykelby og lægge fortiden som bil-by bag sig, kræver det forandringer. Byens vejnet skal omlægges, så trafikken prioriterer cykling og kollektiv trafik, mens biltrafikken tillades på sundhedens og menneskers præmisser.

Byens vejnet opdeler Københavns gadehierarki, med regionale veje øverst og lokalgader nederst. Vejnettet er afgørende for at regulere trafikken og har en betydelig indflydelse på vores miljø og helbred. Det kræver en ambitiøs indsats og vilje til at prioritere grøn mobilitet og folkesundhed frem for bilernes fremkommelighed. Der bør sættes klare og ambitiøse grænser for størrelse, funktion og omfang af byens regionale veje og fordelingsgader. Dette betyder en reduktion i antallet af 6- og 4-sporede veje og mere plads til funktioner, der styrker grøn mobilitet, sundhed og ophold.

Parkering

Det er oplagt at bruge parkeringsnormer til at skabe en by med færre biler, der fylder i gaderne og udleder CO₂, luftforurening og støj. I CONCITOs notat om parkering fra 2023 er der set på transportadfærden afhængigt af parkeringsvilkår. Både ved boligen og ved arbejdspladser er færre p-pladser et væsentligt virkemiddel til at begrænse biltrafikken. Det frigiver plads i gaderne til brug for grønne opholdsrum, sikre cykelveje, andre mobilitetsformer og er med til at prissætte den reelle udgift ved parkering.

Det er vigtigt at inddrage klimabelastningen ved at anlægge ny parkering. Derfor anlægger man ofte parkering i P-huse eller P-kældre. Anlæg af parkering i konstruktion udleder imidlertid 4-10 ton CO₂ pr. plads ifølge notat fra CONCITO om parkering i byen, s. 13, fra marts 2023. Ved at reducere parkeringsnormerne til et absolut minimum opnår man således både at begrænse biltrafikken og at reducere CO₂-udledningen. Hele notatet findes på <https://concito.dk/files/media/document/Parkering%20i%20byer.pdf>

Grønne Bylivsgader og 0-emissionsgader

Puljen Grønne Bylivsgader giver borgere mulighed for at præge den bydel de bor i og har deres daglige gang. Puljen giver mulighed for at få dialog med borgerne om, hvordan de gerne vil præge København. Der var stor interesse for puljen i første ansøgningsrunde. Interessen viser, at københavnernes har stor lyst til at deltage i udviklingen af den by, de bor i og tilgangen bør derfor prioriteres med flere midler i fremtidige budgetter til bylivsgader. Vi opfordrer derfor kommunen til at afsætte flere midler til Grønne bylivsgader. Ligeså ønskes der flere 0-emissionsgader og områder med nedsat parkeringsnorm i nyudviklede byområder samtidig med, at der sikres plads til især delebiler, dele-ladcykler frem for egne biler.

Afrunding

Kommune har et ambitiøs mål med at være *Fremtidens klimavenlige hovedstad*. Derfor opfordrer vi til, at kommunen laver mere landsigtede mål med og for trafikken med motoriserede køretøjer. Vi anbefaler også, at kommunen i deres kommuneplan strategi 2023 indføre et mål om, at biltrafikken i byen fra 2024 og frem mod 2035 reduceres løbende, i takt med udviklingen og etableringen af den kollektive trafik.

Afrundingsvis opfordrer vi kommunen til at vurdere, hvordan byggeri af Havnetunnel, Østlig Ringvej, Lynetteholm og den forventede fremskrivning af trafikken samlet set sikre, at København er CO₂-positiv i 2035. Havnetunnelen vil ifølge Vejdirektoratet dreje sig om et CO₂-udslip i perioden 2027 til 2070 på 311.300 tons CO₂. Dertil kommer hele anlæggets CO₂-udledning.

Svar til: Høring 61463 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

143

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vesterbro Lokaludvalg

BY

Københavns V

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4

HØRINGSSVAR

Vesterbro Lokaludvalg har drøftet forslaget til Kommuneplanstrategi og skal i den sammenhæng udtale følgende:

Overordnet:

Overordnet set er der mange gode tanker om hvordan byen skal udvikle sig. Boliger, der er til at betale. Mobilitet. Erhverv og studiemiljø. Klima, natur, kultur og fritid. Til gengæld mangler der afsnit om CO2reduktion.

Boliger:

Der bør fortsat være fokus på at bygge til nye indbyggere – men der bør også være fokus på, at det største problem når man spørger københavnernes er boliger, der er til at betale. Her bør man måske overveje, om man indtil nu har opnået en billigere by, ved at lade By & Havns offentlige byggeretter gå til den dyreste boligform i Danmark; nemlig privat udlejning. Oplever vores københavnske ungdom at få et sted, der er til at betale? – når det præsentere marked i overflod består af den dyreste boligform overhovedet. Her bør der måske sættes ind med en evaluering. Det er fint at have en ambition om, at "Byudviklingen skal ske på en måde, der sikrer, at København tilbyder boliger og boligformer til alle generationer, livssituationer, og prisklasser" men når over halvtreds procent af fraflytterne fra kommunen opgiver økonomien som den væsentligste årsag, så er der måske anledning til at tænke sig om.

Mobilitet:

Det store fokus på mobilitet fylder - tiltrængt - meget. Men det er også sigende, at hvor der i rækkefølgeplan regnes i specifikke antal boliger, kvadratmetre, bebyggelsesprocenter, byggeretter med mere - så blegner det, når der skal beskrives hvorledes trafikken skal udvikles. Det nytter ikke, at der planlægges byggeri af boliger og kontorarbejdspladser uden at der samtidigt beskrives hvordan folk transporterer sig til deres arbejde. At der på side 44 og 45 beskrives nye cykel- og gangruter, er godt - men fraværet af årstal for deres anlæggelse og beskrivelse af trafiktal er et problem. Blandt andet fordi disse forbindelser så ikke tegnes og regnes ind i lokalplaner, frivillige udbygningsskemaer

med mere. Dette bør følges ad. Der bør ikke anlægges nye byudviklingsområder, uden at der samtidigt beregnes hvordan kontorer og boliger serviceres trafikalt. Og uden at disse trafikårer planlægges. En evaluering af forløbet omkring placeringen af den nye bro ved Enghave Brygge vil vise med al tydelighed, at der kun planlægges med nøjagtig den kapacitet, der er nedskrevet fra starten. Dette problem findes også i Jernbanebyen. Og man bør derfor tænke trafikalt kapacitet tænkes ind fra begyndelsen.

Der bør laves en fælles trafikalt plan for København som helhed. Vi oplever på Vesterbro, at der med den store byudvikling rejser sig nogle helt grundlæggende problemer; senest eksemplificeret ved Dybbølsbro. Her er det helt evident, at kapaciteten snart slipper op. Og vi oplever desværre ikke, at der så foreligger en overordnet plan for, hvad der så skal ske. Andet end at bilisterne så må ud på nogle endnu længere køreture, forbi de steder vi andre så bor. Her bør der i stedet sættes ind med konkrete løsninger. Hvis der i den fortættede by ikke er plads til biler, så må der andre løsninger til.

Der er 40.000 ladcykler i København, men infrastrukturen er ikke til ladcykler. Kan man se på om vejnettet kan rumme blandet trafik ved at nedsætte hastigheden, sådan at ladcykler og biler kører samme sted. Kan man bruge vejnettet på en anden måde, ved at fordele trafikanterne anderledes?

Københavnere har i vid udstrækning biler for at køre til sommerhus/kolonihave i weekenderne og få jord under neglene. Dette behov bør tænkes ind i den kommende regionale planlægning.

Sammenhængende by:

Dilemmaet om sammenhængende by (side 16) er et vigtigt dilemma. Bydelene har forskellige identiteter og kan noget forskelligt, og udviklingen af byen bør ske med blik for dette.

Godsbaneterrænet nævnes som et af de større igangværende byudviklingsprojekter, og nævnes som havende kulturarv, der har potentiale i byudviklingen. Vi vil gerne påpege hele Godsbaneterrænets kulturmiljø, som er ganske særligt, og vi mener, det bør udpeges som et værdifuldt kulturmiljø i Kommuneplan 2024.

København var vært for "UIA Verdenskongressen for Arkitekter" i juli 2023, hvor der de vedtog 10 principper, der peger frem mod en mere bæredygtig arkitektur, "The Copenhagen Lesson". Vi synes, at Københavns Kommune bør indarbejde The Copenhagen Lessons som principper for udvikling af byen. Det er væsentlige pointer om, hvordan man laver klimavenligt byggeri, sikre og bevare grønne områder og sikre, at der ikke sker eksklusion af nogle grupper.

Varme-Ø-effekt:

Det bør fortsat være et fokusområde i byudviklingen at imødegå varme-øer. Området omkring Jernbanebyen huser den største og varmeste varme-ø i kommunen. Og vi så her ved afviklingen af halvmaraton hvordan varmen kan give problemer - selv midt i september. Brugen af åbent vand bør og store træer bør indtænkes i udviklingen af byen.

CO2reduktioner:

Der skal speedes op på CO2-reduktioner. Her spiller byggeriet en rolle, fordi det jo er en af de største CO2udledere.

Her er det oplagt at se på, om der kan bygges "mere grønt". Der bør bygges med træ i stedet for beton, og her er det positivt, at man i dag har byggerier i både 8 og 12 etager i trækonstruktioner. Der bør arbejdes aktivt med at indføre de krav til byggeriet, som er på vej. Og her kan både kommunale byggerier, men også salget af offentlige grunde (herunder By og Havn) spille en fremtrædende rolle.

Skal man blive ved med at bygge så meget nyt? Kan man restaurere/opgradere flere eksisterende

byggerier? Her kan bevarende lokalplaner bruges, til at udvikle den eksisterende bygningsmasse. I stedet for at nedrivning og byggeri hver gang er løsningen, så kan man se på, hvordan man andre steder i Danmark kan få gode nye erhvervsmuligheder ud af eksisterende bygninger. Ofte ved at bevare den byens sjæl, der tit mangler i nybyggerier.

I den almene sektor ønskes det at få lov til at bruge bygningers tage til opsætning af solceller og til lagring af energien. Det vil også være oplagt at tænke de mange andelsboligforeninger ind i den mulighed. Udrulningen af elbiler vil kræve store mængder elektricitet, som det bynære elnet ikke er i stand til at levere. Det er en oplagt mulighed at bruge byens mange tage til at levere den strøm, som elbilerne kræver.

Turisme:

Grøn turisme. Hvordan skal folk komme hertil? Skal lufthavnen udbygges, eller kan man få bedre nattog? Erhvervsstrategien handler i vid udstrækning om at udvikle turismeerhvervet, og her bør der ses på, hvordan turister befordrer sig til og fra København. Det er væsentligt at Fjernbusterminalen åbner fordi det giver mulighed for at bruge busser i stedet for fly. Nogle steder opgøres CO2belastningen fra busser til at være den samme som for tog. Og på kort sigt vil det være nemmere at levere grønne el-busser end ditto fly.

Unge:

Det var et rigtig godt initiativ at få igangsat initiativet "Unge anbefalinger til kommuneplanstrategien 2023/24". Vi har her fundet inspiration til vores arbejde med bydelsplanen – og det ser ud som om deres input også er blevet indarbejdet i kommuneplanstrategien.

Regionalt:

Vi har tidligere peget på, at København i langt større grad skulle se på dilemmaerne i et bredere regionalt perspektiv, og vi er derfor glade for at se, at der i denne kommuneplanstrategi lægges op til se på løsninger i samarbejde med nabokommuner, regionen og Skåne.

Kultur- og fritid:

Vi savner i den grad, at København i den grad løfter ambitionsniveauet for kommunens kultur og fritid. I afsnittet om kultur og fritid beskrives det som sædvanlig pænt og nydeligt og lidt klip-og-sæt-ind-agtigt, hvilken stor betydning og værdi kultur- og fritidslivet har for både fællesskabet og sammenhængskraften, men strategien løfter ikke barren. Med de dilemmaer, strategien beskriver, bliver vi nødt til at have et højere ambitionsniveau, også for trivsel og sundheden i byen. Kommuneplanstrategien sætter ikke særlige mål for kultur- og fritidslivet, som det sker i mange af strategiens andre afsnit. Ambitionsniveauet er simpelthen for lavt! for lavt. København er i forvejen underforsynet og har langt færre kommunale tilbud end der gives borgerne i andre kommuner.

Dette understreges af, at der i den beskrivelse af anlægsplanen, som er på side 52-53, tørt konstateres, at der ikke laves arealplaner for kulturen. De senere års byudvikling har understreget, at hvis kommunen ikke indtænker det i god tid ligesom skoler, daginstitutioner, plejeboliger, boldbaner etc., så vil det give væsentlige problemer i de nye byudviklingsområder. Find en model!

Vigtigt med et større helhedsfokus i lokalplaner, så når der bygges et antal boliger, skal der afsættes et skalerbart antal kvadratmetre til rekreative formål. "Nærmiljøanlæg" er et godt begreb – et sted tæt på hvor man bor, hvor man kan udfolde sig.

Der er grønne områder i dele af København, og der skrives om, hvor mange borgere der har mindre end 300 meter til nærmeste grønne område, mens det forbigås i tavshed, at København som by er bundskraber, når man sammenligner med de andre europæiske hovedstæder. Der henvises side 78-79 bl.a. til, at der kommer nye parker på over 2 hektar i Jernbanebyen og på Enghave Brygge.

Først vil vi bemærke, at 2 hektar ikke er en stor bypark (Enghaveparken er 3,7 hektar), dernæst at vi ikke kan se, at der er afsat 2 hektar på Enghave Brygge. Vi håber, vi tager fejl.

Anlægsplanen side 53:

På side 53 fremgår der en række tal for den fortsatte udbygning af daginstitutioner, specialskoleklasser, plejeboliger, idrætshaller med videre. Det er svært for os at kommentere på denne opremsning af to årsager.

For det første, fordi de lokale behov igen og fortsat bliver blandet sammen med forholdene i Kgs. Enghave. Vi ser frem til, at dette holder op.

For det andet, fordi det ikke fremgår, hvordan tallene forholder sig til de allerede besluttede principper for byudviklingen. For eksempel er der i BUU vedtaget principper for udviklingen af de to skoler på Godsbaneterrænet og i Bådehavngadekvarteret, der overstiger de tal, der fremgår af side 53. Vi vil derfor blot understrege, at udviklingen af og omkring den kommende skole på Godsbaneterrænet med Borgerrepræsentationens egne ord skal sørge for, at Vesterbroerne og beboerne på havnen og i Bavnehøjkvarteret kan møde de samme forhold, som borgerne i resten af København.

Det sociale område:

Vedrørende projektering af specialskolepladser, plejeboliger og botilbud på Vesterbro. Vi er bekymrede for om de planlagte institutioner og funktioner realiseres, med tanke på de manglende almene boliger i områder som Carlsbergbyen, foruden andre sociale funktioner som netop botilbudspladser, beskyttede boliger, mv., som ellers var indeholdt i forrige Kommuneplanstrategi, men aldrig blev gennemført. Vesterbro står overfor endnu en stor udvidelse med bebyggelsen af Jernbanebyen, der giver rig mulighed for at rette op på tidligere, mangler på det sociale område. Pt. er der planlagt 12 skæve boliger, E-hus (muligvis omdannet til botilbud pga. tidshorisont) foruden ikke under 25% almene boliger. Vi håber at man fra politisk hold er opmærksomme på at betinge bygherrer på at gennemføre de lovede funktioner, så Vesterbro kommer op på den kapacitet både bydelen og byen har brug for.

Stofscenen:

Derudover savner vi på Vesterbro større stillingtagen til de mest udsatte borgere på den åbne stofscene i strategien. Vesterbro har historisk været hjem og trækplaster for mange socialt udsatte, herunder pga. institutioner som Mændenes Hjem, Reden, H17, m.fl. Vi ser positivt på at man nu åbner endnu et fixerum på Sundholm, men efterlyser at man forøger og fordeler antallet af tilbud rettet mod denne gruppe udsatte over hele byen, herunder i forlængelse af den bebudede Housing First-strategi. Indsatsen for at hjælpe disse borgere påligger hele kommunen, men er i stigende grad blevet koncentreret omkring Vesterbro, hvor især mange hjemløse og stofbrugere oplever at blive udnyttet og krænket, hvorfor alternativer i resten af byen kraftigt må tilskyndes.

Der er i udvalget derudover udtrykt en mere generel bekymring i forhold til kommunens evne til at opretholde det ønskede serviceniveau i en tid med høj inflation og i lyset af samtidige anlægsprojekter som metro, Lynetteholm, Jernbanebyen, m.fl. Det frygtes at kommunens økonomi kan komme under så stort tryk som følge af øget demografisk pres på de kommunale funktioner, at nedskæringer kan blive en nødvendighed i fremtiden. I denne forbindelse kan man være bange for at det er de sociale tilbud og indsatser der først berøres - prioriteringer der vil have alvorlig betydning for Vesterbro, jf. ovenstående.

Den støtte, der gives på stofscenen er at regne for 'harm reduction'. Det er godt og nødvendigt. Men i et længere perspektiv må vi også kigge på mulighederne for at komme ud af stofbrug. Kommunen har kun meget ringe resultater med både ambulans behandling og døgnbehandling. Afgiftning og resocialisering for stofbrugere skal gentænkes - og gerne i en anden kontekst end i deres vante cirkler med fx andre stofbrugere.

Socialøkonomiske virksomheder:

Københavns Kommune bør i fremtidig byudvikling gøre flere erfaringer med cirkulær økonomi og socialøkonomiske virksomheder. Det er oplagt at etablere centre for virksomheder, der ikke kun tænker på den økonomiske bundlinje. Der er gode beskæftigelsesmuligheder i at lade fx socialøkonomiske virksomheder skabe økonomiske, ressourcemæssige og sociale bæredygtige virksomheder, der kan drage fordel af eksisterende faciliteter i tidligere industriområder. Ved at placere dem sammen kan man uden tvivl også høste fordele ved synergi og samarbejde.

Med venlig hilsen

Thomas Egholm, forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Poul Hviid

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

142

INDSENDT AF

Poul Hviid

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Thorupgård Alle 26

HØRINGSSVAR

Se bilag

MATERIALE:

et strategi-udkast med indbygget modstrid.pdf

Et velformuleret strategi-udkast med indbygget modstrid

Det er meget sympatisk, at titlen på udkastet til Kommuneplanstrategi 2023 er "Fremtidens miljøvenlige hovedstad"

Når man læser videre til overborgmesterens forord og ser de generelle linier i resten af udkastet, er det imidlertid en hel anden langsigtet (strategisk) hovedtendens, der formuleres som strategi.

I forhold til den politiske linie, praksis og metode, som det hidtidige politiske flertal i borgerrepræsentationen reelt har hyldet og benyttet, kommer de fleste af strategi-udkastets gode og ideelle formuleringer om fremtidens København således til at fremstå ret idylliserede og urealistiske.

Der er en tydelig modstrid mellem planudkastets generelle beskrivelser og fremtidssyn og den meget uheldige udvikling hidtil er gennemført, og som udkastet ser ud til at ville fortsætte.

Nogle centrale eksempler

Når der s.17, står at byen "skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle", – er det i modstrid med, at strategi-udkastet vil have mere og tættere bebyggelse og beboelse på de få ledige og evt. grønne naturlige områder i byen, - f.eks. Lærkesletten/Amager Fælled, Lynetteholm og andre, mindre, grønne områder i byen.

Desuden strider de udførte- og planerne om kommende nye byggerier imod målsætningen om "livskvalitet og rum for alle". Kun ret velhavende personer eller organisationer fra ind- og udland har råd til at købe eller leje en bolig i de eksisterende og kommende byggerier.

Livskvaliteten og diversiteten i byen er desuden blevet- og planlægges her fortsat at blive forringet, - jvnf. f.eks. den stigende biltrafik og forurening, ødelæggelse af små og betalbare originale miljøer i sydhavnen og på Vesterbro og Refshaleøen.

Igen s. 17, formuleres ønsket om "et boligmarked i balance". Men Boligmarkedet i København er ikke i balance i dag. Indenlandske pensionsfonde og udenlandske kapitalfonde opkøber og profiterer af den nuværende boligpolitik. Mange ejendomme og boliger står desuden tomme, fordi det ikke er krav om bopælspligt for dem. I dette strategi-udkast ses ingen plan om at ændre denne praksis.

Generelt formulerer udkastet en fortsat vækstpolitik, der har haft- og fremover igen vil få skadelige miljømæssige og befolkningsmæssige konsekvenser for København.

Udgangspunktet og undskyldningen for denne politik overfor den nuværende befolkning i København skal åbenbart fortsat være historien om en massiv og fortsat tilflytning til Hovedstadsområdet på ca. 100.000 og til København på ca. 62.000 om året. (s. 22.)

Dette er problematisk i forhold til strategi-udkastets figur 2.3, s. 23, hvor det ses, at kun en stigning i fødselsoverskuddet og nettoindvandring fra udlandet kan begrunde en stigende befolkningsvækst i København. Nettotilflytningen til København har siden 2019 været kraftigt faldende. Hvordan kan det forudsættes, at alle nyfødte og børn i København vil kunne- og vil bo i fremtidens København?

Det er altså primært grundet ufødte, børn og udenlandske tilflyttere, at væksten forudsiges stigende. Beboere i København - inkl. familier med børn - flytter derimod i stigende grad ud af byen. Der ses ikke nogen overvejelse i strategi-udkastet om årsager til denne tendens. - Andet end, at der ikke er blevet bygget boliger nok.

Dette kunne man modvirke ved at indføre bopælspligt til de mange tomme boliger, samt ved at sørge for bedre forhold for børnefamilier - f.eks. ang. flere/bedre grønne områder/legearealer, bedre institutioner, mindre trafik og forurening o.a. De mange ungdomsboliger, der bliver flere af, er desuden mere spekulationsboliger end til at betale for studerende eller enlige. Almene boliger er også for få og dyre.

Afsluttende og overordnet, er der en mærkelig modstrid mellem den principielle tilslutning til Fingerplanen (s. 20) (der jo tilsiger en byudvikling af København følgende infrastruktur-bestemte linier mod nord, syd og vest ud mod omegnskommunerne) - og den nuværende- og åbenbart også fremtidige fokusering på udvidelse af København mod øst ud i Øresund (jvnf. planerne om Lynetteholm, andre øer i Køge Bugt, samt forbindelse til Sverige (Malmø og "Greater Copenhagen", s. 21).

Jeg håber virkelig, at forvaltningerne og de politiske partier i København vil lytte til københavnernes og de mange kvalificerede høringssvar.

Debatten og beslutningen om den kommende Kommuneplan fortjener et meget bedre grundlag - og en fokusering på de NUVÆRENDE københavnernes vilkår, tanker og ønsker om et bedre København.

Med venlig hilsen

Poul Hviid

29.9. 2023.

Svar til: Høring 61463 af: Hans Henrik Schmidt

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

141

INDSENDT AF

Hans Henrik Schmidt

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

H C Hansens Gade 5, 1. mf

HØRINGSSVAR

Jeg er blevet opmærksom på, at ATP har igangsat et projekt, hvor de planlægger at bygge på en af byens eksisterende og meget brugte grønne åndehuller på Sturlasgade på Islands Brygge. Det mener jeg står i stærk kontrast til den nye kommuneplansstrategi. En plan der ellers også tydeligt og med store fine ord beskrives på plakaterne i den ny-etablerede lille fælles "have" bag busstoppestedet på Kigkurren.

Kommuneplanstrategi 2023 peger netop på, at København skal være en by med rekreative åndehuller, bynatur, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl.

ATP påtænker at bygge i seks etager på nabogrunden til Børnehuset Bryggen, hvilket er bekymrende af flere grunde. 1) En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe børnenes trivsel. 2) Grunden meget forurenede, og det vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med børnene ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er yderst u hensigtsmæssige for børnenes trivsel, tryghed og sundhed.

Idag bruges grunden som rekreativt område for bydelens børn og voksne, som blandt andet lufter hunde, leger og træner på græsplænen.

Netop ift hundeluftning, vil fjernelse af de grønne pletter lægge endnu mere press på de tilbageværende grønne områder, der har betydning for antallet af bakterier der uundgåeligt forefindes jo flere hunde der besøger samme område, og igen vil dette have betydning for de børn og mennesker der færdes dér.

Samtidig har lokaludvalget et ønske om at oprette en grøn kile med afsæt i Kigkurren, Snorresgade og Sturlasgade. Som jeg ser der, matcher det ønske i langt højere grad indholdet i den nye kommuneplansstrategi, og står i direkte kontrast til ATPs byggeplaner.

Den grønne kile vil dertil forbedre de trafikale forhold i området, hvor brede veje lige nu fremmer hurtigere kørsel, og en ustruktureret parkeringsplads på Kigkurren skaber forvirring og jævnlige uheld. Samtidig hænger den grønne kile godt sammen med det projekt om skybrudssikring i Sturlasgade, som kommunen arbejder på.

Jeg bakker derfor i høj grad op om lokaludvalgets ønske om den grønne kile, alt imens at jeg er yderst bekymret for konsekvenserne af en realisering af ATPs byggeprojekt.

Svar til: Høring 61463 af: Bispeparkens Byudvalg

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

140

INDSENDT AF

Bispeparkens Byudvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Frederiksborgvej 118A

HØRINGSSVAR

Bispeparkens Byudvalg bemærker, at der er alt for lille fokus på de almene boliger i den nye kommuneplanstrategi. Almene boliger er for alle og er den eneste betalelige boligform, der pt. kan bygges i København, fordi alle andre ejerformer er alt for dyre, eller bliver det, når de handles.

I Bispeparken har vi tidligere vedtaget, at vi ønsker sporvogne/letbane på Frederiksborgvej, Tagensvej og Tuborgvej. Det ønske er fortsat gældende.

Den kollektive trafikbetjening var langt bedre, da Bispeparken blev bygget i 1941, end den er i dag, idet vi dengang netop havde sporvogne på Frederiksborg og Tagensvej.

Svar til: Høring 61463 af: Rie

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

139

INDSENDT AF

Rie

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

H.C. Hansens Gade 5 1. mf

HØRINGSSVAR

Jeg er blevet opmærksom på, at ATP har igangsat et projekt, hvor de planlægger at bygge på en af byens eksisterende og meget brugte grønne åndehuller på Sturlasgade på Islands Brygge. Det mener jeg står i stærk kontrast til den nye kommuneplansstrategi. En plan der ellers også tydeligt og med store fine ord beskrives på plakaterne i den ny-etablerede lille fælles "have" bag busstoppestedet på Kigkurren.

Kommuneplanstrategi 2023 peger netop på, at København skal være en by med rekreative åndehuller, bynatur, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl.

ATP påtænker at bygge i seks etager på nabogrunden til Børnehuset Bryggen, hvilket er bekymrende af flere grunde. 1) En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe børnenes trivsel. 2) Grunden meget forurenede, og det vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med børnene ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er yderst u hensigtsmæssige for børnenes trivsel, tryghed og sundhed.

Idag bruges grunden som rekreativt område for bydelens børn og voksne, som blandt andet lufter hunde, leger og træner på græsplænen.

Netop ift hundeluftning, vil fjernelse af de grønne pletter lægge endnu mere press på de tilbageværende grønne områder, der har betydning for antallet af bakterier der uundgåeligt forefindes jo flere hunde der besøger samme område, og igen vil dette have betydning for de børn og mennesker der færdes dér.

Samtidig har lokaludvalget et ønske om at oprette en grøn kile med afsæt i Kigkurren, Snorresgade og Sturlasgade. Som jeg ser der, matcher det ønske i langt højere grad indholdet i den nye kommuneplansstrategi, og står i direkte kontrast til ATPs byggeplaner.

Den grønne kile vil dertil forbedre de trafikale forhold i området, hvor brede veje lige nu fremmer hurtigere kørsel, og en ustruktureret parkeringsplads på Kigkurren skaber forvirring og jævnlige uheld. Samtidig hænger den grønne kile godt sammen med det projekt om skybrudssikring i Sturlasgade, som kommunen arbejder på.

Jeg bakker derfor i høj grad op om lokaludvalgets ønske om den grønne kile, alt imens at jeg er yderst bekymret for konsekvenserne af en realisering af ATPs byggeprojekt.

Svar til: Høring 61463 af: Mogens Søgaard Andersen m. fl.

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

138

INDSENDT AF

Mogens Søgaard Andersen m. fl.

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Ådalsvej 19 A

HØRINGSSVAR

En gruppe københavnere der i 50 år har fulgt københavns udvikling på godt og ondt.

MATERIALE:

hoeringssvar kommune strategi plan 23.pdf

Kommentarer til

”Fremtidens klimavenlige hovedstad - Kommuneplanstrategi 2023”

Af: Mogens Søgaard Andersen, Mogens Nygaard Christoffersen, Dorte Engelund, Kim E. Kofod, Poul V. Larsen.

Indhold:

Storhedsvanvid og lukkethed

Vision eller mareridt...

Revision af lovgivning?

Alternativ målsætning

Vækst – vækst - vækst

Supplerende bemærkninger til strategioplægget

- Lynetteholm
- Svanemøllen kaserne
- Klimavenlig hovedstad?
- Billige boliger
- Trafik
- Cykeltrafik
- Parkering
- Turisme
- Støjbekæmpelse
- Rekreative og grønne områder

København er en vidunderlig by. Den er en af de smukkeste i verden. Det skal den også være i fremtiden. Vi skal passe godt på den. Det er i den ånd, at nedenstående er skrevet.

Storhedsvanvid og lukkethed

Som oplæg til en ny kommuneplan har Københavns kommune udsendt et oplæg til debat - "Fremtidens klimavenlige hovedstad, Kommuneplanstrategi 2023". Det svarer til det, man i den oprindelige kommuneplanlov kaldte en §6-redegørelse om "hovedspørgsmål og planlægningsmuligheder" - men med den forskel, at her i 2023 er alle hovedspørgsmål sat udenfor debat, og det er yderst begrænset, hvad der er ridset op af alternative planlægningsmuligheder.

Der er to ord, som falder én ind, når man læser strategioplægget: *storhedsvanvid* og *lukkethed*.

Storhedsvanviddet kommer nok tydeligst til udtryk på side 21, hvor et kort illustrerer hvad man på næsten flydende udenlandsk kalder "regionen greater Copenhagen" - (fint skal det være) – omfattende Sjælland, Lolland, Falster, Møn, Bornholm, Skåne og svenskekysten helt op til Göteborg.

Drømmen om en Øresundsmetro mellem København og Malmø luftes i samme åndedrag. København har sandelig fået vokseværk!

Men hvad mon folk på Lolland og Falster mener om at være en del af Storkøbenhavn, og hvad mon folk, der bor oppe i Sverige *små 300 km* nord for København, mener om indlemmelsen? Gad vide hvad man i Göteborg synes om at have et Storkøbenhavn lige uden for bygrænsen?

Storhedsvanviddet lyser også ud af *overborgmesterens forord*. Her er det ikke "bare" de geografiske afgrænsninger, der sprænges. "København er en drivkraft i den grønne omstilling ... og en inspiration for andre storbyer i hele verden. Her viser vi vejen for hvordan fremtidens klimavenlige hovedstad København kan danne fortrop i klimakampen... " osv.

Lukketheden illustreres af, hvor få – om nogen – af de store brikker i udviklingen, der er omfattet af den offentlige debat.

I strategioplægget praler man med, at en i offentligheden ukendt organisation "Greater Copenhagen" arbejder for vækst og udvikling i det omtalte Storkøbenhavn. Uanset hvem de måtte være, og hvem de foregiver at repræsentere, skal beslutninger om vækst og udvikling ikke træffes i et sådan nærmest hemmeligt forum. Hvis der overhovedet skal træffes beslutning om en større vækst, og om placeringen af denne vækst, må man kunne forlange at processen er offentlig og gennemskelig. Vækst er som bekendt hverken klimaneutral eller politisk neutral.

Den største brik i den fremtidige byudvikling er Lynetteholm. Men den kommer overhovedet *ikke* med i kommuneplanen, fordi – som det anføres - der er tale om et vandareal! Fiks måde at forsøge at undgå offentlighed på. Projektet vedkommer ellers på alle måder noget, man kalder en klimavenlig by: Boliger, arbejdspladser, offentlige og private institutioner, trafik, tekniske anlæg, luftforurening, støj, grønne områder, osv. ... og så for resten lige den nødvendige *prioritering* af tunge, offentlige investeringer i København. Hvad må det koste?

Kommunerne landet over klager over at skulle skære ned på velfærden. Er det mon organisationen Greater Copenhagen og "By og Havn", der skal prioritere hvor København skal investere, og hvor der til gengæld skal beskæres?

Udviklingen af Lynetteholm styres af et selskab uden for rådhuset – "By og Havn". For at vise det demokratiske sindelag, har man (skriver aviserne i disse dage) haft 66 tilfældigt valgte personer til at deltage i en slags gruppearbejde om projektet. 27 personer holdt ved i processens forløb, og 10 nye blev undervejs indkaldt for "sikre repræsentativiteten", som det så smukt udtrykkes. Overborgmesteren har allerede offentligt taget afstand fra flere af de ideer, som studiekredsen netop har fremlagt, og anlæg af Lynetteholm er så i øvrigt for længst gået i gang.

Eksemplerne er jo desværre langt fra enestående. Hvordan er det dog gået til, at havnefronten i den grad er blevet skændet af tæt og rædselsfuldt byggeri i løbet af en utrolig kort årrække?

Og hvordan kan det være, at man pludselig har fået travlt med at genoptage byggeri på Amager Fælled, mens en retssag om byggeriet er i kørende?

I debatoplægget nævnes i øvrigt, at kommunen arbejder for en ny metro fra Hovedbanen over det nordlige Amager til Refshaleøen og Lynetteholm. Det hedder: "Når der udvikles nye bydele i København, er en udvikling af højklasset kollektiv trafik ... et vigtigt virkemiddel til at binde den tætte by og resten af hovedstaden bedre sammen". Altså en hel perlerække af store projekter, som er holdt udenfor den offentlige debat. I øvrigt halter logikken i det anførte citat slemt – bl.a. fordi "resten af hovedstaden" ligger vest for den tætte by, og ikke ude mod øst! (se videre nedenfor)

Man anfører også, at staten og kommunen "undersøger en kommende Østlig Ringvej, der er en regional vejforbindelse, som kan binde nye bydele sammen..."

Hvad mon folk på Amagers østkyst – og resten af Amagers beboere - mener om at få en overordnet, regional vejforbindelse ned foran Strandpark og andre herlighedsværdier, således at folk fra de nordlige forstæder kan komme hurtigere til lufthavnen i deres biler. Overborgmesteren har netop i disse dage personligt talt varmt for en sådan forbindelse – men hun skal jo også belære alverdens storbyer om klimavenlighed.

Vision eller mareridt...

Normalt lægger man en strategi, når man har en overordnet målsætning at arbejde hen imod at realisere. Ved første øjekast ser det ud til, at strategioplægget mangler en sådan målsætning. Hvordan kan man have en strategi, hvis ikke der er en samlet målsætning?

Det bedste bud på en samlet målsætning er en række almindeligheder - på en halv spalte – som kaldes en "byvision for København" (side 17): Byen skal være en storby for mennesker. Den skal tiltrække forskellige mennesker og forskellige arbejdspladser - det skal være en god by at bo og arbejde i, der skal være høj livskvalitet og en bæredygtig byudvikling. Og så skal byen naturligvis *"fortsat være en grøn og klimavenlig hovedstad, der går forrest i den grønne omstilling og sætter ambitiøse mål for fremtiden, som kan inspirere andre storbyer."*

Disse *ambitiøse mål* er desværre *ikke* anført i strategioplæggets intetsigende vision. HVORFOR? Hvis ikke de skal fremvises i visionen for byens udvikling, hvor så? Skal de også holdes hemmeligt – eller hvad? Den slags kan da ikke inspirere storbyer ude i verden, og vi andre synes *ærlig talt, at det her er for ringe!*

Ved nærmere gennemlæsning af oplægget viser det sig, at der rundt omkring er optræk til noget, der nok er en slags delmålsætninger. Det hele kredser om vækst – vækst – og vækst. Flere boliger, flere arbejdspladser, flere dyre trafikantlæg.

Ind imellem kan det være at forstå argumenterne. Som argument for at bygge mange flere boliger, anføres (side 47), at der i en periode fra 2007-17 (?) har været en nettovækst på 80.000 familier, mens nettovæksten af boliger i samme periode har været 43.000. "Det vil sige, at der kun er opført boliger til omkring halvdelen af de nye familier, og det presser boligmarkedet", argumenterer man. Vi andre spørger, *hvor i alverden bor så de andre 37.000 familier?* Vi kan ikke se dem gå rundt på gaden. Vi kan heller ikke huske nogen overborgmester tilbage i 2007 råbte op om, at man havde 37.000 tomme boliger stående – boliger som så siden har opsugt beboertilvæksten over et tiår. Det må være ren magi. Er det et af de små trick, som overborgmesteren praler af at kunne lære andre storbyer?

Det store mantra - vækst – bliver i mange situationer omskrevet til grøn vækst, men den grønne effekt synes usikker og optræder i bedste fald kun på lang sigt.

Når man betragter det hele fra helikopteren, ser det absurd ud – og er det også – at hovedstadsområdet vækst skal presses ud langs og ud i Øresund. Ja, endog over på den

anden side af Øresund. Der masser af ledige arealer mellem de eksisterende "byfingre" ud fra København.

Der er velbeliggende arealer nær S-togstationer, motorveje og regionalveje. Det er muligt at slutte sig til allerede eksisterende offentlig by service i omegnskommunerne, og der er adgang til nyere og mere moderne tekniske anlæg end de ofte nedslidte anlæg i Københavns kommune. Faktisk må omegnskommunernes anlæg som helhed anses for at være langt mere klimavenlige end Københavns!

Og så mangler København endda den økonomisk tungeste og mest klimavigtige aktivitet: separering af spildevand. Det er derfor havneløbets badeområder lukkes ned efter kraftige regnskyl på grund af forurening fra byens kloaker og toiletter. Gradvise klimaændringer tyder desværre på, at vi fremover får disse kraftige regnskyl oftere og oftere.

Mange kommuner har separate kloaksystemer for overfladevand (regn, sne) og for husspildevand (toiletter, rengøring, mv.). I København vil det koste en formue - og genere trafikken i byens gader i årevis - at separere spildevandet. Skulle man ikke prøve at gøre noget ved det problem, inden man bygger yderligere?

Hvis vi skal være visionære, er der således al mulig grund til, at vi sadler radikalt om, og flytter hovedstadsområdet vækst alle mulige andre steder hen, end i det problemfyldte København. Hvis ikke ender visionen som et mareridt.

Revision af lovgivning?

De mange beslutninger bag halv- og hellukkede døre viser, at der er behov for en gennemgang/revision af lovgivningen – ikke bare planlovgivningen, men alle andre love der vedrører fysiske aktiviteter, som bør koordineres via den fysiske planlægning. Ikke for at skabe byråkrati, men for at sikre gennemsækelighed og klimavenlig samordning.

Man kunne jo starte med at tage planlovens formålsparagraf alvorlig:

Stk. 2. Loven tilsigter særlig,

- 1) at der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte kommuner og lokalsamfund,
- 2) at der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber,
- 3) at skabe gode rammer for erhvervsudvikling og vækst,
- 4) at de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig naturværdi og landskabelig værdi,
- 5) at biodiversiteten understøttes, og at forurening af luft, vand og jord samt støjulemper forebygges,
- 6) at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet, og
- 7) at alsidighed i boligsammensætningen fremmes gennem mulighed for planlægning for almene boliger i byerne.

Alternativ målsætning

Med henblik på en bred demokratisk debat om fremtiden fremlægges her en skitse til en alternativ målsætning, der passende kan danne baggrund for en sober, realistisk og klimavenlig diskussion om en ny kommuneplan:

- Kommunen skal arbejde for at blive en klimavenlig by. Det betyder, at der skal ske en omprioritering af arealressourcernes anvendelse, hvor den blinde kvantitative vækst erstattes af en kvalitativ vækst med vægt på udvikling af rekreative og bolignære grønne områder, og hvor mobiliteten sikres gennem effektive kollektive trafiksystemer, og hvor luftkvaliteten forbedres gennem fjernelse af tusindvis af tonstunge jordtransporter og energislugende krydstogtskibe i havnen.
- Planlægningen skal i fornødent omfang koordineres på regionalt niveau med omegnskommunerne.
- Der skal arbejdes for en overordnet ændring af hovedstadsområdet opdeling. De historiske kommunegrænser er meningsløse barrierer for en bæredygtig og klimavenlig udvikling af landets hovedstad.
- Der skal arbejdes for at fastlægge overordnede rammer for byvækstens fordeling, og for at rammerne understøttes af offentlige investeringer og eventuel udflytning af offentlige institutioner/arbejdspladser.
- Bolig-arbejdsplads balancen skal sikres på *regional basis* og understøttes af trafikinvesteringer, som sikrer det "frie valg af både arbejdsplads og bolig".
- Den nuværende Københavns kommune må i princippet ikke være tættere bebygget, end at der også er plads til de faciliteter og offentlige servicefunktioner, der er behov for – lokalt, på bydelsniveau og overordnet kommunalt.
- Opfyldelse af de nuværende beboeres behov for sådanne offentlige og rekreative faciliteter – herunder legepladser, boldbaner, parker og pladser - skal til enhver tid gå forud for byggeri af nye boliger og nye arbejdspladser.
- Der skal etableres et trafiksystem - i det væsentlige baseret på kollektiv trafik – som kan etableres gradvist og tages i brug successivt. Systemet skal gennemføres som en trinvis "bilerne ud af byen"- strategi med mål for udviklingen i kommende 4-årige planperioder.
- Trafiksystemet skal omfatte en sikring af børn og ældre i trafikken, og indeholde et samlet net af cykelstier. Stierne skal løbende vedligeholdes, og holdes fri for dybe huller og lunger.
- Bebyggelsesprocenten i ældre, bebyggede områder må ikke sættes op, med det resultat at boliger rives ned i spekulativt øjemed og erstattes af tættere boligbebyggelse, eller at ældre erhvervsområder – ligeledes i spekulativt øjemed - omdannes til tættere kontorbebyggelse med højere huslejer. Anvendelsesskift fra erhverv til bolig eller omvendt i spekulativt øjemed skal undgås.

- Byggeri på ledige arealer må i princippet kun finde sted, når de ovennævnte behov er opfyldt, eller når kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen godtgør, at byggeriet er et led i tilvejebringelse af de nævnte faciliteter. Der kan undtagelsesvist afviges fra bestemmelsen, når der er tale om et samfunds nødvendigt anlæg eller byggeri, som ikke kan placeres andetsteds.
- Ved byggerier inden for kommunen skal der tilskyndes til brug af klimavenlige byggematerialer. Kommunens egne anlæg og byggerier skal, hvor det er muligt baseres på alment accepterede bæredygtighedsprincipper.
- Ved lokalisering af nye funktioner indenfor kommunegrænsen skal der være sikkerhed for, at disse på ingen måde udgør en risiko for omgivelsernes beboere og bebyggelser. Dette gælder også ombygning af og tilbygning til eksisterende anlæg og bebyggelse. Forsvarets efterretningstjeneste bør ikke gives mulighed for at bygge nyt hovedkvarter på 80.000m² midt i det tætbebyggede København.
- Der skal fastlægges kvantitative normer/standarder for udlæg af rekreative arealer, og for bebyggelse til kultur- og idrætsformål på kvarters-niveau, på bydels-niveau og på kommunalt niveau, således at der sker en hensigtsmæssig geografisk spredning. (det vil da være en logisk opfyldning på strategioplæggets fine ord om at ”i kultur- og idrætslivet skal der være plads til, at københavnernes kan møde hinanden i fællesskaber - fra det lokale foreningsliv til store samlede begivenheder” – og en sikkerhed for at ordene ikke glemmes)
- Badefaciliteterne i havneløbet skal fastholdes og forringelser af vandkvaliteten – midlertidigt og permanent - som følge af anlæg af Lynetteholm, skal ikke kunne accepteres.
- Lynetteholmen skal som helhed opgives. Overskudsjorden skal i stedet anvendes som materialer til anlæg af diger mv. i en samlet indsats for sikring mod stormflod.
- Kommuneplanen skal indeholde udlæg af diverse typer af reservearealer, som midlertidigt kan anvendes til skiftende funktioner og lettere bebyggelser, såsom
- Kommuneplanen skal indeholde egentlige normer/standarder for rekreative anlæg og funktioner på kvarters basis, bydelsniveau og overordnet kommunalt niveau. Reserveudlæg af arealer til anlæg af regional og national betydning skal inkluderes i planen.
- Vedligeholdelsesplaner for kommunens tekniske anlæg skal i videst mulige omfang baseres på materialer.
- Kommuneplanen skal indeholde nyudlæg af arealer til kolonihaver og byggelegepladser.
- Planlægningen skal i fremtiden baseres på større borgerinddragelse og afvisning af skjult lobbyisme.
- Borgernes medvirken skal ses som en ressource, der afbalancerer, tilføjer detaljer og perspektiverer planer.

Vækst – vækst og vækst

Landets hovedstad er langt mere end Københavns kommune. Det ved man heldigvis godt på Københavns rådhus, hvor man gør sig mange tanker om et fremtidigt Storkøbenhavn i kraftig vækst. Men når det så kommer til den konkrete fordeling og beliggenhed af væksten, går man nærmest i panik, hvis nogen foreslår væksten flyttes udenfor den historiske kommunegrænse.

Denne kommunegrænse er i dag nærmest en forbandelse, der hviler over hovedstaden. Alligevel vogter man over den som et nærmest uerstatteligt religiøst relikvie.

Hvad nu hvis man satte alt ikke nødvendigt byggeri på pause i 4 år – og giver klimaet en chance? Klims og miljø er hårdt presset, og der er intet aktuelt behov for væksten inden for kommunegrænsen.

Man er nødt til at se på en ændring – og jo før desto bedre. Der skal ske en overordnet samordning i hele hovedstadsområdet (hvordan man så end definerer den geografiske afgrænsning).

Men der skal også ske en afvejning af hovedstadens vækst i forhold til resten af landet, ellers går det galt på længere sigt. I henhold til strategioplægget (side 22) forudsætter man en vækst i folketallet på ca. 65.000 frem mod år 2035. Det svarer til en vækst på 10 %. I samme periode vil folketallet i landet som helhed ifølge Danmarks Statistik vokse med ca. 215.000.

Sammenholder man de to fremskrivninger vil væksten i København *inden for kommunegrænsen* udgøre 30% af væksten i landet som helhed. Hertil kommer så væksten i den del af hovedstaden, der ligger *uden for kommunegrænsen*. Det er en uholdbar situation på ganske mange områder – klimamæssigt, servicemæssigt, investeringsmæssigt og politisk. *Indgreb af en eller art er tvingende nødvendig.*

I den situation virker kostbare projekter som bl.a. Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metro til Refshaleøen og Lynetteholm meningsløse. *De skal stoppes, og pengene anvendes til noget fornuftigt – til mindre projekter med større spredning og hurtigere effekt.*

Debatoplægget skriver, at en "kritisk masse" af bebyggelse er nødvendig for en god service. Denne kritiske masse har vi for længst nået, og tætheden er ved at være kritisk i en hel anden forstand.

Vi skal fortætte bebyggelsen på stationsnære arealer, skriver man også. Ja - men det er altså *uden for kommunegrænsen*, at det er en god idé. Inden for kommunen virker det absurd, for at sige det pænt. Her vil denne strategi gøre mere skade end gavn!

Man taler også om balance mellem boliger og arbejdspladser – 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser på Lynetteholm – med henblik på at være klimavenlig. Det er bare ikke dem der flytter ind i boligerne, der arbejder på arbejdspladserne! Vi har heldigvis ingen stavnsbinding her i landet. Dem der flytter ind i de nye boliger, har sikkert allerede et arbejde, inden de flytter ind (ellers har de ikke råd). Og de virksomheder, der flytter til, tager sikkert en stor del af de nødvendige medarbejdere med fra en tidligere lokalitet. Balancen mellem boliger og arbejdspladser er derfor ikke noget, man kan skabe lokalt ved nybyggeri. Den må *skabes regionalt*.

Den centrale brik i fremtidens klimavenlige planlægning hedder derfor **mobilitet**. Vi skal sikre at folk kan komme rundt - til og fra arbejde, fritidsaktiviteter og familiebesøg.

Fysisk planlægning sætter ikke grænser for vækst, men skal sætte rammer for vækst. Det kan være uhyre svært at finde balancen mellem overordnet styring og lokalt demokrati i en gennemsigtig proces. Men nogen må tage initiativet.

Det kunne f.eks. være i landsplandirektiver med regionale vækstkvoter (eventuelt med kommunale fordelingsnøgler) med økonomiske tilskud, overordnede trafik anlæg af regional og national betydning mv. Herudover skal landsplanlægningen sikre at anlæg/vedligehold af tekniske anlæg koordineres i nødvendigt omfang på tværs af regioner og kommunegrænser.

Men herudover mangler strategioplægget en samlet vurdering af de mange store projekters aftryk på klimaet i fald de realiseres.

(Og så lige en venlig servicemeddelelse om lufthavnen. Man skriver (side 22): "Lufthavnens omstilling til fremtiden og dermed en mere klimavenlig og støjsvag luftfart er vigtig, hvis man fortsat skal kunne tiltrække investeringer, talenter og turister". De støjsvage fly bygges på internationale fabrikker og flyver over alverdens lufthavne. Københavns lufthavn har en udmærket miljøafdeling, som passer sit arbejde, men de bygger altså ikke fly.)

Supplerende bemærkninger til strategioplægget

Lynetteholm

Lynetteholm kommer ikke til at være en del af kommuneplanen, siger rådhusets udspil. Det er på trods af, at man også siger, der kan være 35.000 boliger og lige så mange arbejdspladser. Skal vi andre så bare lukke øjnene for det?

Skal der ikke planlægges/bygges veje, stier mm. ud til 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser – og skal det mon ikke være en integreret del af en klimavenlig kommuneplan? Hvad med tekniske anlæg: varmforsyning, vandforsyning, elforsyning, kloakanlæg og rensningsanlæg – samordner man ikke dét i en by, som i overborgmesterens øjne er et forbillede for hele verden?

I strategioplægget hedder det, at man forventer at "By og Havn" i 2026 udarbejder en strukturplan for Lynetteholm. Denne plan skal så danne baggrund for den efterfølgende kommuneplanlægning. Med andre ord, endnu engang beslutninger bag lukkede døre.

"Der er ikke truffet beslutninger om byudvikling på Lynetteholm endnu ..." skriver man i strategioplægget. Hvis man skal tro på, at der heller ikke bag lukkede døre er truffet beslutninger, hvad er der så egentlig i vejen for, at man i en offentlig debat om kommunens samlede udvikling inddrager området, således at det bliver mere end de 27+10 personer, som "By og Havn" har spurgt, der giver deres mening til kende om de overordnede sammenhænge. Hvad mon alverdens storbyer, som overborgmesteren mener skal lære af København, vil mene om den idé?

Og når der nu ikke er truffet beslutning om byudvikling, hvordan kan det så være, at man ifølge strategioplægget er i færd med at planlægge metro og østlig ringvej med forbindelse til Lynetteholm?

Det fremhæves igen og igen, at Lynetteholm vil være med til at stormflodssikre København. Men sandheden er jo, at opfyldningen ikke kan sikre andet end Lynetteholm selv. Hvis vandet er på vej mod København, finder det såmænd nok vej uden om jordbunken. Ingen har forklaret, hvordan man vil sikre sig mod dét, eller hvor mange årtier ud i fremtiden, der går før vi er parate til at modtage vandet.

Sandheden er også, at Lynetteholm i realiteten gennem en lang årrække vil modvirke etablering af et stormflodsværn. Hvis al overskudsjord, der kan opdrives på Sjælland frem til år 2070, skal bruges til opfyld af Lynetteholm, hvor får man så byggematerialer til det nødvendige dige langs kysten? Det har man ingen tanker gjort sig om i det "klimavenlige" strategiudkast.

Kommuneplanen kan i henhold til strategioplægget få lov til lidt arealplanlægning til jordmodtagelse på Lynetteholm. Herudover forudsætter man naturligvis, at kommunen står

for vejforbindelsen derud. Med tusindvis af tunge køretøjer i noget der ligner døgndrift, vil der ske en hurtig nedslidning af veje. Og der vil være kolossale mængder af spildt jord at gøre rent efter. Hvem betaler? Og hvor klimavenlig vil årtiers afledte luftforurening fra de tunge køretøjer være?

Flytning af overskudsjord er meget energikrævende og dermed klimabelastende. Normalt reducerer man denne belastning ved at anvende overskudsjorden tæt på udgravningsstederne, fx til støjvolde og til rekreative arealer. Men at køre jord fra alle dele af Sjælland til Lynetteholm er ikke gennemtænkt. *Lynetteholm er det valg af deponering af overskudsjord, som vil belaste klimaet allermest – dag ud og dag ind, gennem årtier!* Og det vil det være uanset om man søger at holde det uden for debatten om kommuneplanen eller ej.

Hvad der heller ikke redegøres for er, hvordan man vil sikre, at de deponerede jordmængder ikke er forurenede – og hvem der skal stå for kontrollen. Den påtænkte opfyldning over en menneskealder forudsætter en jævn tilstrømning af overskudsjord fra hele Sjælland. En sådan jævn, daglig tilstrømning må anses for ganske urealistisk. Ved højkonjunktur vil der nok være meget jord, og under lavkonjunktur er jorden tilsvarende en mangelvare. Og konjunktursvingninger skal vi nok opleve en del af over de næste 50 år.

Hvis vognmænd kan komme af med jorden på en lettere måde end ved at køre den lange vej fra alle hjørner af Sjælland, vil man i stor stil helt naturligt udnytte den mulighed. Og hvis tilstrømningen til projektet svigter, kan man måske frygte, at kontrollen ser gennem fingre med kvaliteten af den modtagne jord. Man skal være mere end naiv, hvis man tror på en opfyldning af Lynetteholm uden forurenede jord.

Svanemøllen Kaserne

Mens man så taler om de mageløse projekter ved Øresund dukker der en signatur – L - op på et kort helt omme på side 98. Signaturforklaringen betyder, at her er der et landsplandirektiv, og man henviser interesserede læsere til bekendtgørelse 1560 af 2. oktober 2020.

Det er alt. Ingen medfølgende forklaring af nogen art. Men slår man op i den pågældende bekendtgørelse, viser det sig, at være Kirkeministeriet, der har bekendtgjort, at kaserne området - der i dag fremstår som et ekstensivt udnyttet areal med et sportsanlæg og gamle historiske bygning med pladser imellem - i fremtiden skal bebygges med op til 80.000 brutto m² i op til en højde af maks. 36 meter. Det anslås at en fuld udbygning vil udløse 2000 til 2500 biler pr. døgn. Alle biler skal passere broen over jernbanen ved Ryvangs Alle, uden alternative muligheder. (Hvordan vil det mon påvirke store dele af det Københavnske trafiksystem – og hvad er kommunens kommentar hertil.)

Denne bekendtgørelse og medfølgende vejledning, har juridisk karakter af et kommuneplantillæg. Det er et diktat, hvor en væsentlig del af byggeriet er fritaget for byggesagsbehandling hos Københavns Kommune.

Det fremgår af vejledningen at kommunen via Hofor, ønsker at ekspropriere et mindre areal til skybrudssikring. Derudover skal området fortsat være hermetisk lukket for offentligheden. Arealet skal rumme en helikopter-landingsplads samt et hovedkvarter for Forsvarets Efterretningstjeneste – plus muligvis andre militære funktioner.

Hvis "russerne kommer" eller andre formaster sig til at angribe Danmark, forekommer stedet at være et af de første mål for bomber, eller hvad man ellers angriber med nu om stunder.

Hvordan i alverden kan man finde på at placere sådan en funktion midt i det tætte København? Er det for at cheferne skal kunne nå hjem til Gentofte i frokostpausen?

Bor vi i en Bananrepublik? – En klimavenlig bananrepublik, naturligvis.

Hvorfor har strategioplægget ikke en eneste forklaring eller bemærkning ud over bogstavet L på et kort. Hvad mener man om støj og luftforurening fra en helikopter-landingsplads midt i området. Har man spurgt naboerne. Hvad mener man om beboernes sikkerhed?

Klimavenlig hovedstad?

Der er ingen sammenhæng mellem strategioplæggets titel og indhold. Titlen annoncerer en nærmest revolutionerende klimapolitisk nyskabelse, men der ingen nye tiltag eller idéer – og man kan heller ikke fremvise overbevisende resultater på den samlede kommunale drift. Man beklager, at opstillede mål med henblik på at gøre de kommunale aktiviteter klimaneutrale i år 2025 for så vidt angår udledning af CO₂, *ikke* kan realiseres. Hertil kommer, at det netop indgåede budgetforlig kritiseres for kun at ville medføre en CO₂ reduktion svarende til 6-7 personers årlige CO₂ udledninger. Da overborgmesterens talmagiker ikke har kommenteret udsagnet, må det vel tages for gode varer.

Det er nu der skal handles. Det er allerede ved at være for sent. Lyt til eksperterne. Kommunen må vise, at man påtager sig sin del af det globale ansvar. Om ikke andet så for at være det gode eksempel over for borgere og erhvervsdrivende og over for de andre storbyer, som overborgmesteren så brændende ønsker at være bannerfører for.

Strategioplæggets klimavenlighed må således desværre anses for falsk varebetegnelse.

Det skjulte mantra i strategioplægget er *vækst – vækst og vækst*. Man forsøger at sælge det som klimavenligt, men skriftets valgte argumenter er useriøse og forekommer at være

en slags bestilt arbejde. Hvis der kan peges på klimamæssige gevinster, viser de sig først på meget lang sigt.

Oplægget peger på, at man i nye tætte områder kan spare på anlægsudgifter pr person til mange tekniske anlæg sammenlignet med udgifter i omegnskommunerne. Man glemmer bare at fortælle, at disse faciliteter i vid udstrækning allerede er til stede i omegnskommunerne, og de er nyere, end dem man har i København. Og så er der jo det der med separeringen af spildevand, som man generelt har rimeligt styr på i omegnskommunerne – mens Københavnske toiletafløb forbindes med havneløbet under kraftige regnskyl.

Strategioplæggets påstand om, at Østhavnens fremtidige beboere i 2050 vil have et *transportbehov* på godt 11 km om dagen, mens en indbygger i omegnen vil have et behov på knap 35 km forekommer også mere end useriøs. Det er en beregning med så mange ubekendte, at sandsynligheden for, at man har ret, *er lig nul*. De ubekendte størrelser er bl.a.: Boligbyggeriets omfang og placering i de næste 25 år i både København og i omegnen – Antallet og arten af nyopførte og nedlagte arbejdspladser (inklusive beliggenhed) i samme 25 år – de økonomiske konjunkturer gennem årene, specielt op til 2050 – nyanlæg af veje og andre trafik anlæg og deres placering de næste 25 år – trafikomlægninger frem mod 2050 - energipriser og bilafgifter de næste 25 år, og især omkring år 2050 – takster i kollektiv over de næste 25 år, især i år 2050 – er den kollektive trafik gratis i 2050 (eller kommer der nye forhøjelser, lige som netop nu), betaler man pr tur eller pr kilometer? – og meget, meget mere.

Men alt dette gennemskuer rådhusets clairvoyante medarbejder og kommer ud med et meget præcist resultat.

Og han kan endnu mere. Han fortæller at, at beboerne i Østhavnen i 2050 kun vil *bruge bilen* knap 4 km i gennemsnit pr. dag, mens indbyggerne i omegnen vil bruge den 23 km pr dag. Udover at ligne et ganske manipuleret regnestykke med alt for mange ubekendte – må udsagnet også ses som et udtryk for, at man *nedprioriterer* investeringer i kollektiv trafik til de *nuværende beboere* i kommunen og helt åbent satser på en metro til beboerne i de nye, dyre byområder som absolut første prioritet.

De angivne tal er altså rent gætværk, og skulle den clairvoyante medarbejder være så heldig at ramme bare i nærheden af skiven med dette skud ud idet blå, siger tallene *intet som helst* om klimavenlighed. Sammenligningen kan derfor – i den udstrækning den er ment som bevis på klimabevidsthed - ligne ren manipulation.

Hvis man bygger 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser på Lynetteholm er der ingen stavnsbinding. Det vil være ret sandsynligt, at en del af beboerne i en periode også vil arbejde på Lynetteholm, og derfor have kort til arbejde. Det er der intet overraskende i, men det er jo ikke en langtidseffekt og ændrer sig løbende over tid. Hvor mange beboere på Tingbjerg f.eks. arbejder nær Tingbjerg?

Beboerne på Østamager er også i fremtiden - trods mange byggeplaner – et lille mindretal af hovedstadsregionens beboere. At et lille mindretal af regionens beboere eventuelt i en mindre periode vil have et transportbehov, der er mindre end resten af regionens beboere, har derfor intet med klimabevidsthed at gøre. Faktisk vil der også på virksomhederne på Østamager, arbejde folk, der kommer langvejs fra.

Billige boliger

Nye, billige boliger – som begreb - spiller en central rolle i strategioplægget. Hvem bakker ikke op det ønske. Men løbet synes at være kørt. København ejede engang en hel del ejendomme med billige og gode boliger. De blev solgt for en slik, og handles i dag til høje markedspriser. Det er bl.a. de partier, der i sin tid gennemførte salget, som nu fører sig frem med ønsker om nye boliger til mindrebemidlede som løftestang for deres omfattende byggeønsker.

Men i realiteten har de ikke meget at gøre godt med. I hvert fald ikke med den nuværende lovgivning. Eksisterende støttemuligheder skal naturligvis bruges i det omfang, det kan lade sig gøre, uden man dermed forpligtelser sig til accept af andet byggeri. Men det ville være forfriskende, hvis nogen kan kvantificere planerne – og anvise finansiering. Hvor mange billige boliger kan man fremskaffe, og hvad menes med billige boliger. Selv nye almennyttige boliger anses i store dele af befolkningen ikke som værende billige.

Udover det almennyttige byggeri, er det markedsprisen, der gælder. Det helt store dilemma er, at jo mere attraktivt det bliver at bo i København, desto mere stiger markedsprisen på privatejede boliger. Billige boliger vil kun i marginalt omfang kunne fremskaffes. Den snart sagt eneste måde, vi kan få billige boliger på er, at lade den eksisterende boligmasse forfalde. Det har vi prøvet i sidste århundrede med store saneringsopgaver samfundsøkonomiske udgifter til følge.

(I øvrigt: Hvad mon man agter at gøre ved boliger, der er omfattet af hjemfaldspligten?)

Trafik

Trafiksituationen i Københavns kommune er alt andet end klimavenlig.

Det må overordnede retningslinjer – for både struktur og økonomi - løse på et højere niveau for hele hovedstadsregionen med involvering af staten.

Men fra kommunens side kan man godt pege på en anden måde at fordele investeringerne. Man må som udgangspunkt forlange, at de i første række kommer byens nuværende beboere til gode.

Gennem de senere år er der postet milliarder og atter milliarder i nogle dyrebare huller i jorden til kollektiv trafik, mens man har overladt alle gaderne til bilerne. Tænk hvis det nu var omvendt! Eller tænk hvilke klimavenlige løsninger man kunne have fået, hvis milliarderne i stedet var brugt på overfladeløsninger. Metroen i sig selv er en god ting – den transporterer en masse mennesker og letter presset på overfladefrafikken, og den vil indgå som en vigtig brik i byens fremtidens trafikløsning. Men den har været enormt kostbar, og den har også medført at buslinjer er blevet nedlagt med en forringet service for en del mennesker.

Herudover har metroen desværre den bieffekt, at den er medvirkende til krav om opførelse af boligområder i stor stil -, og disse nye områder skrigger så på nye store kostbare trafik anlæg. Det selvom vi objektivt set ikke uden at gøre ubodelig vold på naturen har de nødvendige arealer til hverken byområder eller trafik anlæg. Uden metroen var tankerne om Lynetteholm næppe opstået. Og allerede nu presser man på for at få endnu en metro derud.

Strategioplægget erkender åbent, at der allerede i dag er væsentlige kapacitetsproblemer på trafikforbindelserne på tværs af havneløbet. Men selvom åbning af en eventuel ny metroforbindelse ligger meget langt ude i fremtiden. presser man på for at bygge nye boliger og arbejdspladser på det nordlige Amager, Refshaleøen og Lynetteholm, Desværre ser det altså ud til, at pengene endnu engang skal anvendes under jorden – *og ikke til gavn for byens nuværende borgere.*

Der er brug for en hel anden prioritering, der møder problemerne på en ansvarlig og klimavenlig måde. Og med vægt på regional mobilitet og løbende tilpasning af serviceniveau.

Inden for kommunegrænsen og i de tættere dele af omegnen bør der etableres et samlet system – i alt væsentligt baseret på kollektiv trafik. Systemet skal kunne igangsættes hurtigt, opbygges gradvist, og tages i brug successivt. Der må gerne stedvist eksperimenteres med nye, utraditionelle løsninger.

Væsentlige forudsætninger for, at systemet hen over tiden kan få stor succes er, at den kollektive trafik gøres gratis eller meget billig, og at man sideløbende med restriktioner på biltrafikken i byen også etablerer parkeringsmuligheder ved S-stationer i udkanten af bystrukturen. Systemet skal løbende kunne tilpasses overordnede regionale løsninger.

Elementer i en sådan løsning kan være:

- En rygrad af overordnede knudepunkter med hurtig forbindelse og høj kapacitet mellem alle punkterne. Udgangspunktet er eksisterende stationer for S-tog og metro.
- Det bliver nødvendigt at etablere nye knudepunkter på tværs af S-togslinjerne. De nye knudepunkter forbindes til det nuværende net med hurtigbusser af stor kapacitet på delvist afskærmede busveje som i Ålborgs "letbane"

- Der skal muligvis opereres med et "hierarki" i knudepunktsstrukturen.
- Alle buslinjer starter og slutter i knudepunkter. De betjener hver især et opland og virker som tilbringere til knudepunktstrafikken.
- Der opereres med forskellige typer af busser: hurtigbusser, almindelige busser, minibusser.
- Busserne skal køre i specielle busgader eller busbaner og sikres hurtig fremkommelighed. Minibusserne kan eventuelt blandes med privatbiler på egnede vejstrækninger.
- "der skal gøres forsøg med "privat kollektiv trafik" – privatbiler med 3 eller flere personer - i busgader og busbaner.
- Krydsning af busgader og busbaner skal sikres og begrænses mest muligt.
- Der skal etableres et net cykelstier med vægt stor sikkerhed. Gader lukket for biltrafik kan indgå i systemet.
- Sikkerhed skal være et nøgleord: Bilers hastigheder og accelerationsmuligheder skal begrænses. Støjdæmpende foranstaltninger skal benyttes, hvor det er hensigtsmæssigt, osv.
- Road Pricing i et eller andet samspil med et prioriteret vejnet kan komme på tale.

Systemet kan som nævnt udbygges gradvis og tages i brug løbende. Der er plads for utraditionelle forsøg og i økonomien. Eventuelle fejl disponeringer kan billigt rettes hen over tid – det kan man ikke på metroen.

Alt i alt er der tale om en slags bilerne-ud-af-byen-strategi, der trin for trin reducerer biltrafikken i dyb respekt for mobiliteten. Hvad med en halvering af biltrafikken i 2030 – eller mere?

Hertil skal bemærkes, at "strategioplægget til en klimavenlig kommuneplan" *reelt ikke* ønsker at reducere bilismen i byen – i hvert fald ikke i de første mange år! En opgørelse på side 31 viser, at 2021 – mens folk pga. COVID-19 delvist havde fravalgt den kollektive trafik – foregik lige godt 30% af befolkningens transporter i bil. Nu opstiller man det mål, at den procentdel skal reduceres til 25 i 2030. Men reduktionen fra 30 til 25% modsvarer af den ønskede befolkningstilvækst – således af det faktiske antal kørsler i 2030 ligger nogenlunde på linje med 2021-tallet.

En væsentlig reduktion af biltrafikken kræver selvfølgelig sine investeringer! Men det må formodes at være småpenge i forhold til investeringer i en østlig ringvej plus en ny metro-ring fra Hovedbanen over det nordlige Amager til Refshaleøen og Lynetteholm – og herfra videre til Østerport, Rigshospitalet, indre Nørrebro og tilbage til Hovedbanegården. Og som sagt kan investeringerne løbende tages i brug. Man skal ikke vente en lang, ukendt årrække på, at den til den tid siddende overborgmester klipper snoren til det store forkromede anlæg over.

Cykeltrafik

I mange sammenhænge fremhæves København som en af verdens bedste cykelbyer, men uden god grund. Her er der behov for en særlig indsats i trafiksystemet.

Der er anlagt adskillige cykelstier og supercykelstier. De skal bygges sammen til et anvendeligt netværk med forbindelse til alle dele i byen. Der skal bygges cykelgader, opstribes cykelbaner i mindre gader, og hvor gaderne er for smalle skal byrummet indrettes med henblik på sikkerhed og reducerede hastigheder.

(Det er i øvrigt imponerende, at man har eksakte tal (side 31 i oplægget) på privatejede cykler i kommunen – 647.738 i år 2012 og 745.800 i år 2020. Man fristes helt til at spørge, om det er ved årets indgang, eller det er efter julegaverne gjort op.)

Parkering

Jo tættere man bygger, jo flere biler kommer der i byen – det viser f.eks. strategioplæggets side 31 – og desto flere parkeringspladser bliver der behov for. Derfor er det en dårlig ide at reducere kommuneplanens parkeringsnormer. Hvis man reducerer normerne, risikerer man

- at blive stillet over for krav om anlæg af kostbare offentlige parkeringspladser,
- at få endnu tættere byggeri fordi der kan bygges mere, når der ikke skal tages hensyn til p-pladser,
- og at fredelige bymiljøer – såsom stille villaveje og rolige pladser - ødelægges og fyldes op af uvedkommende biler.

Kommuneplanen i sig selv indebærer ingen handlepligt, og den kan ikke sikre at gode intentioner om at reducere biltrafikken bliver til virkelighed. I det mindste bør kravene til arealudlæg til parkering fastholdes indtil videre, mens man eventuelt reducerer kravene til anlæg ved ibrugtagning. *De tiloversblevne arealer kan så bruges til eftertragtede og klimavenlige grønne områder og udendørs ophold.*

Turisme

Der er sket en voldsom vækst i turismen i København siden 2010. Det er ved at være for meget og for ureguleret. Der bør ikke bygges eller indrettes flere overnatningsfaciliteter i Indre by og på Vesterbro, som løfter 80% af trykket.

Vi opfordrer i høj grad til, at man iværksætter det beskrevne administrationsgrundlag for udbygning af kapaciteten, så den foregår uden for de 2 nævnte områder og i mere behersket tempo med hensyntagen til miljø og lokalbefolkning.

Airbnb er i princippet en smart måde at indlogere sig i en storby. Det giver for eksempel mulighed for, at børnefamilier kan være sammen i en lejlighed, som de kan betale. Det tømmer imidlertid centrum af mange turistbyer for indbyggere, så der kun bor turister (eks. Amsterdam, Barcelona, Berlin, Firenze, Cinque Terre). Det alvorlige er påvirkningen af livet i lokalområdet. Der bør i samarbejde med staten sikres en lovmæssig begrænsning, så der fastholdes en balance, hvor turisterne fylder meget mindre end de fastboende – og bliver et tilskud til bylivet og ikke en gene.

Krydstogtturisme er ikke nogen gevinst i København, og bør under ingen omstændigheder udbygges. De store skibe og deres energiforbrug, er alt andet end et klimavenligt tilskud til Hovedstaden. Her er en klimavenlig indsats for alvor påkrævet. Desuden er det intimiderende, at turisterne bliver fragtet i store ildstinkende busser gennem byen til en parkering midt på byens fineste torv. Der er i forvejen en metro og en havne bus terminal ved Orientkaj. Man kunne forlænge havnebussens rute til Oceankaj.

Støjbekæmpelse

Der er akut behov for støjdæmpende foranstaltninger på eller ved eksisterende boliger som følge af stigende trafikmængder (biler, tog, metro).

Flere steder lægges tilsyneladende op til nye konflikter mellem trafik anlæg og boligbebyggelse.

Dele af byen finder i dag anvendelse som partyzone til stor gene for beboerne. Kommuneplanen bør indeholde mulighed for etablering af foranstaltning til effektiv begrænsning af de afledte gener.

Rekreative og grønne områder

Der mangler i dag både grønne områder og idrætsfaciliteter af enhver art – fodboldbaner, idrætshaller, svømmehaller mm.

Der skal fastlægges kvantitative standarder for grønne områder på kvarters basis, på bydels basis og overordnet for kommunen som helhed, således at alle beboere kan nyde godt af områderne. Der skal sikres, at områderne indgår i en sammenhæng med lokale stinet.

Der er behov for en væsentlig tilvækst mht. idrætsfaciliteter. Disse skal ligeledes spredes ud over byen, således at bl.a. unødigt transport undgås. I strategiplægget nævnes udelukkende udbygning af et par eksisterende anlæg (Sundby Idrætspark og Valby Idrætspark). Det er alt for uambitiøst. Kommuneplanen må reservere arealer til langt flere

anlæg, og de løbende budgetter må følge op med investeringer til disse formål – selvom det betyder besvarelser på vækstkontoen.

Kolonihaver. Der foregår en stadig kamp for at bevare og udvide kolonihaverne. Beboerne på brokvartererne og i tætbyen drømmer om en kolonihave. Men manglen på kolonihaver både i København og i nabokommunerne har fået priserne til at stige. Der er brug for, at der i kommuneplanen afsættes flere arealer til kolonihaver i København.

Byggelegepladser. Der var engang en byggelegeplads på Nørrebro - "Firkantens Byggelegeplads". Den var oprettet på en saneringstomt af beboere – ikke af kommunen. Men kommunen ryddede pladsen, fordi der skulle bygges boliger på arealet. Siden har der vist ikke været oprettet byggelegepladser inden for kommunegrænsen. Børnene, der udnyttede deres kreative evner på pladsen, er for længst blevet voksne, men nogen drømmer stadig om den. I dag må børn i de samme aldre bruge deres kreative evner på mobilen og på computerspil.

Er det politikernes vision for børnene i en klimavenlig by?

Svar til: Høring 61463 af: HOFOR A/S

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

137

INDSENDT AF

HOFOR A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er HOFORs kommentarer til Forslag til Kommuneplanstrategi 2023.

MATERIALE:

hoeringssvar forslag til kommuneplanstrategi 2023.pdf



Modtager: Københavns Kommune - Økonomiforvaltningen
Afsender: Tine Rørbæk Madsen – HOFOR A/S
Dato: 29. september 2023

Sektion Byudvikling
Tlf.: +4527954140
E-mail: tincha@hofor.dk

HOFOR A/S – Høringssvar til Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad

Københavns Kommune har igangsat høring om forslag til Kommuneplanstrategi 2023. HOFOR fremsender hermed bemærkninger til forslaget. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningselskaber, der administreres af HOFOR A/S.

HOFOR har med interesse læst Forslag til Kommuneplanstrategi 2023 og ønsker at kvittere for et godt oplæg. Forslaget har mange gode takter, som lægger tæt op ad HOFORs vision om at styrke indsatsen for grøn og samskabende byudvikling. Strategien peger i retning af en analyse af placering af varmforsyningsanlæg, som HOFOR i samarbejde med to af kommunens forvaltninger er i gang med at udarbejde. HOFOR ser derfor positivt på, at man i Forslag til Kommuneplanstrategi 2023 prioriterer integrering af forsyningsløsninger i byudviklingen.

HOFOR deltager aktivt i samarbejdet om Kommuneplan24 med Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Vores ambition er at arbejdet leder frem til at Kommuneplan24 indskriver behovet for at udbygge decentrale varmeanlæg i de politiske retningslinjer, på en måde, der

- tilpasser rammebestemmelser for boligområder (områdetypen "Boliger og serviceerhverv C"), så det muliggør indpasning af små og mellemstore varmeanlæg, under hensyntagen til støj- og miljøgrænser.
- sikrer tilstrækkelige tekniske områder ("T-rammer") for vores planlagte mellemstore og store varmeanlæg. Områderne bør primært ligge nær eksisterende kraftværker, spildevandsanlæg og på relevante havnefronter.

HOFOR arbejder derudover for at Kommunplan24 kan opdateres med resultaterne fra Klimaplanens Energistrategi 2024.

HOFOR ser frem til fortsat dialog og samarbejde med Københavns Kommune om sikring af den bæredygtige udvikling af Hovedstaden og bidrager gerne med viden om bl.a. effektive, CO² neutrale klimaløsninger.

Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

136

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grønne Facader

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

H C Andersens Boulevard nedgravet, hvordan kan det gøres på anden vis end det foreslåede:

Den følger det gamle åløb ned til Søpavillonen.

Herfra kan den graves ned under Nørresøgade og Nørre Farimagsgade, så op over togskinnerne, og lige ud ved Studeístræde og så ned under Jernbanegade og så bliver den nede til forbi Vesterbrogade, så ned under Tietgensgade, og så oppe i gadeniveau indtil broen.

Jeg mener, at det er urealistisk dyrt at grave HCA ned som det er foreslået, bare for at få en park. Der er masser af grønt ude på fælleden.

Ideen kommer fra Bruxelles, op og ned hele tiden holder også hastigheden nede. Bruxelles myldrer med tunneller, de er overalt. Jeg foreslår blot , at man bygger flere og kortere tunneller end den meget lange unde HCA, og at de bliver direkte målrettet mod at tøse trafikpropper. Jo mere trafikken flyder, jo mindre forurening. Der er er også det besynderleige, at hvis trafikken flyder, vil der være færre biler i trafikken, fordi de forsvinder hurtigere.

MATERIALE:

bruxelles-41.20.jpg

bruxelles-39.50.jpg

bruxelles-39.30.jpg

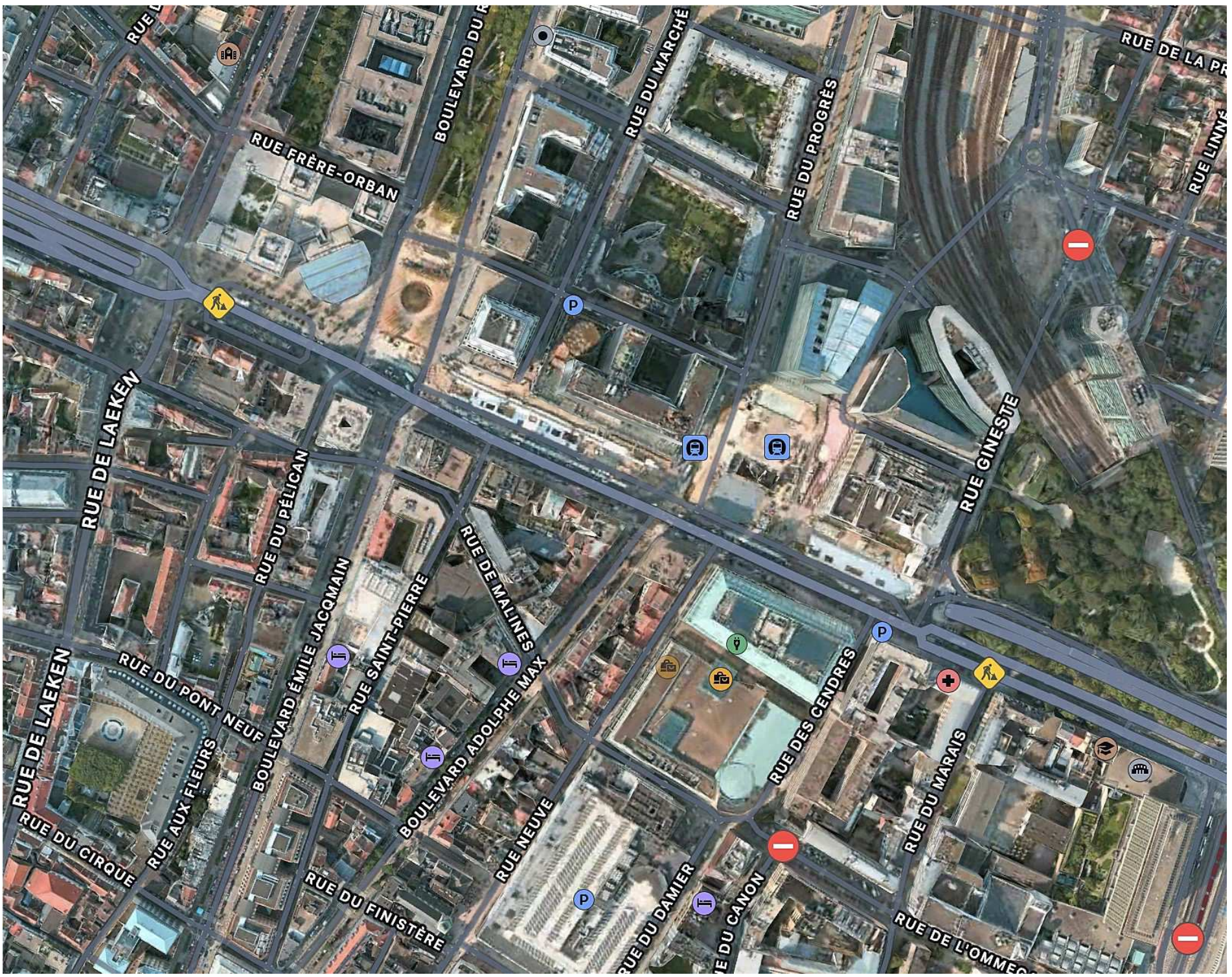
bruxelles-37.39.jpg

bruxelles-37.18.jpg

bruxelles-31.34.jpg
bruxelles-2.46.20.jpg
bruxelles-2.45.29.jpg
bruxelles-2.44.46.jpg







RUE DE LA PR

RUE FRÈRE-ORBAN

BOULEVARD DU R

RUE DU MARCHÉ

RUE DU PROGRÈS

RUE DE LA PR

RUE LINNÉ

RUE DE LAEKEN

RUE DU PÉLICAN

RUE GINESTE

RUE DE LAEKEN

RUE DU PONT NEUF

BOULEVARD ÉMILE JACQMAIN

RUE DE MALINES

RUE AUX FLEURS

RUE SAINT-PIERRE

BOULEVARD ADOLPHE MAX

RUE NEUVE

RUE DES CENDRES

RUE DU CIRQUE

RUE DU FINISTÈRE

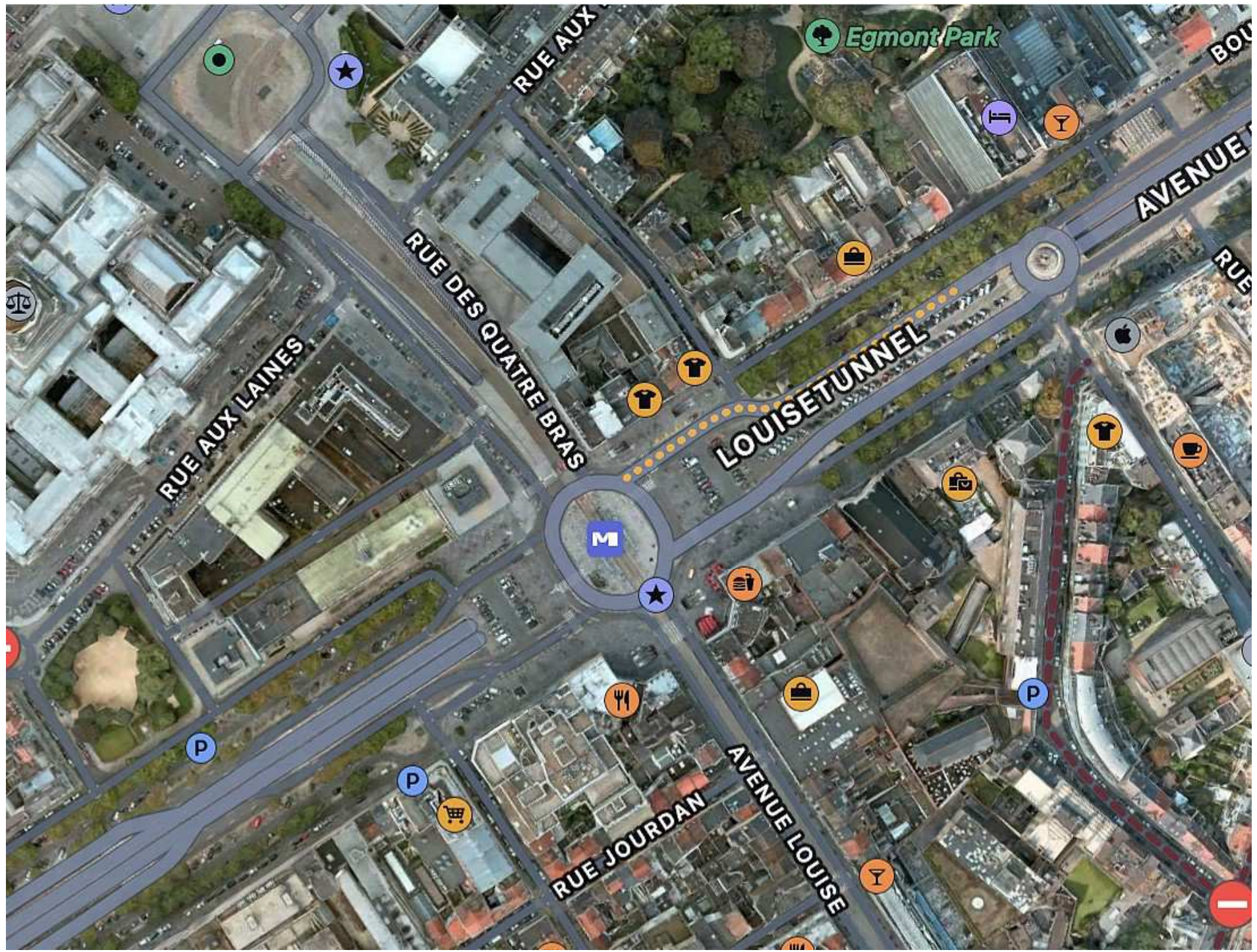
RUE DU DAMIER

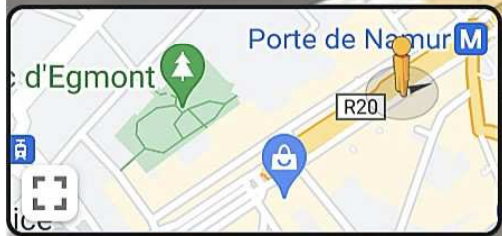
RUE DU CANON

RUE DU MARAIS

RUE DE L'OMMEC



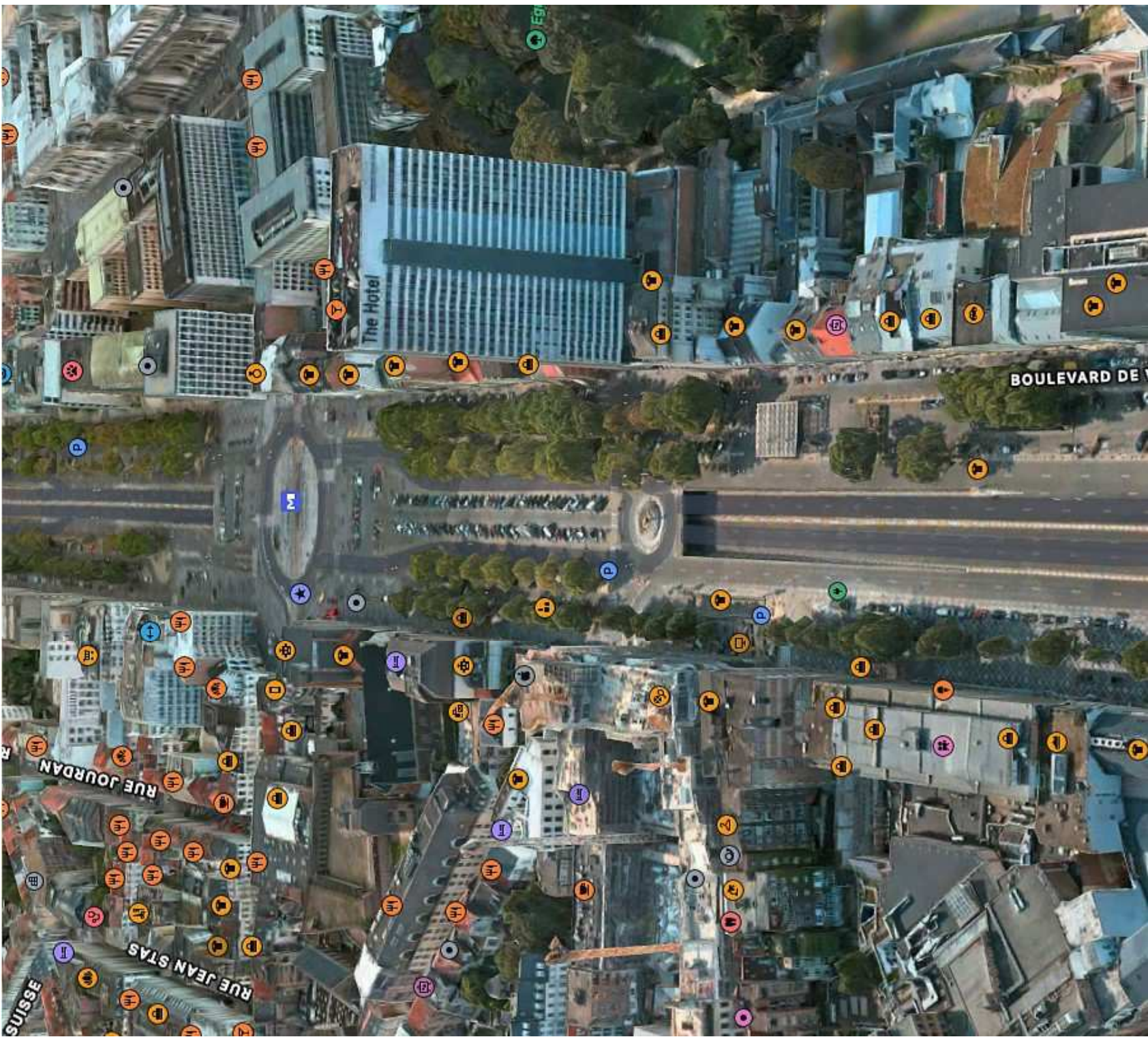




Google







Svar til: Høring 61463 af: Malte Emborg Vinding

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

135

INDSENDT AF

Malte Emborg Vinding

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Cyklistforbundets lokalafdeling i København

BY

København K

POSTNR.

1362

ADRESSE

Rømersgade 5

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Kommuneplanstrategi 2023 Cyklistforbundet København

I Cyklistforbundet København kæmper vi for bedre forhold for cyklister i København. København ville ikke være den cykelby vi kender i dag, hvis ikke Københavns Kommune havde lyttet til cyklisternes behov og taget konkrete skridt for at prioritere dem med udbygning af et sammenhængende net af cykelstier.

Vi mener, at der er brug for en ihærdig indsats for cyklismen i København, som i de seneste år er blevet mindre og mindre cykelvenlig. Antallet af københavnere og biler er steget og cykelinfrastrukturen har ikke fulgt med. Dette giver anledning til trængsel, konflikter og uforudsigelig adfærd på cykelstierne. I tillæg er trafikanttyperne på cykelstierne blevet flere og mere forskellige - med flere scootere, elcykler og ladcykler. Dette er udfordringer der kræver handling.

Udkastet til Kommuneplanstrategien giver udtryk for, at cyklismen fortsat skal tilgodeses - bl.a. ved at understøtte kombinationsrejser og videreudvikle supercykelstinet. Dette kan vi kun bakke op om. Vi ser særligt positivt på ambitionen om at udvikle cykelinfrastruktur som giver plads forskellige typer af cyklister herunder "*børn, sårbare grupper med kroniske sygdomme og ældre*" - som det fremgår af udkastet.

Samtidigt må vi konstatere, at ambitionerne for cyklismen i København er nedtonet ift. de udfordringer den står over for. På andre områder i udkastet bliver konkrete flagskibsprojekter fremhævet - bl.a. Metro M5, Øresundsmetro, Østlig Ringvej og overdækning af motorveje på Amager og Bispebjerg. På cykelområdet ser vi gerne, at kommuneplanen også fremhævede VIP-projekter på cykelområdet:

- Cykelforbindelse til Refshaleøen
- Lukning af Dybbølsbro for biltrafik og nye broer over Sydhavn

- Stort moderne cykelparkeringsanlæg på Københavns Hovedbanegård
- Cykelvenlig metropolzone
- Jernbanebyen som bilfrit cykelkvarter

I de kommende år ønsker vi også et større fokus på, at de eksisterende hovedruter i det københavnske cykelnet opgraderes til en højere standard, med fokus på:

- Udvidelse af cykelstier
- Fremkommelighedstiltag – heriblandt cykelsignaler med prioritering, overkørsler uden vigepligt og niveaufri krydsninger
- Jævn belægning på cykelstierne
- Ombygning af store usikre kryds
- Udbygning og opgradering af supercykelstinet i hovedstaden
- Større adskillelse af cyklister fra trafikstøj og andet forurening
- Skillerabatter mellem cykelsti og gadeparkering

Vi mener også, at strategien skal være mere tydelig omkring, at det ikke er muligt at prioritere alle transportformer på én gang. For det er ikke muligt for alle og enhver i København at eje egen bil og hvis ikke kommunen gør noget aktivt for at reducere unødvendige bilture og unødvendigt bilejerskab, vil biler tilsande den københavnske trafik, og gøre det svære at prioritere nogen som helst andre transportformer, inklusive cyklismen.

Vi mener derfor ikke, at udkastet tager konsekvenserne af øget bilejerskab og biltrafik seriøst. I tillæg til målsætningen omkring maks. 25 pct. bilture og minimum 25 pct. ture med henholdsvis gang, cykel og kollektiv trafik, har den kommende kommuneplan brug for flere målsætninger på cykelområdet:

- Separate målsætninger for turfordelingen henholdsvis inden- og udenfor kommunegrænsen
- Målsætning for antal offentlige cykelparkeringspladser med mulighed for aflåsning af lad- og elcykler – for hver bydel
- Målsætning for at nedbringe antal gader hvor cykling mod ensretning er forbudt
- Målsætning for at øge antal signalregulerede kryds med tilladt højresving ved rødt lys (for cyklister)
- Målsætning for en divers sammensætning af cyklister – f.eks. andel ældre, børn, indvandrere m.fl.

Vi bakker også op om at etablere flere cykelvenlige og bilfrie skolezoner. Dog mener vi at **alle** gader i København skal være sikre for børn at cykle på. Desuden ser vi gerne, at strategien fremhæver Københavns nulvision for antal dræbte i trafikken, og lægger op til at gennemføre systemiske indgreb i trafikreguleringen på lokaliteter hvor alvorlige ulykker sker - også selvom disse indgreb må være på bekostning af bilisters fremkommelighed. Vi mener imidlertid også at der mangler fokus på det store antal af mindre alvorlige ulykker, som politiet ikke registrerer. Endeligt, skal kommunen også have fokus på at nedbringe nær-ulykker og andre utrygge situationer som bl.a. opstår i afkortede cykelstier med kombinerede højresvingsbaner, samt på cykelgader hvor den motoriserede trafik er for intensiv og for hurtig.

Med venlig hilsen

Cyklistforbundet København
Malte Emborg Vinding, Næstformand

Svar til: Høring 61463 af: Anders Hansen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

134

INDSENDT AF

Anders Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DI

BY

København V

POSTNR.

1553

ADRESSE

H.C. Andersens Boulevard 18

HØRINGSSVAR

Der henvises til vedhæftede.

MATERIALE:

hoeringssvar fra di til kommuneplanstrategi 2023.pdf



Dansk Industri

29. september 2023
ANRH

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Høringssvar til Kommuneplanstrategi 2023

DI kvitterer hermed for muligheden for, at kunne komme med høringssvar vedr. Københavns Kommunes planstrategi 2023. Vi har med interesse læst udkastet og mener generelt, at der er mange gode takter i strategien.

DI kan bakke op om, at Københavns Kommune arbejder for et tæt samarbejde mellem kommunerne i hovedstaden om koordinering af bolig- og erhvervsudbygningen i hovedstadsområdet. DI har erfaret, at der mangler et samlende fokus på området og at særligt ældre erhvervsområder i mange kommuner er under pres for omdannelse. Nødvendige erhverv presses derfor væk og potentielt ud af regionen for at finde egnede lokaliteter, hvilket ikke kan være i samfundets interesse, da det blandt andet medfører en unødvendig forøgelse af transporten.

Der skal ifølge oplægget udarbejdes en analyse af anvendelsen og erfaringerne med parkeringsnormer fra Kommuneplan 2019, herunder i hvor høj grad normerne er blevet etableret i konstruktion. Dette for at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel justering af parkeringsnormer for bil- og cykelparkering. DI støtter dette og opfordrer samtidigt til at se på, om p-afgifterne generelt understøtter den bedste anvendelse af kommunens arealer. En mere progressiv anvendelse af p-afgifterne kan understøtte adgangen for den nødvendige erhvervs- og servicetrafik, og kan bidrage til at flere overvejer om de behøver egen bil. Samtidig vil det understøtte behovet for at tilbyde et attraktivt kollektiv transportsystem til, fra og i kommunen.

DI støtter op om behovet for at der udarbejdes en regional mobilitetsanalyse og hilser tiltaget velkomment. Analysen skal efter planen udarbejdes sammen med Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden. DI opfordrer til i videst mulig omfang at inddrage forskellige interessenter i arbejdet, og DI bidrager gerne til analyser og evt. videre anvendelse af resultater derfra.

Aktuelt udarbejder Metroselskabet en miljøkonsekvensrapport for en ny metrolinje fra København H til Amager og til Lynetteholm, og planstrategien lægger derefter op til at det bør undersøges, hvor der skal prioriteres mere metro i København, samt hvordan der findes finansiering heraf. DI opfordrer i den forbindelse til, at disse analyser tænkes sammen med ovenstående mobilitetsanalyse, for at sikre størst mulige effekt af investeringerne for hele hovedstadsområdet.

DI kan derfor også støtte op om det kommunale fokus på at styrke det kommunale samarbejde om håndtering af de fælles udfordringer, som kommunerne i Hovedstadsområdet står overfor og som har kommunegrænseoverskridende konsekvenser.

Københavns Kommune ønsker at implementere de muligheder for at understøtte delebilordninger, som fremgår af udkast til forslag til ændring af planloven. Med de kommende ændringer i planloven vil der være flere muligheder for, at kommuner kan stille krav til anvendelsen af p-pladser. DI kan støtte op om dette, da kommuner bør understøtte indsatser som fremmer en mere klimavenlig bilpark og en højere udnyttelse af denne.

Københavns Kommune henviser til handlingsplan fra 2021 for transport af turister. Planen indeholder forslag til håndtering af parkering for turistbusser i nærheden af turistattraktioner mv. DI vil opfordre til endnu tættere dialog med branchens aktører for at sikre, at konkrete tiltag både medfører bedre service af turisterne og samtidig mulighed for at drive en kommerciel virksomhed.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent
DI Transport

Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

133

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grønne Facader

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Flere lejligheder i Indre By med gammelbyggeskik

I gamle dage byggede man ekstra etager på et hus, efter behov og pengepung. Se vedhæftede foto af et hus i Pilestræde, der i 1738, 1814 og i 1850 fik i alt tre etager ovenpå.

Hvis dette blev muligt igen, ville der komme tre etager flere lejligheder med mennesker inde i Middelalderbyen, hvor der mangler mennesker.

Etagerne skal bygges efter et "dogme-princip". Dette vil sige, at kun gamle byggeskik og gamle byggematerialer må benyttes, og det kunne ske i samråd med kulturarvstyrelsen, som desværre på forhånd må regnes som en arg modstander af alt andet end museummer, men som dog burde bringes kunne til at forstå, at selve det med ekstra etager efter dogme-princippet i sig selv er en del af vores kulturarv.

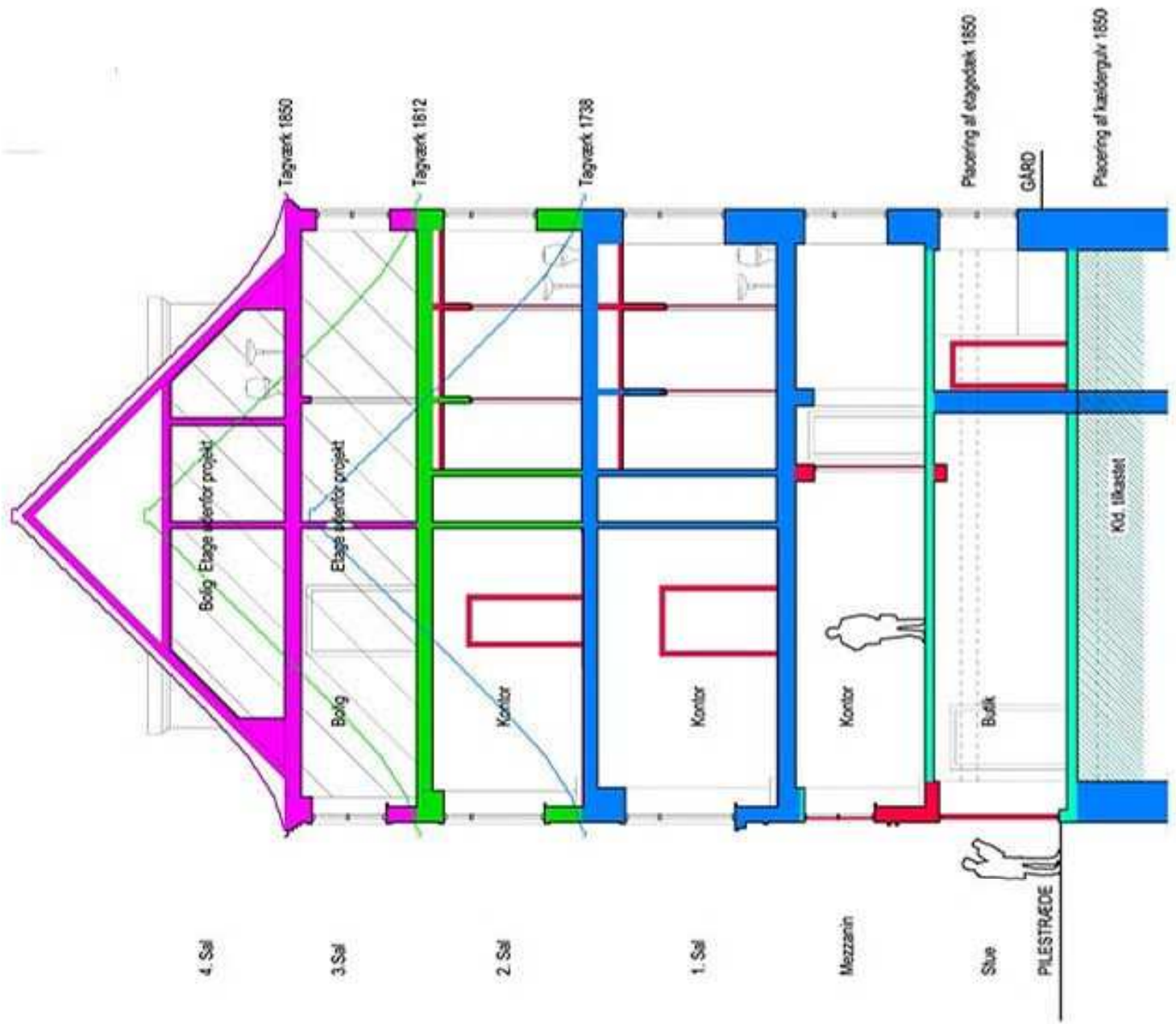
Der er også et par gavle på huse, der var ved at blive revet ned. Landemærket blev reddet, men desværre ikke uden at man "smed de ekstra etager væk" - etager, der havde gavnet kommunens liv i dag.. Men med dette forslag kan verden forbedres.

MATERIALE:

pilestraede-3xny etage.jpg

landemaerket 1955 og 2011-kopi.jpg

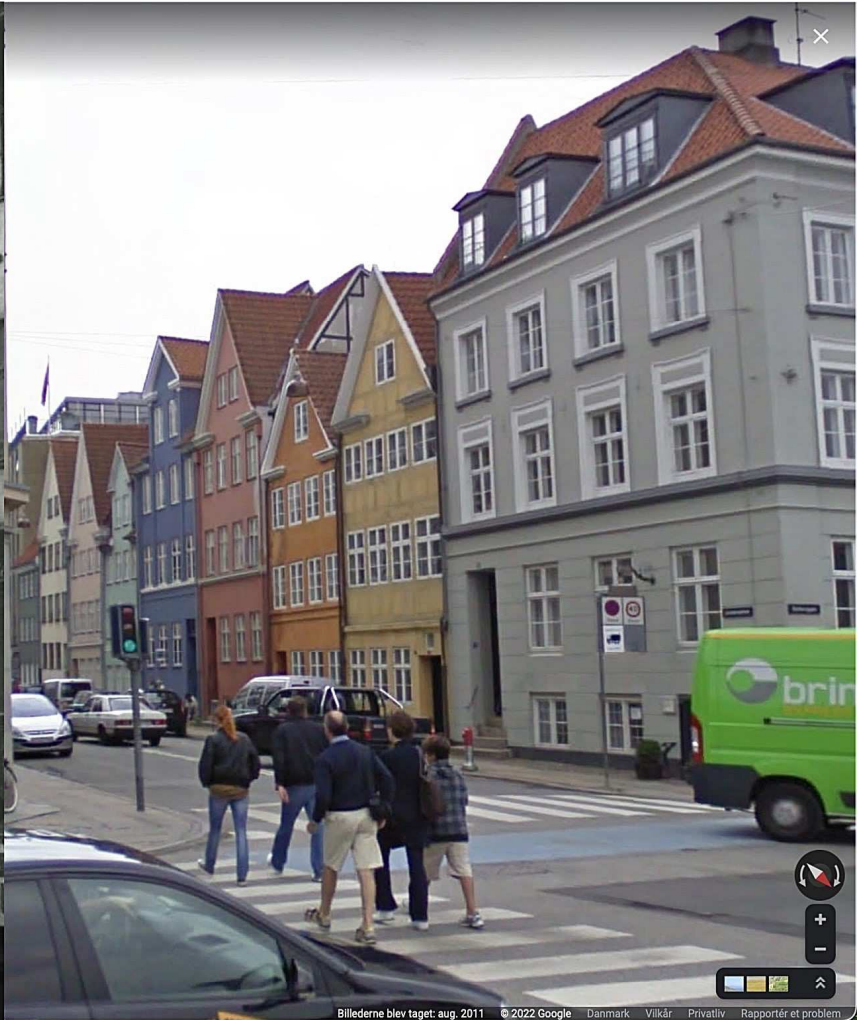
landemaerket 1955 og 2011-kopi.jpg



Signaturforklaring:

- 1886 (Arkitekt J.C. Varming)
- 1891 Kælder tilknyttes, ændringer i etagedæk og ny facade
- 1882 Ny bøjtrappe
- 1850 (Murmester Kajstajn Döbel Wilhelm Klein)
- 1812 (Vindhøveder Jens Chr. Jacobsen)
- 1738 (Huset opføres af Murmester Gottfried Schultze)
- Ikke dateret





Svar til: Høring 61463 af: Formand Airo Bjarking

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

132

INDSENDT AF

Formand Airo Bjarking

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sejlkлубben Lynetten

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Tak for muligheden for at skrive høringssvar.

Vores høringssvar vedlægges som fil i pdf.

Dbh Airo Bjarking, Formand S/K Lynetten

MATERIALE:

kommuneplanen kbh 2023 hoeringssvar sejlkлубben lynetten.pdf

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Høringssvar til Kommuneplan 2023

Fra: Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn

Dato: 29.9.23

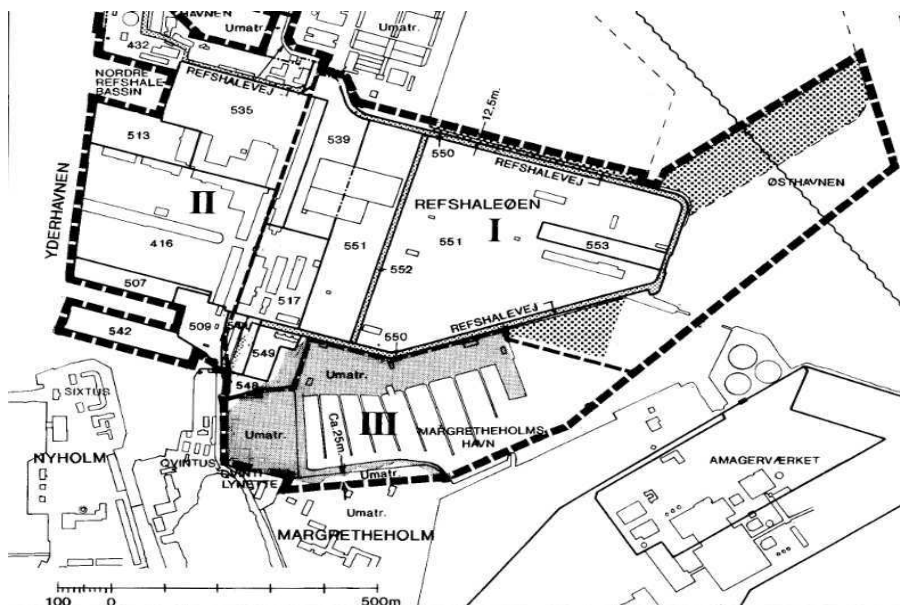
Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn hilser den kommende kommuneplan velkommen og takker for muligheden for at deltage i høringen samt afgive høringssvar.

Københavns kommune har i øjeblikket en række planer, initiativer, tanker og ideer omkring området Amager Øst – Christianshavn m.v. senest benævnt Øst havnen.

Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn vil gerne bidrage positivt til denne udvikling.

I en årrække har lokalplanen for området udgjort rammen for aktiviteter og virksomheder i og omkring Margretheholms Havn.

Det fremgår af gældende lokalplan



De overordnede principper i den eksisterende lokalplan bedes bevaret samt den gældende område afgrænsningen for område III herunder arealanvendelsen

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Stk. 3. For område III gælder:

- a) Området kan benyttes til bådeoplæg og lignende.
- b) Parkeringsdækningen skal være af størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.
- c) I vandarealerne i tilknytning til lystbådehavnen må der efter Magistratens nærmere godkendelse anlægges bådebroer med nødvendige tekniske anlæg.

Fra industri til by – visioner

Der er en række udfordringer i de kommende mange år og der vil ske forskellige forskydninger af havnen hvis den kommende metro ikke bliver en tunnelløsning.

Sejlkлубben Lynetten har medtænkt dette i vores visionsplaner. Disse vedlægges som visionsbilag A, B, C og D på s. 11,12,13 og 14. Havnens nuværende udseende og tv-udsendelse om havnens historie findes i bilag 1. på siden 10.

Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms havns visioner og tanker stemmer godt overens med de fem dogmer som er præsenteret ifm. *Refshaleøens Ejendomsselskab* idekonkurrence:

1. Refshaleøens kreative miljø
2. Transformation af områdets kulturarv
3. Bynatur og biodiversitet
4. Blandet by med nye boformer
5. Her er der mulighed for at gå på tværs af temaerne eller for at bringe et helt femte tema op, som vil skulle begrundes ud fra grundejernes bearbejdede vision

og de foreløbige tanker om udviklingen af Refshaleøen.

Selve rammen giver en fleksibilitet både for udviklingen af området men også for Margretheholms Havn i fremtiden. Vi håber således at der i det kommende udviklingsarbejde i Københavns Kommune medtænker en klub og havn med udgangspunkt i vedlagte visioner.

Havnen har været og er stadig en del af et industriområde med de kommende byggerier og boligudviklingsområder, blandt andet Kløverparken og Refshaleøen, sker der en bevægelse fra en klub- havn i et industriområde til en klub -havn i et aktivt byområde.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Havnen har i de sidste mange år været en del af de aktiviteter og den turists strøm som har tilgået Reffen.

Vi har være medspiller i forhold til store arrangementer, samarbejde med politiet og tiltrukket sejlere fra vores nabolande. Det er således ikke nyt for hverken klub eller havn at være aktive medspillere, deltagere i nye fora sidst men ikke mindst som medinddraget udviklingspartner.

På den anden side ser vi også os selv som aktive løsnings kritikere og forsøger at være proaktive.

Et eksempel på dette var forslaget om akvædukt fremfor bro over Margretheholms Havn, en løsning som i et fremtidigt perspektiv havde været at foretrække. Dette fordi denne løsning kunne udbygges med cykelsti, metropassage og vej og derved elimineret diskussionen om en Metro over eller under jorden.

Denne proaktivitet ses også i de skitser som vedlægges som Vision bilag A, B, C og D på siden 11,12,13 og 14.

Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn er bekymrede for om strukturplanen for Øst havnen eller dele deraf ikke udvikles i samarbejde med - men udelukkende bliver præsenterer som næsten færdige løsninger dvs. på sammen måde som Lynetteholm.

Vi ved af erfaring at gode og holdbare løsninger skal udvikles i fællesskaber der også tør tage ejerskab.

Vores udfordringer med selve kommuneplanen

Kommuneplanen præsenteres som *Fremtidens klimavenlige Hovedstad...* og skal danne fortrop i klimakampen. Dette skal blandt andet ske i kraft af bynatur i høj kvalitet.

Samtidigt skitseres en række dilemmaer som på hver deres måde er kontraindicerende for det overordnede mål - at danne fortrop.

Et eksempel på dette er massiv lastbilskørsel ind gennem byen, et problem som ikke udfordres væsentligt i udkast til kommuneplanen.

En anden udfordring som kommuneplanstrategien ikke udfordrer eller bidrager til, er de forskydninger der sker mellem ensomhedens hus og det fælles rum.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Det er kendt at vertikale byggerier har den svaghed at mennesker isoleres dvs. et indadvendt princip hvorimod horisontale byggerier tilskynder fællesskaber dvs. et udadvendt princip.

Når der på en og samme tid sker en kommercialisering af det offentlige rum og rettet mod bestemte grupper af voksne og der samtidigt bygges småt og højt – så forsvinder barndommen og barndommens spontane muligheder i det åbne rum. Mennesker komme på visit i det urbane, er med skabere af det kommercielle og dette sker ofte i et individualistisk perspektiv.

Kommuneplanen bør i højere grad udfordrer disse perspektiver og se på de urbane rum som steder hvor fællesskaber kan vokse på tværes af generationer.

Vi har i Sejlkklubben Lynetten- Margretheholms havn netop arbejdet med forskellige former for løsninger der lægger op til urbane fællesskaber og som understøtter menneskers egne initiativer. Det skaber ikke det ens formede og strømlinede rum, men udfordrer. På Refshaleøen findes i dag lignende aktiviteter og samskabelsesformer.

Kommuneplanen mangler helt enkelt et afsnit om sammenhængen mellem mangfoldighed og forebyggelse af ensomhed og mistro set i et by- sociologisk perspektiv

Vi har fundet disse relevante kilder som på hver deres måde bidrager til undren over det urbane rum og kommercialiseringen af dette samt betydningen for mennesker generelt

Om frizoner i dansk byplanlægning, Martin Søberg og Djawed Kimouche, Dansk Sociologi nr.1/22 årg., 2011

I denne artikel ses på CO:OPENHAGEN og begrebet midlertidige kulturelle frizoner. Et begreb som Københavns Kommune tidligere har lanceret

Om end ældre skrift, men et udmærket oversigtsdokument: *Byens offentlige rum*, 7. seminar, juni 1992. Gammel dok. Byplannlab.dk

og henviser ligeledes til en udsendelse fra august 2023

<https://sverigesradio.se/avsnitt/mark-isitt-sommarprat-2023> hvor Mark Isitt taler om byplanlægning m.v.

– *Vi säger oss älska det kosmopolitiska stadslivet. Ändå är våra städer på väg att mallas till döds. Multinationella kedjor ersätter lokala specialbutiker, en monokultur tar över. I mitt Sommar undrar jag över varför, och vad vi kan göra åt det.*

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Set i Sejlkлубben Lynettens- Margretheholm Havns perspektiv – er en af vores forcer fællesskabet og forskellige muligheder i det urbane run. Dette er blandt andet begrundelsen for at fastholde område III i lokalplanen så dette område fortsat kan udvikles i og omkring fællesskaber – i en selvbyggerhavn- udgravet og etableret af B&W arbejdere - et historisk åndehul selv i en bymæssig bebyggelse.

Konkrete nedslag i høringsmaterialet

Side 29 – strukturplan

Det bekymrer os at Lynetteholmen er sat udenfor i kommuneplanen. Af s. 29 fremgår det at By og Havn skal fremkomme med en strukturplan. Vi havde hellere set modellen som Refshaleøens Ejendomsselskab benytter dvs. idefaser, inddragelse og kreativitet.

Vi bemærker ligeledes at Borgersamlingen 2023 ønsker en mindre halvø/ Lynetteholm og det kan vi til fulde støtte, idet Lynetteholm begrænser indsejlingen til Københavns Havn og sejler/ fritidslivet generelt.

Gennemsejlingsbredden bliver det smalleste sted i 2023/24 125 meter og senere bliver gennemsejlingsbredden op 180 -200 meter frem til dokporten etableres – herefter vil bredden permanent blive 80 meter jf. Undersøgelser om dokport/ Lynetteholm https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/portloesninger_til_stormflodssikring_0.pdf

Dette er ikke uden gener jf. rapporten:

Sejlløbet gennem en ny vippe- eller sluseport vil have en afstand til Oceankaj på hhv. 90 m. og 110 m, hvilket anses for at være på grænsen til det sikkerhedsmæssigt forsvarlige. I dag er minimumsafstanden frasejlløbskant til Oceankaj ca. 200 m.

Hvis der er krævet en minimumsafstand på mere end 110 m mellem sejlløb og kaj, vil det betyde at Lynetteholmens afstand til Nordhavn skal være større end nu foreslået. Alternativt reduceres størrelsen på skibe, der kan anløbe fra den indre havn betydeligt. Ligeledes er muligheden for at dreje skibene ved Oceankaj, som i dag er muligt, besværliggjort, hvis den nye udformning for Lynetteholmen fastholdes.

Vi bemærker ligeledes at en samlet planlægning for området Øst- havnen ikke kan finde sted og det mener vi er en fatalt fejl både ift. infrastruktur, befolkning og miljø.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Side 36 – bilfri by

Der sigtes mod mindre biltrafik i byen. Selve lastbilsjørslen i forbindelse med anlæg af Lynetteholm ses at være kontraindicerende for målet bilfri by og renere miljø. Denne lastbilkørsel vil berøre store dele af byen. Dette sammenholdt med trafik ift. byudvikling gør at vi kan være bekymret for luftkvaliteten, støv og partikler ex. tjærestoffer ikke kun i Øst-havns området med kommunen generelt.

Side 40 – Almen boliger

Der mangler en beskrivelse af fleksible boliger. Der nævnes andetsteds i Kommuneplanen- boliger til børnefamilier.

København bør have en vision for fleksible boliger der kan omdannes til forskellige boligformer alt efter befolkningsgrundlaget. Eksisterende kontorbygninger/ lagerbygninger m.v. kunne med fordel udnyttes til dette samt etablering af områder til TinyHouses.

I Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn ser vi en stigende tendens til at f.eks. studerende ønsker at benytte deres båd som studiebolig. På campingpladser ses dette også. Der bør være mulighed for denne type af billige boliger på vand.

Side 44 – forbindelser - broer

København elsker broer og de har såvel fordele som ulemper. Broer giver en fleksibilitet i forhold til cyklister og gåendes bevægelighed.

På den anden side deler de havne op i sektioner og er med til at forringe det maritime billede.

Af høringsmaterialet ses et ønske om forbindelse mellem Nordhavnen og Refshaleøen. Broen er vist som gående lidt nord for Langelinie Lystbådehavn over til Refshaleøen. Dette sammenholdt med den ringe gennemsejlingsbredde i Kronløbet, se ovenfor, giver forringede betingelser for det fritidsliv der foregår i og omkring Langelinie Lystbådehavn.

En bro vil yderligere vanskeliggøre trafikken fra Christianshavnskanal samt de sydlige bådeklubber hvis der er mast.

Hvis broen medtænkes ind i ønsket om Lynetteholm kommer der til at ske flere planlægningsmæssige og funktionsmæssige overlap.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Området mellem Lynetteholm og Trekrøner skal både benyttes af bro, fritidslivet på vandet (venteplads til mulighed for gennemsejling, Kronløbet) og vandflyveren.

Arealet er begrænset og alt efter hvordan området udformes på Lynetteholm kan dette muligvis gøre det vanskeligt for fritidslivet på vandet.

Området omkring den påtænkte bro er ligeledes udviklingsområde for ålegræs kompensation og eventuelle undersøiske kompensations rev.

En bro og selve gennemsejlingsbredden i Kronløbet vil også hindre Kongeskibet i en fleksibel og enkel adgang til havet. Træskibe som i ex. Nyhavn får yderligere forringede forhold.

Forbindelsen kan med fordel ske med el-færge som de der bygges på Fåborg værft og er i drift i såvel Gøteborg som Stockholm. Disse er danskproducerede, driftssikre og miljøvenlige samt sikre danske grønne arbejdspladser, se link nedenfor.

<https://youtu.be/Rm6cGePYv5M?si=lfLU36QKnjpy8wFz>



Disse færger er fleksible og kan med fordel gå på tværs af havnen på samme måde som Black and White der transporterede mange B&W arbejder fra Toldboden til Refshaleøen.

Desuden kan de ved store arrangementer andet steds i havne flyttes og anvendes til transport på tværs af havnen.

I Sverige er disse færger enten gratis eller med en minimal afgift for den enkelte.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Side 54 – Københavns befolkningstilvækst

Her benyttes Københavns Kommunes egne beregninger. Ved et blik rundt i landet og jf. Danmarks statistik ses en divergens blandt andet i forhold til arbejdsstyrken- en befolkningsgruppe som falder fra 2029 og frem. Denne divergens er ikke medtænkt i Københavns Kommunes egen statistik.

Der må være et forbehold overfor den måde Københavns Kommune selv har beregnet den potentielle befolkningsudvikling på samt ønsket om at bo i København. I Århus står over 10.000 boliger ledige både Aalborg og Odense ser en lignende tendens.

De økonomiske udfordringer i forhold til at bosætte sig i København bør ligeledes medtænkes.

*I et eksempel fra København kan en pædagogfamilie kreditgodkendes til 58 kvadratmeter <https://bupl.dk/boern-unge/nyheder/her-raekker-din-paedagogloen-ikke-til-en-familiebolig> og Arbejderbyen København er forsvundet, konkluderer forfatterne bag den nye bog *Rige børn leger bedst* (Lars Olsen, Lars Andersen, Sune Caspersen, Jørgen Goul Andersen og Niels Ploug).*

Den nye sammensætning og vanskeligheder ved mobilitet ses også blandt vores medlemmer. Andelen af nybyggede almennyttige boliger er på et næsten 0 og det kan betyde at almindelige mennesker presses ud af byen eller ældre som bliver enlige presses ud af deres bolig. Et problem som ikke løses ved et Copenhagen Manhattan.

Side 59 – studiemiljø

Refshaleøen rummer i dag mange aktiviteter herunder studieboliger m.v. Refshaleøen kunne med fordel udbygges til et aktivt ungdomsmiljø. Ved at samle uddannelsesinstitutioner på forskellige niveauer og give unge mulighed for at både bo og uddanne sig samme sted kan der ske synergi mellem uddannelserne. Ved samtidig at fastholde de mindre håndværkervirksomheder, sportsfaciliteter og havnemiljø vil der være grobund for et nyt og mere fleksibelt uddannelsesmiljø.

Det er vores erfaring fra Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn at de unge spejler sig i det der foregår omkring dem, - vi ser således flere af de unge som vælger en maritim/ håndværksmæssig vej.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Samlet set er kommuneplanen ret overordnet og vi savner mere konkrete tiltag og en ramme for arbejdet med eventuelle kommende lokalplaner samt koblingen til den regionale planlægning. På den anden side kan det være en styrke for fleksibilitet og iverigdom med inddragelse som drivkraften i den kommende udvikling.

Med venlig hilsen

Sejlkлубben Lynetten- Margretheholms Havn

Airo Bjarking

Formand

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Bilag 1- Havnen i dag og link til Tv- udsendelse om Sejlklubben Lynetten- Margretheholms Havn



Se mere om havnen og havnens historie her, en video fra Kanal 1.

<https://kanal-1.dk/video/fortaellinger-fra-havnen-margretheholms-havn-lynetten/>

Sejlklubben Lynetten, Refshalevej 200, 1432 København K
CVR 81205728

Telefon 32 57 57 78 Mail info@lynetten.dk

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Bilag 2. –Visionsbilag A

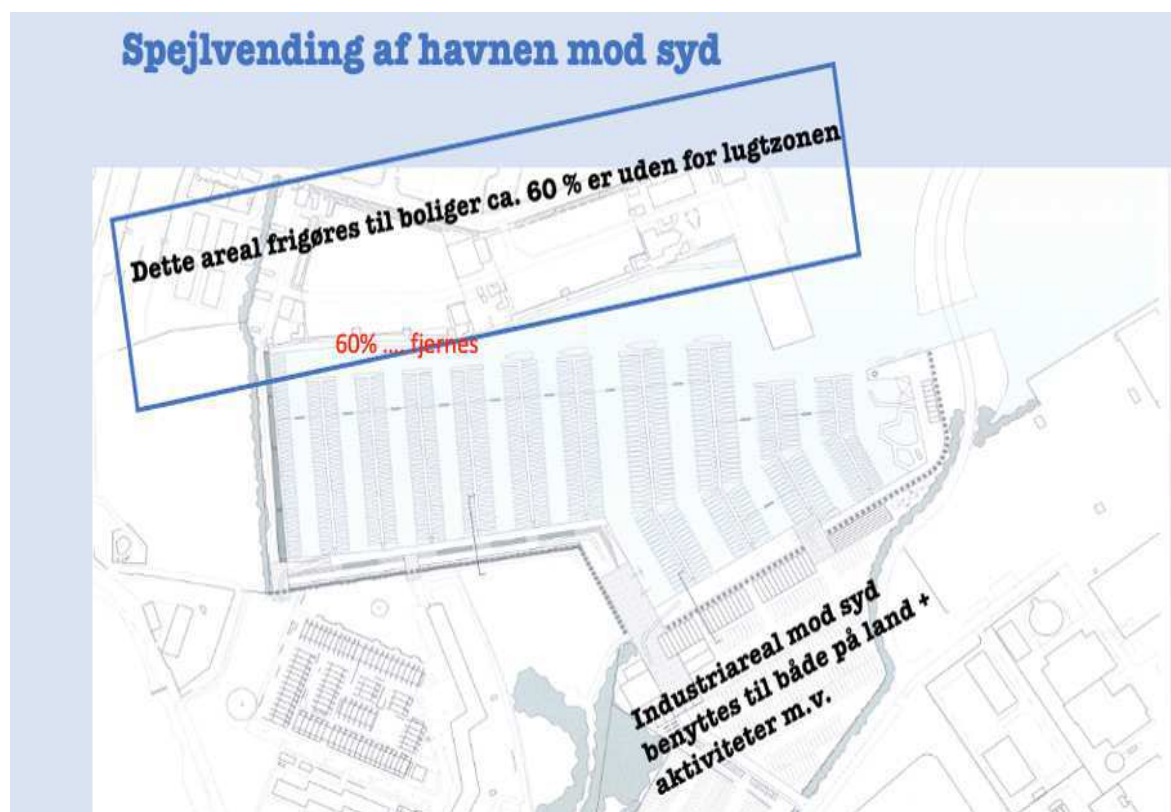
Spejlvending af Havnen



Margretheholms Havn S/K Lynetten

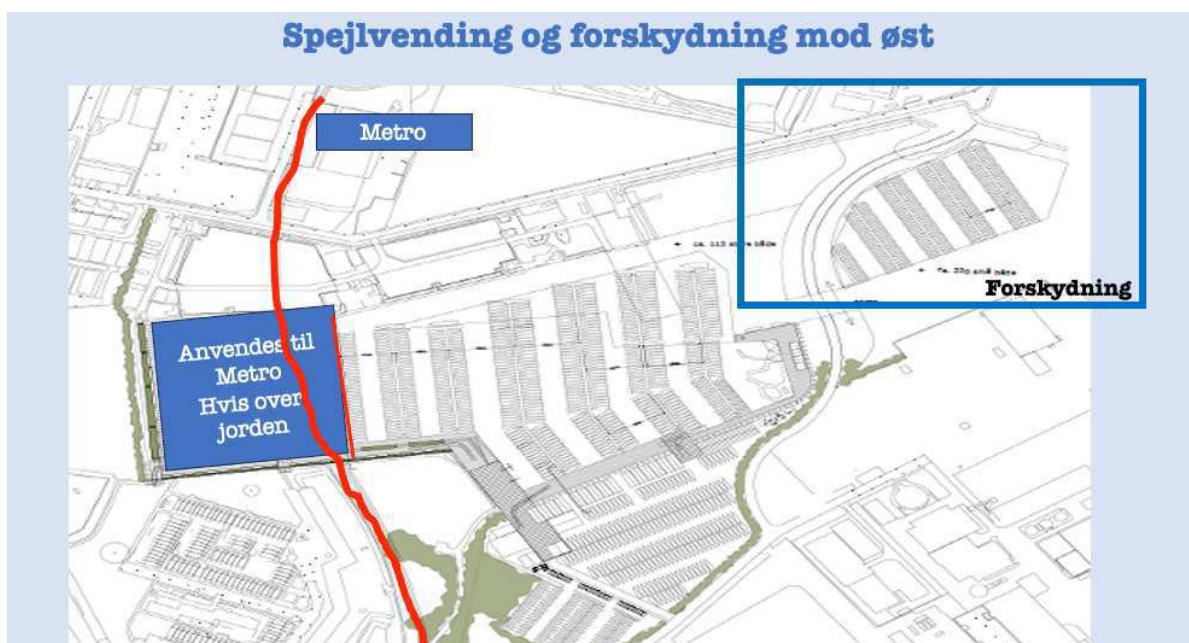


Bilag 3 – Visionsbilag B



Bilag 4 - Visionsbilag C

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Bilag 5 - Visionsbilag D en fuldstændig forskydning mod øst – som kan danne kystsikring mod øst.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

131

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grønne Facader

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Billadere i kantstenene

Der bør komme elladere til beboere i kantstenene. Hvis der kommer langsomme ladere til alle beboere med licens, vil byens beboere med behov for elbil få behovet for ladere opfyldt så godt, som det nu er muligt. En langsom lader, er en lader på et trtefaset stik, der lader en bil op fra aftenen til morgenen. De kan altså ikke bruges, hvis man skal afsted kl 02 om natten, så må man ordne opladningen på anden måde. Men til alle normale mennesker, der skal på arbejde, vil en langsom lader fint række.

De kan oprettes ved at trække strøm fra de elkasser, der står langs husmurene. Der er også et foto fra Amsterdam, hvor der er disse ladere.

MATERIALE:

kabler i sankt paulsgd.jpg

billader i kantsten.jpg

ladestander i kantsten 5.jpg



Der føres kabel ud fra en boks, derpå føres kabler langs fortovet, hvor der stilles 8 ladere op oven på brostenene.



3 Sarphatipark

Amsterdam, Noord-Holland

Google

Street View - jun. 2017



Google



Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

130

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grønne Facader

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Stokhusbroen tilbage

For mange år siden forsvandt Stokhusbroen, men vi, der gik over den med vores børn til en tur i parken, kan huske den. Vi er mange, der gerne vil have denne bro tilbage.

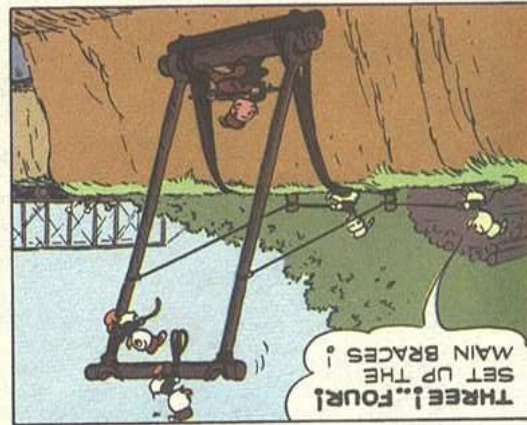
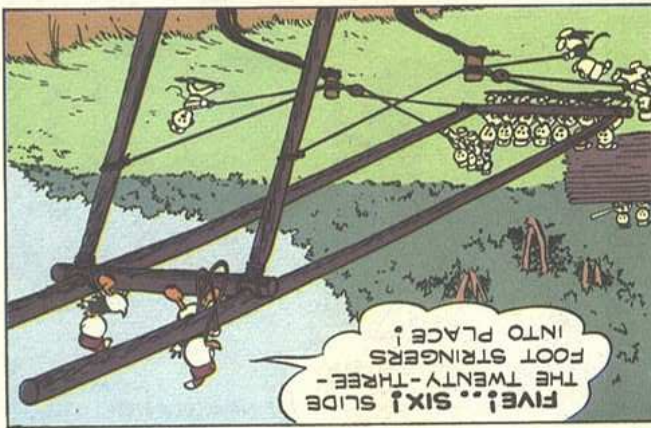
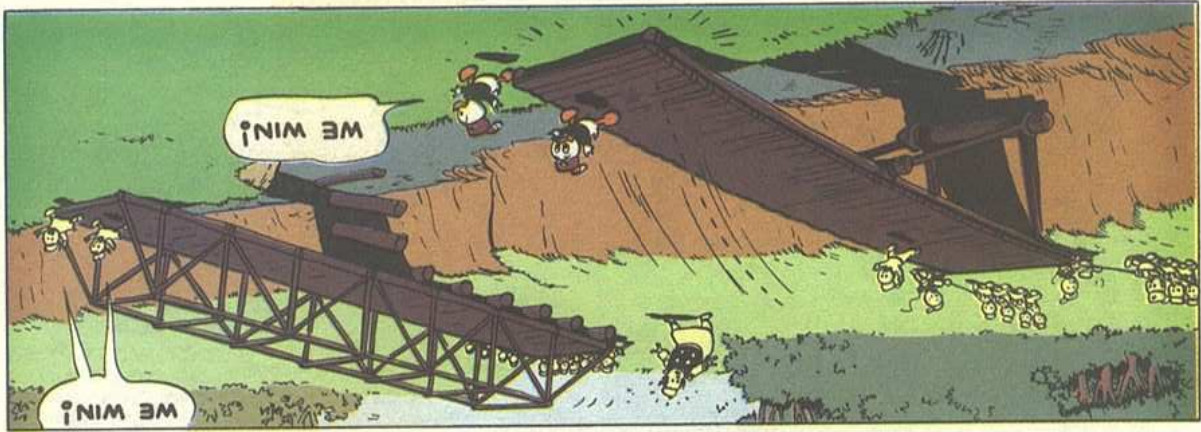
Jeg foreslår derfor, at spejderne i Indre By får tilopgave et lave et forslag efter eget valg. Jeg vil så selv stille op med Læeonardo da Vincis mobile bro. Den skal/kan så komme en evet på Sankt Paul Kirkes Plads, hvor man vælger den bedste bro.

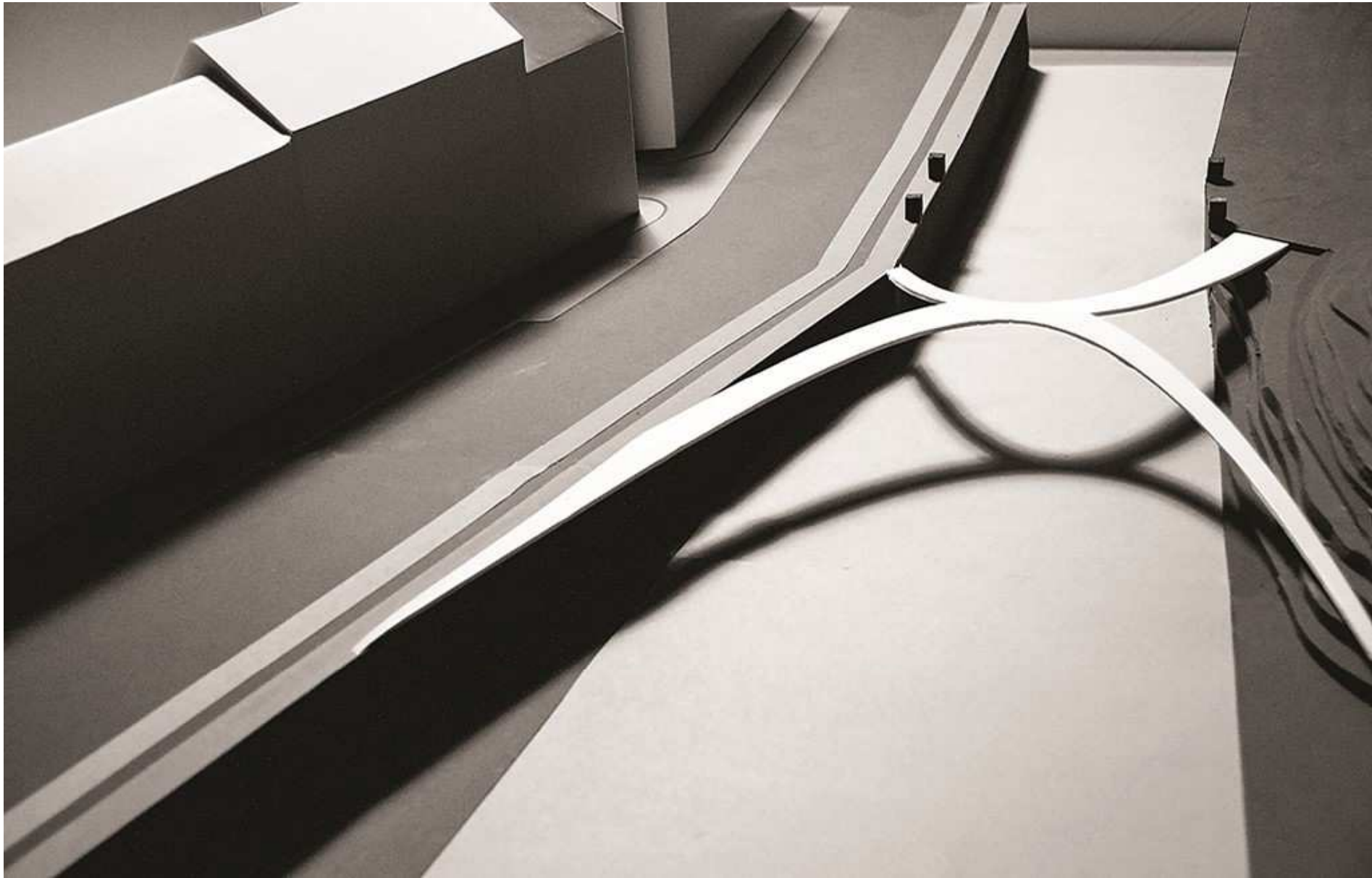
Et lokalt arkitektfirma har lavet et projekt, det kunne også vælges. Men de foreslåede træbroer vil være betydelig billigere.

MATERIALE:

andersand brobygning.jpg

stokhusbroen-modelfoto011.jpg





Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

129

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grønne Facader

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Nemmere forhold for de gående.

Jo nemmere forhold vi har for gående, jo flere går.

Der er kommet et nyt design af de render, som regnvand skal rende i hen over fortovene. De er designet således, at alle klapvogne og rullekufferterne falde ned i et hul og har svært ved at komme op igen.

Jeg så, hvor nemt svenskeren på billedet havde ved at komme videre. Han gik simpelthen bare lige ud og tænkte på alt andet end besværligheder. Men i København bander alle m ødre over disse nye render. Så jeg foreslår som ny strategi for kommunen dels at lave disse rustfri "broer" til de nye render, og dels at der laves et nyt design. igen.

MATERIALE:

fortovsrende bro lund.jpg

aflobsrender-lund-1.jpg

aflobsrender-lund-2.jpg

aflobsrender-lund-3.jpg





← 22 Bytaregatan

Lund, Skåne län

Google Street View

aug. 2021





Svar til: Høring 61463 af: Jan Koed

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

128

INDSENDT AF

Jan Koed

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 41

HØRINGSSVAR

Høringsvar til Kommuneplanstrategi 2023

Skybruddet i 2011 blev et forvarsel om konsekvenserne af de igangværende klimaforandringer. Skybruddets økonomiske og menneskelige konsekvenser var så voldsomme, at det københavnske bystyre med beundringsværdig konsekvens iværksatte en storstilet og langsigtet plan for at imødegå lignende hændelser i fremtiden.

Planen var så fremsynet, at vi i dag og de kommende år kan høste frugterne i form af klimatilpassede grønne byrum, der øger københavnernes livskvalitet, den biologiske mangfoldighed og lægger en dæmper på byens støj og forurening.

I sommeren 2023 har vi oplevet endnu en konsekvens af klimaforandringerne, den globale temperaturstigning, som gjorde tilværelsen uudholdelig for størstedelen af den sydeuropæiske befolkning. Det må betegnes som et lykketræf, at Danmark og København gik fri af den helt store hedeølge.

I 2018 fik københavnerne en forsmag på, hvor galt det kan gå, når sommertemperaturen og tørkeperioden overstiger normalniveauet. Det grønne fik svært ved at overleve, søerne begyndte at tørre ud og københavnerne døjede med varmen.

Det er et velbeskrevet fænomen, at storbyer absorberer varmeindstrålingen og skaber et lokalt klima, hvor temperaturen kan blive mere end 10 grader højere i forhold til de omkringliggende landområder.

Fænomenet kaldes varmeøeffekten.

Med de stadigt flere globale varmerekorder kan truslen om hedeølger og byens overophedning vise sig at blive en endnu større trussel end de klimabetingede skybrud.

Når vi taler om hedeølger, er det borgernes trivsel og førlighed, der er på spil. For udsatte samfundsgrupper og ældre medborgere kan konsekvenserne være livstruende.

I det fremlagte forslag til kommuneplanstrategi med titlen »Fremtidens klimavenlige hovedstad« bør der være et langt større fokus på håndteringen af varmeøeffekten. Fænomenet er kun nævnt ét sted i forslaget, på side 75 første spalte, nærmest som et underordnet fænomen i forhold til andre klimatilpasningsprojekter.

På side 76 anden spalte omtales den grønne arealplan, som bruges til årligt at udpege områder i byen, som skal give københavnere lettere adgang til offentligt tilgængelige grønne områder. Det nævnes, at man har svært ved at opfylde den opstillede målsætning på grund af manglende arealer.

Det er derfor af afgørende betydning for bekæmpelsen af varmeøeffekten i hele København, at samtlige arealer, der tjener et trafikalt formål, bliver gransket for at afgive areal til grønne og blå områder med rejsning af skyggegivende træer. Et redskab i denne proces kan være at lægge parkeringsarealer og større trafikantlæg i underjordisk konstruktion.

29.09.2023

Arkitekt MAA

Jan Koed

Clara Pontoppidans Vej 41

2500 Valby

jk@cadaid.dk

MATERIALE:

hoeringssvar til kommuneplanstrategi 2023.pdf

Høringsvar til Kommuneplanstrategi 2023

Skybruddet i 2011 blev et forvarsel om konsekvenserne af de igangværende klimaforandringer. Skybruddets økonomiske og menneskelige konsekvenser var så voldsomme, at det københavnske bystyre med beundringsværdig konsekvens iværksatte en storstilet og langsigtet plan for at imødegå lignende hændelser i fremtiden.

Planen var så fremsynet, at vi i dag og de kommende år kan høste frugterne i form af klimatilpassede grønne byrum, der øger københavnernes livskvalitet, den biologiske mangfoldighed og lægger en dæmper på byens støj og forurening.

I sommeren 2023 har vi oplevet endnu en konsekvens af klimaforandringerne, den globale temperaturstigning, som gjorde tilværelsen uudholdelig for størstedelen af den sydeuropæiske befolkning. Det må betegnes som et lykketræf, at Danmark og København gik fri af den helt store hedebløge.

I 2018 fik københavnernes en forsmag på, hvor galt det kan gå, når sommertemperaturen og tørkeperioden overstiger normalniveauet. Det grønne fik svært ved at overleve, søerne begyndte at tørre ud og københavnernes døjede med varmen.

Det er et velbeskrevet fænomen, at storbyer absorberer varmeindstrålingen og skaber et lokalt klima, hvor temperaturen kan blive mere end 10 grader højere i forhold til de omkringliggende landområder. Fænomenet kaldes varmeøeffekten.

Med de stadigt flere globale varmerekorde kan truslen om hedebløge og byens overophedning vise sig at blive en endnu større trussel end de klimabetingede skybrud.

Når vi taler om hedebløge, er det borgernes trivsel og førlighed, der er på spil. For udsatte samfundsgrupper og ældre medborgere kan konsekvenserne være livstruende.

I det fremlagte forslag til kommuneplanstrategi med titlen »Fremtidens klimavenlige hovedstad« bør der være et langt større fokus på håndteringen af varmeøeffekten. Fænomenet er kun nævnt ét sted i forslaget, på side 75 første spalte, nærmest som et underordnet fænomen i forhold til andre klimatilpasningsprojekter.

På side 76 anden spalte omtales den grønne arealplan, som bruges til årligt at udpege områder i byen, som skal give københavnernes lettere adgang til offentligt tilgængelige grønne områder. Det nævnes, at man har svært ved at opfylde den opstillede målsætning på grund af manglende arealer.

Det er derfor af afgørende betydning for bekæmpelsen af varmeøeffekten i hele København, at samtlige arealer, der tjener et trafikalt formål, bliver gransket for at afgive areal til grønne og blå områder med rejsning af skyggegivende træer. Et redskab i denne proces kan være at lægge parkeringsarealer og større trafik anlæg i underjordisk konstruktion.

29.09.2023

Arkitekt MAA
Jan Koed
Clara Pontoppidans Vej 41
2500 Valby

jk@cadaid.dk

Svar til: Høring 61463 af: Wonderful Copenhagen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

127

INDSENDT AF

Wonderful Copenhagen

BY

København K

POSTNR.

1165

ADRESSE

Nørregade 7B

HØRINGSSVAR

Høringskommentarer fra Wonderful Copenhagen er vedhæftet.

MATERIALE:

hoeringssvar fra wonderful copenhagen.pdf

NOTAT



Wonderful Copenhagen høringsvar til Kommuneplansstrategi 2023

Tak for muligheden for at afgive høringsvar til Københavns Kommunes Kommuneplansstrategi 2023.

Helt grundlæggende finder vi planen rigtig god!

Turismen er nævnt selvstændig i kapitel 4. Det er positivt og vigtigt. Dog har turismen bred værdi og vi anbefaler derfor, at turisme / besøgende også nævnes i andre afsnit.

I nærværende notat giver Wonderful Copenhagen hermed en række både tekstnære og overordnede kommentarer til strategiteksten.

Wonderful Copenhagen

Nørregade 7B
1165 København K

Tlf: 3325 7400
wonderfulcopenhagen.dk

Dato: 29.09.2023

Side 1 af 2

Side 16	<p><u>Overordnet kommentar til kapitel 1:</u></p> <p>I underrubrikken til overskriften står det, at KBH skal være attraktiv for besøgende, hvilket er en vigtig tilføjelse. Dog bliver turister/besøgende ikke nævnt i teksten efterfølgende. Det bør tilføjes at rum for alle også inkluderer andre kulturer/besøgende.</p>
Side 21	<p>I overskriftsrubrikken ønsker vi tilføjet:</p> <p>"Hovedstadsområdet og regionen Greater Copenhagen skal være en sammenhængende og velfungerende storbyregion, som det er ukompliceret at flytte til, bo og arbejde og studere i, og besøge."</p>
Side 22	<p>Afsnittet beskriver, hvor mange nye borgere, der forventes i hovedstaden / KK frem til 2035. Det kan med fordel medtages, at byen også vokser ift. antal besøgende.</p>
Side 28	<p>Vi ønsker at det tilføjes, at Københavns klimavenlighed er en vigtig faktor for turister, og at Københavns klimainsats medvirker til at sikre et stærkt brand og en international fortælling om København som også er central ift. at tiltrække besøgende, både ferierejsende og erhvervsturister.</p>
Side 30	<p>Tilføjelse til 3. kolonne midt:</p> <p>"Dette skal gå hånd i hånd med ambitionen om at udvikle cykelinfrastruktur, der styrker folkesundhed og giver plads til forskellige typer af cyklister, herunder børn, turister, sårbare grupper og ældre bl.a. ved at etablere sikre skoleveje."</p>
Side 42	<p>Tilføjelse til 2. kolonne midt:</p> <p>"Der skal sikres bedst mulige forhold for alle borgere og besøgende, uanset deres grad af mobilitet..."</p>
Side 47	<p>Forslag til tilføjelse kapitel, se kolonne 3, nederst:</p> <p>Det beskrives, at der i dele af byen vil mulighed for at arbejde med midlertidige projekter. Det bør tilføjes, at turismen kan være en løftestang for</p>

	midlertidige oplevelser i form af fx festivaler, events, ture, pop-up mad-oplevelser, etc.
Side 54	Forslag til tilføjelse til kapitel: Turismen kan være en vigtig løftestang for at øge attraktiviteten i nye byområder (med lav grad af byliv) og i udsatte byområder.
Side 65	"Kommunen skal understøtte udviklingen af plads til nye aktører og iværksættere inden for handels- og kulturlivet i eksisterende såvel som nye byområder." Det kan her eller et anden passende sted beskrives, at turismeerhvervet kan medvirke til at fremme handels- og kulturlivet i de samme områder.

Svar til: Høring 61463 af: Asger Leth

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

126

INDSENDT AF

Asger Leth

VIRKSOMHED / ORGANISATION

LAKE HOUSE

BY

København

POSTNR.

2200

ADRESSE

Sortedam Dosseringen 9

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

HØRINGSSVAR ifm. Høring om Kommuneplanstrategi 2023 - Fremtidens klimavenlige hovedstad

I kommuneplanstrategien for 2023 er der lagt vægt på temaer som *erhverv, studiemiljø, en sund klimaby med plads til kultur og fritid og en udvikling med respekt for byens sjæl.*

Vi har i København en lang række bygninger, der står ubrugte - eller bruges til midlertidige formål, der ikke skaber tilstrækkelig værdi for byen. Én af disse bygninger er Peblinge Dossering 6, en nedslidt, tidligere kirke i en boligkarré, der ligger omgivet af restaurationer, med en af byens bedste beliggenheder, der senest har været brugt som yogastudie.

I dag er bygningens anvendelse begrænset af en lokalplan (Lokalplan 150, Alderstrøst II) der gør at den kun må anvendes til "*kontor, butik og lignende*" - men i virkeligheden lægger placeringen op til, at bygningen og lokalerne kan anvendes til at opfylde kommuneplanstrategiens formål om erhvervsudvikling, kultur og fritid vha. et simpelt, bæredygtigt transformationsprojekt, der samtidig har respekt for både bygningens, stedets og byens sjæl.

Vores drøm er, at etablere projektet *Lake House* - art house-biograf og kulturmødested med tilhørende café og

lounge på Peblinge Dosseringen 6.

Visionen for Lake House

Lake House er et nyt, mangefacetteret kulturmødested ved Søerne med art house-biograf, performance space, foredrags-scene, 'talks'-forum, kulturmødested, cafe og lounge.

Med direkte indgang fra Peblinge Dosseringen vil vi indrette stueetagen til biograf og foredrag / performance rum med plads til 84 siddende gæster. 1. sal indrettes vi med balkon og Lake Lounge med udsigt over Peblingesøen. Loungen har åben forbindelse til foyeren. I kælderen vil vi etablere café om dagen, som transformeres til lounge og kulturcafé om aftenen. Også dette 'rum' vil have en lille hjørne-scene til 'samtaler' og evt. akustiske musikindslag.

Fortovsarealet indrettes vi til udeservering. Der pågår allerede kommunalt vejarbejde, med udvidelse af fortovet mhp. udeservering samtidig med, at Peblinge Dosseringen lukkes for biltrafik på strækningen foran Lake House, hvilket gør det oplagt at skabe et nyt mødested i byen, der spiller sammen med de øvrige aktiviteter, herunder restaurationer i den side af karreen, der vender ud mod søen.

Målgruppe for Lake House

Målgruppen er international (film, kunst, litteratur, performance, foredrag, debat), men med et tydeligt lokalt islæt, hvor vi vil tiltrække både yngre og ældre gæster fra København og omegn, der mødes om film, kunst, kultur, events, performances og dagsaktuelle emner.

Stedet vil have både betalende og åbne arrangementer med fri adgang og vi ser det som en naturlig forlængelse af byens rum og den særlige ånd, der præger indre Nørrebro.

Hvor restauranterne på tilsvarende strækning på Sortedams Dossering samt Kaffesalonens bådudlejningsponton, har en folkelig og festlig tiltrækningskraft, vil Lake House tiltrække et kulturelt engageret publikum, hvilket passer godt ind i byens ambitioner om et 'kulturelt orienteret aftenliv' i byen og byens restaurationer.

Lake House vil være med til at løfte niveauet for bylivet i området og etablere Peblinge Dosseringen som en kulturel destination med et højt ambitionsniveau.

Den umiddelbare udfordring

Strækningen på Peblinge Dossering mellem Baggesensgade og Nørrebrogade er den eneste asfalterede del af Peblinge Dosseringen og hører under lokalplan 150 af maj 1990. Ifølge Lokalplanen må vores lokaler ikke bruges til andet end "kontor, butik og lignende", og det vi ønsker at etablere, falder under anvendelseskategorien "publikumsorienteret serviceerhverv".

Områdespecifikke argumenter

I kommuneplanen er der udlagt Bymidterammer, hvori Nørrebrogade 1 og Peblinge Dossering 2-4 er omfattet af Bymidterammen, hvilket giver videre rammer og dispensationsmuligheder for oprettelse af serviceerhverv inden for Bymidterammen. Strækningen fra Nørrebrogade ned mod Baggesensgade er da også præget af byliv og restaurationer.

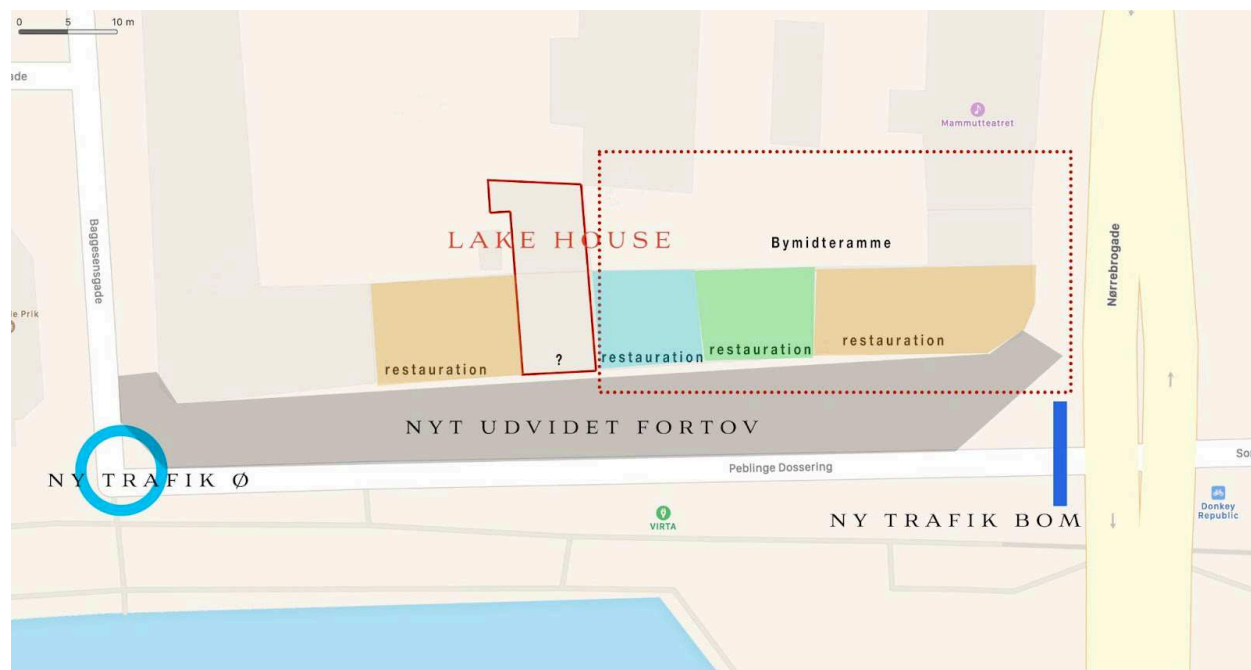
Som sidste lejemål med stueplansfacade på den asfalterede del af Peblinge Dosseringen ligger den berømte *Kaffesalonen* i nummer 6 - hvor den har ligget i en menneskealder. Der er ikke yderligere husnumre på den asfalterede del af Peblinge Dosseringen. Vores lejemål (kontrakt er indgået) ligger ligeledes i nummer 6 som nabo til *Kaffesalonen*, men i modsætning til *Kaffesalonen*, har vores lejemål ikke mulighed for at have "publikumsorienteret serviceerhverv" iht. Lokalplan 150, der begrænser anvendelsen i denne del af karreen til "kontor, butik og lignende."

Det virker som et levn fra tiden dengang i 1990, hvor man havde den underliggende tanke, at området hen over tid, ville se saneringsmodne gamle bygninger erstattet med almene boliger som hjørnebygningen mellem Peblinge Dossering 6 og Baggesensgade,

Dette skete ikke, og området har siden 1990 skiftet karakter ganske markant. Både på denne side af Nørrebrogade og den anden side på Sortedam Dosseringen hvor hele Ravensborgade-komplekset har restaurationer ud mod søen.

En udvikling der tydelig ses i sammenhæng med alle Kommunens strategiplaner og større tanker om hvad området langs søerne, på denne side, kan og bør bruges til. En udvikling der også direkte kan aflæses i hver eneste strategiplan og aktivt tænkte udformning af området lige siden. Se for eksempel "Metropol for mennesker" og "Bebyggelsen vest for søerne."

Områdets udvikling afspejles netop i udlægningen i konceptet *Bymidterammer*. En udvikling der, helt aktuelt, kan aflæses i Kommunens fremragende igangværende forandring af netop den asfalterede del af Peblinge Dosseringen mellem Nørrebrogade og Baggesensgade, der bliver lukket for gennemkørende trafik og hvor fortovet udvides i et bevidst forsøg på at skabe bedre muligheder for udeliv og cafeer med udeservering



Som man kan aflæse tydeligt af dette oversigtskort, er Lake House-lejemålet klemt inde som en lille glemt bid af København, der ikke er fulgt med planudviklingen og kommunens tanker om den by man ønsker at skabe.

Vores drøm er, at Lake House bliver medtaget i Bymidterammen, så vi får mulighed for at skabe en kulturel attraktion, der skaber liv i området, men i et format, der gør det tiltrækkende og værdiskabende for både byens internationale gæster, regionale besøgende, lokale beboere og ikke mindst de umiddelbare naboer i karreen.

Vi argumenterer dermed for, at Bymidterammen udvides med lejemålet i Peblinge Dossering 6 således, at vi kan ansøge om anvendelse af lokalerne til etablering af Lake House og dermed være med til at løfte området og bringe det i tråd med kommuneplanstrategiens overordnede ambitioner.

Bygningsspecifikke argumenter

Udover argumenterne for den værdi vi mener, at projektet kan tilføre området og det faktum, at lejemålet er det eneste, der ikke allerede er inddraget i Bymidterrammen, mener vi også, at der er flere bygningspecifikke argumenter for at tillade en ændring af anvendelseskategorien.

- *Hvad har lokalerne været anvendt til?*

Lokalerne i Peblinge Dosseringen 6 - i daglig tale "Daniel Kirken" blev etableret som privatkirke i 1933 af Spiritistisk Trossamfund. Fra etableringen og frem til idag, har lokalerne udelukkende fungeret som privatkirke og siden som yoga-studie. Vi har overtaget lokalerne efter Yoga Centret, der er flyttet ind i et andet lejemål i baggården. De kunne, som så mange andre tilsvarende yoga centre i København ikke længere oppebære den relativt høje husleje, der bl.a. også er blevet momsbelagt pga. EU-regler.

- *Hvad kan lokalerne anvendes til?*

Under gældende lokalplan for gaden fra 1990, kan lokalerne kun benyttes til "kontor, butik og lignende", hvilket ikke stemmer overens med bygningens anvendelse gennem tiden (hhv. kirke og yoga studie). Bygningen har således aldrig fungeret efter lokalplanens bestemmelser.

- *Kan bygningen i praksis fungere som butik?*

Lokalet er af betydelig størrelse rent kvadratmetermæssigt med 361 m² fordelt på tre etager, men har en lukket facade på ca 5 meter uden mulighed for etablering af åbning i facaderne mhp. på (vare)udstilling. Udover selve facadedøren, findes to små skydeskodde-agtige vinduer på 30 cm x 70 cm med murdybde på 40 cm, hvilket helt umuliggør henvendelse til offentligheden i form af udstilling, butiksvinduer m.m. Kombineret med den relativt høje husleje gør dette forhold alene lokalerne uattraktive ift. etablering af butik.

- *Kan lokalerne i praksis bruges som kontor?*

Bygningskroppen er dyb og med begrænset lysindfald, hvilket giver udfordringer ifølge arbejdstilsynets regler om naturligt lysindfald. Kirkesalen har fire høje glasmosaikvinduer, der starter i tre meters højde, hvorfor de ikke giver udsyn fra arbejdspladser i bygningen. Balkonrummet har et mindre, halvmåneformet vindue hvis øverste kant ligger under øjenhøjde. Kælderen har ingen direkte dagslys eller udkig. Derfor vil det være vanskeligt at skabe et attraktivt kontormiljø, der lever op til nutidige krav for arbejdsmiljø i en moderne tidssvarende virksomhed.

Konklusion

På trods af at lokalerne aldrig har været anvendt som butik eller kontor, er anvendelsen i lokalplanen begrænset til netop disse formål - begge vil være vanskelige at realisere med de begrænsninger bygningen/lokalerne har.

Men hvad - om noget - kan lokalerne så bruges til i praksis?

Lokalerne vil være vanskelige at transformere til boliger pga. bygningskroppens særlige udformning - og det ville være synd og skam (og dyrt) at anvende lokaler med denne beliggenhed til f.eks. stødlager for lokale

butikker.

I sidste ende kan det ende med en nedrivningstilladelse, da bygningen heller ikke er særlig bevaringsværdig (kategori 4 i SAVE), på trods af, at den har en kulturhistorisk interessant baggrund og en unik beliggenhed - en beliggenhed, der netop vil gøre den attraktiv som byggegrund.

Vi mener derfor, at det er oplagt at tillade en ændring i anvendelsen, så lokalplanen for bygningen tillader *publikumsorienterede serviceerhverv*, ligesom i størstedelen af karreen som helhed og således, at vi lever op retningslinjerne for bymidter og bydelscentre: *"I randbebyggelse i de udpegede bymidter og bydelscentre skal stueetagen normalt anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv."*

Det vil give os mulighed for at bevare og omdanne bygningen til Lake House - et kulturelt mødested, der både vil tiltrække internationale gæster og blive et mødested for lokalmiljøet. Et sted, hvor du kan se de film, der ellers ikke når et dansk publikum. Høre foredrag fra de stemmer, der ikke når de store scener. Opleve performances af kunstnere, der er på vej op. Spise en bid i samtale med byens kreative kræfter. Mødes med andre københavnere til kommunalvalgsdebat eller deltage i en debat om bæredygtig byudvikling.

Udover klima- og ressourcegevinsten ved et transformationsprojekt frem for en nedrivning med efterfølgende nybyg, er det også vores hensigt at renovere med genbrugs- og bæredygtige byggematerialer, ligesom vi er i dialog med flere leverandører omkring indretning med renoverede genbrugsmøbler. Vi mener derfor også, at projektet kan blive et fyrtårnsprojekt for en ny tilgang til vores eksisterende bygningsmasse og vi samarbejder med tegnestuen twentyfifty studio om realisering af dette potentiale, der samtidig skal blive en væsentlig del af husets kernefortælling.

Det mest sammenlignelige private projekt i byen, er vel Lennart Lajboschitz's omlægning af Absalon Kirken på Vesterbro.

Det er ikke fordi der ikke eksisterer art house-biografer i København. Det gør der. Det er heller ikke fordi der ikke findes steder hvor foredrag, performances, kulturudvekslinger foregår. Det gør der også. Men der findes ikke et privat drevet sted hvor alle disse strømme samles under et tag, på et sted hvor man har lyst til at samles før 'forestillingerne' og blive der bagefter, til samtaler om det sette og det hørte. Det er det vi vil skabe med Lake House.

Lake House er udtryk for ønske om at forkæle dem, der deltager i kulturen. Lake House vil gøre det til en lækker ophøjet oplevelse at se film, høre foredrag, opleve performances, deltage i en debatter om livet i byen og udenfor.

Holdet bag Lake House

Ophavsmand til Lake House er Asger Leth. Asgers forbindelse til filmen er uomtvistelig; Han har vundet Directors Guild of America Award for bedste dokumentar, har som en af få instrueret en Hollywood popcorns-film og har en ny på vej. Han er en af de ti mest billetsælgende danske instruktører nogensinde, og har stået bag tv-serier og film-projekter med flere af landets bedste skuespillere.

Asger Leths rækkevidde er stor både indenfor film og kultur i både indland og udland og han er ved at sammensætte et Advisory Board omkring Lake House der, indtil videre, tæller flere prominente danske og internationale kulturpersonligheder som; tidligere direktør for TV2, Per Mikael Jensen, skuespiller Pilou Asbæk, Oscar-nominerede filminstruktør Martin Zandvliet, den amerikanske filmstjerne Oscar Isaacs og selvfølgelig Asgers far, Jørgen Leth, der lover at bidrage med en dedikeret linje af film og foredrag med sig selv og udvalgte venner på Lake House. Flere medlemmer af Advisory Board bliver i øvrigt fremtidige medejere af Lake House.

Vi mener, at Søerne fortjener sit eget fyrtårn, sit eget Lake House. Ikke bare for Indre Nørrebro's skyld, men for hele byen - og for vores internationale gæster.

På vegne af Lake House - og alle de fremtidige brugere.

Med venlig hilsen

Asger Leth

Filminstruktør, manusforfatter, og serieskaber

MATERIALE:

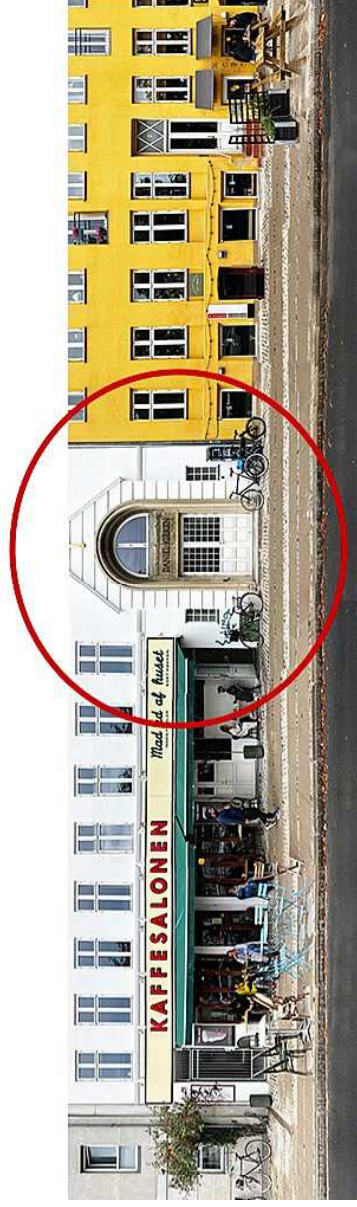
lake house salen.jpg

hoerings svar.pdf

SALEN



GADEN



FORTOVET UDVIDES



Til Københavns Kommune

I ANLEDNING AF PLANSTRATEGI HØRING

HØRINGSSVAR

Vi vil meget gerne etablere en ART HOUSE BIOGRAF og KULTUR VENUE med tilhørende cafe ved Peblinge Dosseringen 6.

Arbejdstitlen på Københavns fremtidige samlingssted er LAKE HOUSE (alternativt ATRIUM).

Projektet kort

VISION & INTENTION MED STEDET

LAKE HOUSE er et nyt multi-transformativt Culture Venue ved Søerne med luksus biograf, performance space, foredrags scene, 'talks'-forum, cafe, lounge og bar.

Med direkte indgang fra Peblinge Dosseringen indrettes stueetagen til biograf med plads til 84 siddende gæster.

1. sal indrettes med balkon samt Lake Lounge bar med udsigt over Peblingesøen. Loungen har åben forbindelse til foyeren.

I kælderen etableres café-bar om dagen, som transformeres til lounge og cafe om aftenen. Også dette 'rum' vil have en lille hjørne-scene til 'samtaler' og akustiske musikindslag.

Fortovsarealet indrettes til ude-servering. Der pågår kommunalt vejarbejde, med udvidelse af fortovet mhp. udeservering samtidig med, at Peblinge Dosseringen lukkes for biltrafik på strækningen foran Lake House.

MÅLGRUPPE

Målgruppen er international (film og kunstverden), lokalmiljø, ungt samt ældre publikum, der mødes om kunst, kultur, events, performances.

Stedet har både betalende og åbne arrangementer, med fri adgang, hvor stedet bliver en forlængelse af byens rum.

Hvor restauranterne på tilsvarende strækning på Sortedams Dossering samt Kaffesalonens båd- udlejnings-ponton, har en folkelig og festlig tiltrækningskraft, vil Lake House tiltrække et mere kulturelt engageret publikum, hvilket passer godt ind i Kommunens nye linie med et mere **'kulturelt orienteret aftenliv'** i byen og byens restaurationer. Lake House vil være med til at løfte niveauet for restaurationslivet i området og Peblinge Dosseringen som en kulturel destination med et højt ambitionsniveau.

DEN UMIDDELBARE UDFORDRING

Strækningen på Peblinge Dossering mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, som er den eneste asfalterede del af Peblinge Dosseringen hører under lokalplan 150 af Maj 1990.

Ifølge Lokalplanen må lokaler i stueplan på strækningen mellem Nørrebrogade og Baggesensgade ikke bruges til andet end "kontor, butik og lignende" og det vi ønsker at etablere er i sagens natur et "publikumsorienteret serviceerhverv".

OMRÅDE SPECIFIKT ARGUMENT

I kommuneplanen er der udlagt BYMIDTE RAMMER hvori Nørrebrogade 1 og Peblinge Dossering 2-4 er omfattet af Bymidterrammen. Peblinge Dossering # 6 er den berømte KAFFESALONEN der har ligget på adressen i en menneskealder. Der er ikke yderligere husnumre på den asfalterede del af Peblinge Dosseringen.

På grund af de løse rammer og dispensationsmuligheder for oprettelse af service erhverv (restauranter og cafeer deslige) indenfor Bymidterrammen, er der indrettet restauranter (3 stks) på hele strækningen fra Nørrebrogade til og med Peblinge Dossering 4 hvor Bymidterrammen slutter.

Som sidste stueplans lejemål på den asfalterede del af Peblinge Dossering ligger så Kaffesalonen i nummer 6.

VORES lejemål (kontrakt er indgået) ligger ligeledes i nummer 6.

Det forekommer os, at det eneste ene lejemål på hele den asfalterede del af Peblinge Dosseringen og under Lokalplan 150 der *ikke kan* have "publikumsorienteret serviceerhverv" *er vores* lejemål.

Det virker som *en overseelse* i tiden fra dengang i 1990 hvor man under udarbejdelse af Lokalplan 150 havde den underliggende tanke, at området over tid ville se saneringsmodne gamle bygninger erstattet med *Almene Boliger* ligesom hjørnebygningen mellem Peblinge Dossering 6 og Baggesensgade,

Dette skete ikke og området har ganske skiftet karakter siden 1990. Både på denne side af Nørrebrogade og den anden side på Sortedam Dosseringen hvor hele Ravnsborgade Komplekset har restauranter ud mod søen.

En udvikling der tydelig ses i sammenhæng med alle Kommunens strategi planer og større tanker om hvad området langs søerne på denne side kan og bør bruges til. En udvikling der direkte kan aflæses i nok nærmest hver eneste strategi plan og aktive udformning af området lige siden. Se for eksempel "Metropol for mennesker" og "Bebyggelsen vest for søerne" og andre.

En udvikling der afspejles netop i udlægningen i Bymidterammer. En udvikling der helt aktuelt kan aflæses i Kommunens fremragende igangværende forandring af netop den asfalterede del af Peblinge Dosseringen mellem Nørrebrogade og Baggesensgade der

bliver lukket for gennemkørende trafik og hvor fortovet udvides i et bevist forsøg på at skabe bedre muligheder for udeliv og cafeer med udeservering



Som man kan aflæse tydeligt af dette oversigtskort, er LAKE HOUSE lejemålet klmet inde som en lille glemt bid af København, der ikke er fulgt med planudviklingen.

Vi skal ikke påstå at vide hvad der er tænkt gennem tiderne, men det virker oplagt at man, da lejemålet har været en privat kirke siden det blev bygget ind som anneks i porten i 1933, konsekvent har tænkt, at det var ligegyldigt at medregne det i lokalplanerne. Eller at man i fraværet af egentlig tydelig mulig restaurations facade simpelthen har overset lejemålet.

Vi argumenterer hermed for at Bymidterammen udvides med et enkelt gadenummer, og lejemålet i Peblinge Dossering 6 indrages i bymidterammen - således at vi herefter andetsteds i kommunen kan ansøge om anvendelse af lokalerne til etableringen af LAKE HOUSE og dermed løfte området kvalitet til det af kommunen højt ønskede niveau.

Subsidiært: Ligger det indenfor Planstrategihøringens muligheder og magt, vil vi subsidiært være frække og direkte bede om tilladelse til anvendelse af lokalerne til etableringen af LAKE HOUSE.

LOKALE / LEJEMÅLS SPECIFIKT ARGUMENT

Skulle de *Område Specifikke* argumenter ikke være tilstrækkeligt til at ændre lejemålets kvalificering, vil vi gerne tilbyde følgende *Lokale Specifikke* argumenter:

Hvad har lokalerne været anvendt til?

Lokalerne i Peblinge Dosseringen 6 - i daglig tale "Daniels Kirken" blev etableret som privatkirke i 1933 af Spiritistisk Trossamfund. Fra etableringen og frem til idag, har lokalerne udelukkende fungeret som privat kirke og siden som Yoga Center.

Vi har overtaget lokalerne efter Yoga Centret der er flyttet ind andet lejemål i baggården. De kunne, som så mange andre tilsvarende yoga centre i København ikke længere klare huslejen pga af den af EU dikterede pålægning af moms på den slags.

Det leder til Spørgsmålet

Hvad kan lokalerne anvendes til?

Under gældende (forældede?) lokalplan for gaden fra 1990, kan lokalerne kun benyttes til Butik og kontor og lignende, hvilket i sig selv virker mystisk da de aldrig har været benyttet til disse formål.

Men kan de i praksis fungere som butik ?

Lokalet er af betydelig størrelse rent kvadratmeter mæssigt på omkring 400 m² fordelt på tre etager, men har udelukkende en lukket facade på ca 5 meter uden mulighed for facade butiks vinduer. Lokalerne er dyre (dyre nok til at lukke et yoga center, men har ingen mulighed for at trække kunder i butikken ved udstillinger i vinduer etc. Udover selve facadedøren, hvis findes to små skydeskodde-agtige vinduer på 30 cm x 70 cm med mur-dybde på 40 cm hvilket helt umuliggør nogensomhelst henvendelse gennem vinduer til offentligheden.

Vi påstår det er sværet at forestille sig lokalerne anvendt til butik, da prisen, størrelsen, lukketheden og de tre forhold sammen gør lokalerne næsten umulige at bruge til de af lokaleplanen dikterede formål.

Men kan lokalerne så i praksis bruges som kontor ?

Nej. Ikke ifølge arbejdstilsynets regler om naturligt lysindfald. Kirkesalen har fire høje glasmosaik vinduer der starter i 3 meters højde og således forhindrer udsyn for ansatte kontomedarbejdere. Balkon rummet har et lille halvmåneformet vindue hvis øverste kant ligger under øjenhøjde. Kælderen er, ja, en kælder.

In Summarium

På trods af at lokalerne aldrig har været anvendt som butik eller kontor, er de kvalificeret i lokalplanen af 1990 som netop butik eller kontor - begge formål vi mener det vil være umuligt at benytte dem til. Vi påstår det er en fejl som der nu er mulighed for at korrigere.

Men hvad kan lokalerne så i praksis bruges til?

Vi mener ikke lokalerne kan bruges til andet en publikums orienterede formål. Såsom kirke, teater, biograf, performance, etc. Man kan selvfølgelig bruge disse smukke og sjældne lokaler som lager (eller må man overhovedet det?) og således fratage københavnernes en fantastisk mulighed for etablering af et nyt samlingssted i byen. Et sted at se film. Et sted at høre foredrag. Et sted at se performances. At spise en bid i samtale med byens kreative kræfter. At mødes med andre københavnere til kommunalvalgs debat og andre tvær københavnske fælles arrangementer.

Det nærmest sammenlignelige private projekt i byen, er vel Lennart Lajboschitz's omlægning af Absalon Kirken på Vesterbro.

Vi påstår det er på tide at Søerne får noget tilsvarende.

Med Venlig Hilsen

Asger Leth

Filminstruktør, manusforfatter, og serieskaber

Lene Mirdal

Arkitekt

SALEN



GADEN



FORTOVET UDVIDES



Svar til: Høring 61463 af: Skanska A/S

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

125

INDSENDT AF

Skanska A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skanska A/S

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havneholmen 6

HØRINGSSVAR

Skanskas høringssvar til Kommuneplanstrategi 2023 er vedhæftet.

MATERIALE:

hoeringssvar til kommuneplanstrategi 2023 - skanska.pdf

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

29.09.2023

Høringsvar til 'Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens Klimavenlige hovedstad'

Skanska har med interesse læst det udsendte materiale til den offentlige høring for Københavns Kommuneplanstrategi 2023.

Opsummering

Skanskas høringssvar rummer konkrete input til de områder i København, hvor Skanska er grundejer af projektejendomme i Kløver kvarteret, Borgmester Christiansens Gade og Øresundsvej. Derudover er der i høringssvaret bemærkninger til kommuneplanens generelle rammer og konkrete forslag til ændringer i disse.

Kløver kvarteret

Skanska ønsker, at Kløver kvarteret bliver Københavns nye byudviklingsområde med private og almene boliger, samt erhverv og offentlige funktioner til områdets betjening.

Skanska ønsker en transformation af industrielt betonede områder i Kløver kvarteret til boligområder.

Skanska støtter Metro linje M5 igennem Kløver kvarteret, og foreslår, at anlægget af metro linjen medfører, at den første del af Kløver kvarteret fremrykkes til udvikling i Kommuneplan 2024.

Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV

Skanska støtter fortsat den byudvikling af området kaldet Båd havns gade NV til et byområde med kontor og bolig, der er foreslået i Kommuneplan 2019, men endnu ikke påbegyndt.

Øresundsvej 141-143, 2300 København S

Skanska ønsker, at grunden med Kommuneplan 2024 får mulighed for 185 % bebyggelse og at et påtænkt parkeringshus med en kommende lokalplan kan erstattes med boliger eller hotel som supplement til eksisterende mulighed for op til 2.500 m² butik.

Vedrørende de generelle rammer i Københavns Kommune

Mobilitet

Skanska er fortalere for metro linje M5. Det vil være væsentligt for kvaliteten af byudviklingen på det nordøstlige Amager, at metro linjen etableres som en underjordisk bane fra Prags Boulevard til Refshaleøen.

Skanska ser gerne, at der kommer mere fleksible rammer for parkering i København, således det vil være muligt for udviklere at bygge enten færre eller flere parkeringspladser afhængigt af hvilket behov udvikleren vurderer.

Boliger

Med baggrund i vurderingen af, at "dent tætte by er mest klimavenlig" foreslår Skanska, at borgere der ikke er studerende ikke afskæres fra at bo i små lejligheder, i det omfang de ønsker dette.

Skanska anbefaler, at der med Kommuneplan 2024 kommer fokus på kvaliteten af boligerne (gulvareal pr. værelse etc.) frem for størrelseskrav til det gennemsnitlige BR-areal. Herved sikres det at boligkvaliteten er acceptabelt uanset om der er tale om leje af en lejlighed eller værelsesleje.

Turisme og hoteller

Skanska er bekymret for, at kvoter for fordeling af hoteller i Københavnske bydele kan betyde, at der etableres færre hoteller i København. Det kan øge brugen af alternative løsninger som Airbnb – eller at flere turister vil fravælge København, da det vil blive for dyrt at overnatte.

Skanska anbefaler, at der gøres mere for, at turister bliver opmærksomme på attraktioner i flere af Københavns bydele og på den måde spreder sig mere i byen. Der kan herudover med fordel sikres planmuligheder for at etablere hoteller ved på særligt attraktive metronære placeringer uden for Vesterbro og Indre By.

Uddybende høringssvar

Skanskas høringssvar er opdelt i to dele. I den første del er oplistet Skanskas input til de konkrete områder i København hvor Skanska er grundejer af projektejendomme, og Skanskas input til planlægningen af disse. I anden del af høringssvaret følger Skanskas bemærkninger til kommuneplanens generelle rammer, og konkrete forslag til ændringer i dem.

Input til planlægningen for Skanskas projektejendomme

Skanska ejer flere velbeliggende projektejendomme i Hovedstadsområdet, der indgår i Skanskas landbank med byggegrunde til kommende projekter. Den største af disse er Skanskas del af Kløverkvarteret, som består af ca. 287.000 m² grundareal på det nordøstlige Amager – blot to km i fugleflugt fra Kongens Nytorv.

Foruden ejerskabet i Kløverkvarteret, ejer Skanska ejendomme med udviklingspotentiale - på baggrund af et eventuelt nyt plangrundlag i Københavns Kommune - i Sydhavnen på Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV og nær Øresund Metrostation på Øresundsvej 141-143, 2300 København S.

I de nedenstående afsnit er hver af de tre projektejendomme yderligere beskrevet, herunder i relation til Skanskas overvejelser om, hvordan de i fremtiden kan udvikles.

Kløverkvarteret

Kløverkvarteret (Kløverparken) er et større overvejende ubebygget område på det nordøstlige Amager. Området ligger i naturlig forlængelse af byudviklingen langs Amager Strandvej, hvor der i sommeren 2022 er vedtaget en ny lokalplan for området Ved Amagerbanen Nord, der

ligger syd for Kløverkvarteret. Området er som sådan i dag allerede beliggende i direkte forbindelse med den eksisterende by på det nordøstlige Amager, og vil, når den nye cykelbro fra Langelinie til Refshaleøen er bygget, være et vigtigt bindeled mellem det nordøstlige Amager og resten af byen.

Skanska er med ca. 287.000 m² grundareal den største private grundejer i Kløverkvarteret i det samlede område på ca. 750.000 m². Københavns Kommune er den største grundejer i området med 330.000 m² grundareal. Københavns Kommune har med det store ejerskab i området en særlig mulighed for at præge den kommende udvikling af området. Herunder ved eventuelt at sikre at dele af Kommunens grunde forbeholdes almene boliger, så der i området kan sikres en andel almene boliger, der overstiger de 25 % som planloven giver kommunen mulighed for at stille krav om i nye lokalplaner.

Kløverkvarteret blev i forbindelse med Kommuneplan 2019 fastholdt som perspektivområde grundet de uafklarede forhold omkring infrastrukturbetjeningen af området. Således redegjorde Kommuneplan 2019 for, at det for Kløverkvarteret gjorde sig gældende, at det:

"I umiddelbar forlængelse af, at den fremtidige infrastrukturbetjening af områderne, herunder kollektiv transport, er afklaret i forhold til linjeføring og finansiering, er det en mulighed at fremrykke byudvikling via et kommuneplantillæg."¹

I december 2021 blev tidsplanen for udviklingen af Kløverkvarteret yderligere konkretiseret, da forvaltningen præsenterede Økonomiudvalget for en tidsplan for den kommende byudvikling af Kløverparken og Refshaleøen på Økonomiudvalgets møde d. 7. december 2021². Af tidsplanen fremgår det, at lokalplanlægningen af områderne fortsat afventer beslutning om den fremtidige metrobetjening af områderne³. Efterfølgende er der blevet truffet beslutning om igangsætning af miljøkonsekvensrapporten for den foreslåede metro M5, som i fremtiden skal betjene Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm. Undersøgelserne forventes afsluttet i 2024 med efterfølgende vedtagelse af anlægslov for metro M5 i 2025⁴.

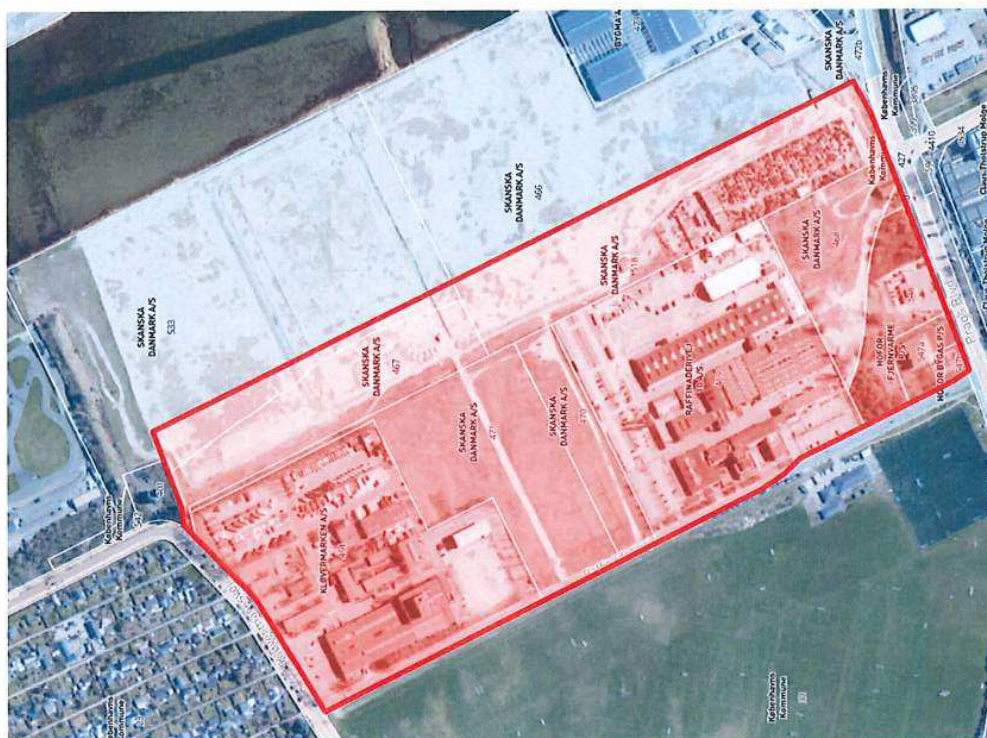
Med baggrund i, at anlægsloven for den kommende metro forventes vedtaget i Kommuneplan 2024's første år, er det Skanskas ønske, at den første del af Kløverkvarteret, bestående af ca. 255.000 m² grundareal - af hvilken Skanska ejer ca. 125.000 m² - fremrykkes til udvikling i Kommuneplan 2024, som C*-område, for hvilken der kan vedtages kommuneplantillæg i umiddelbar forlængelse af beslutningen af anlægsloven for metro M5.

¹ https://dokument.plandata.dk/11_9669538_1587382951870.pdf, s. 63

² <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/%C3%98konomiudvalget/m%C3%B8de-07122021/referat/punkt-8>

³ <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/2057043b-fe5a-4123-96a8-99c0c9a5beed/c98d1046-023f-4099-833a-e504b2eb942a-bilag-4.pdf>

⁴ <https://metrolinjem5.kk.dk/miljoekonsekvensvurdering>



Skanskas foreståede 1. fase af udviklingen af Kløverkvarteret

Skanska udarbejdede i forbindelse med Kommuneplan 2019 en vision for udviklingen af Kløverkvarteret sammen med Gehl Architects. Visionen tog afsæt i FN's verdensmål for en mere bæredygtig udvikling, og Skanska ønsker fortsat at udvikle området med baggrund i denne vision.

Visionen danner de overordnede rammer for, hvordan Kløverkvarteret kan udvikles som Københavns næste byudviklingsområde, som kan tilvejebringe nye boliger (almene og private) til de mange nye Københavnerne. I det følgende er nogle af hovedgrebene fra visionen vist:



En del af 'håndfladen'

Kløverkvarteret ligger som et 'missing link' i den inderste del af håndfladen i fingerplanen med gode cykelforbindelser og fremtidig højklasset offentlig transport.



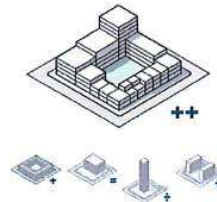
Tæthed = Indre KBH

Kløverkvarterets tæthed svarer til indre by og de Københavnske brokvarterer. Dette sikrer at bydelen har den tætte bys bæredygtighed i sit DNA - den centrale placering udnyttes optimalt i forhold til transport og bydelens funktioner.



Nærhed til hverdagsliv

Nærhed til hverdagsfunktioner mindsker behovet for transport og skaber et levende og varieret byliv over døgnet og året.



Menneskelig skala & bykvalitet

Bydelens tæthed og højde har en stor påvirkning på, hvordan vi som mennesker opfatter byrummene. Gader er mere interessante, når de rammes ind af facader. Gode byrum til Københavnerne kræver gode sol- og vindforhold.



Et tydeligt hierarki i mobiliteten

Gående prioriteres over cykler, cykler over metro og metro over biler.



Byggeriet

Bæredygtigt og eksperimenterende byggeri med et mix af materialer, funktioner og ejerskab.



Inkluderende

Fælles funktioner mellem almene og private boliger. Udsatte og plejekrævende grupper tænkes med fra start.



Omfang

750.000 kvm grundareal
10-15.000 boliger
10-20.000 arbejdspladser inkl. offentlige funktioner.



Begynd med det gode liv som allerede findes

Der er allerede flere spændende kulturelle initiativer der skaber liv i området. Disse funktioner bevares og bygges videre på i Kløverkvarteret.



Integrerede aktiviteter for flere

Kløvermarken er et fantastisk sted for dem der spiller fodbold. Kløverkvarteret vil supplere med aktive tilbud og grønne oplevelser.



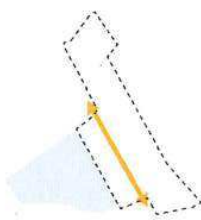
1,5 km ny kyst til Københavnerne

Med udviklingen af Kløverkvarteret vil Københavnerne få adgang til 1,5 km ny kyststrækning.



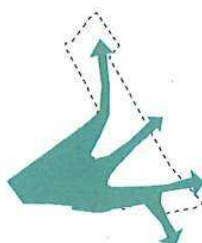
Stort potentiale i et bynært område

Et uudnyttet & relativt ukendt område med kun 10 minutter til Kongens Nytorv på cykel - et område med stort potentiale.



Kløverbrogade: En ny kobling

Bydelens centrale brogade forlænger Amager Strandvej, binder den eksisterende og kommende centrale by sammen samt nyfortolker brokvarterernes hovedgader.



Grønne kiler mod det blå

Kløverkvarterets grønne kiler forbinder Kløvermarkens rekreative faciliteter med vandkanten, Copenhill, det etablerede boligområde, Magretheholmen og mod syd den grønne kile mod Amager Strandpark.



Mobilitet med mere

De planlagte stationer og stoppesteder integreres i byrummet, så alle knudepunkter bliver en naturlig del af bydelen og ikke står alene. Stationer, stoppesteder og aldersrelaterede programmeres med offentlige funktioner.



Kvarterer med kvalitet & nytænkning

Alle kvarterer har sin egen unikke karakter. De indeholder hver især en indre kerne med fælles funktioner, samt en stærk kobling til de større grønne byrum i omgivelserne. Nye innovative og eksperimenterende boligformer integreres i bydelen.

Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV

Skanska ejer ejendommen Borgmester Christiansens Gade 48, 2450 København SV. Ejendommen blev i forbindelse med Kommuneplan 2019 udlagt til byudvikling i et C*-område kaldet Bådehavngade NV, som kan udvikles til boliger- og serviceerhverv. I området er der imidlertid ikke påbegyndt byudvikling endnu, da der ikke er fundet en placering til skolen i området. Skanska er fortsat fortalende for den i Kommuneplan 2019 foreslåede byudvikling af området, hvor området omdannes fra et område med blandet industri og kontor til et egentligt

byområde med kontor og bolig. Skanska ser frem til de videre drøftelser af, hvordan området kan udvikles, når der er fundet en placering til skolen i området.

Øresundsvej 141-143, 2300 København S

Skanska ejer ejendommen Øresundsvej 141-143, 2300 København S. Ejendommen er beliggende på en metronær og attraktiv placering i umiddelbar nærhed til Øresund Station. Grunden var oprindeligt tiltænkt et parkeringshus til området og en række bebyggelser, der blev bygget for ca. 20 år siden. Det har efterfølgende vist sig, at parkeringsbehovet i området ikke har medført, at der er behov for parkeringshuset – særligt da området er blevet stationsnært med åbningen af Øresund Station.

I 2014 blev der vedtaget en ny lokalplan, der reducerede omfanget af det påtænkte parkeringshus, og muliggjorde, at stueetagen i parkeringshuset i stedet blev anvendt til 2.500 m² butik.

Skanska ønsker, at grunden i forbindelse med Kommuneplan 2024 tildeles en ny ramme med mulighed for indtil 185 % bebyggelse, samt at parkeringshuset udgår i en kommende lokalplan for grunden, og erstattes af muligheden for at anvende grunden til bolig eller hotel i supplement til den eksisterende mulighed for at etablere op til 2.500 m² butik på grunden.

Input til de generelle rammer i Københavns Kommune

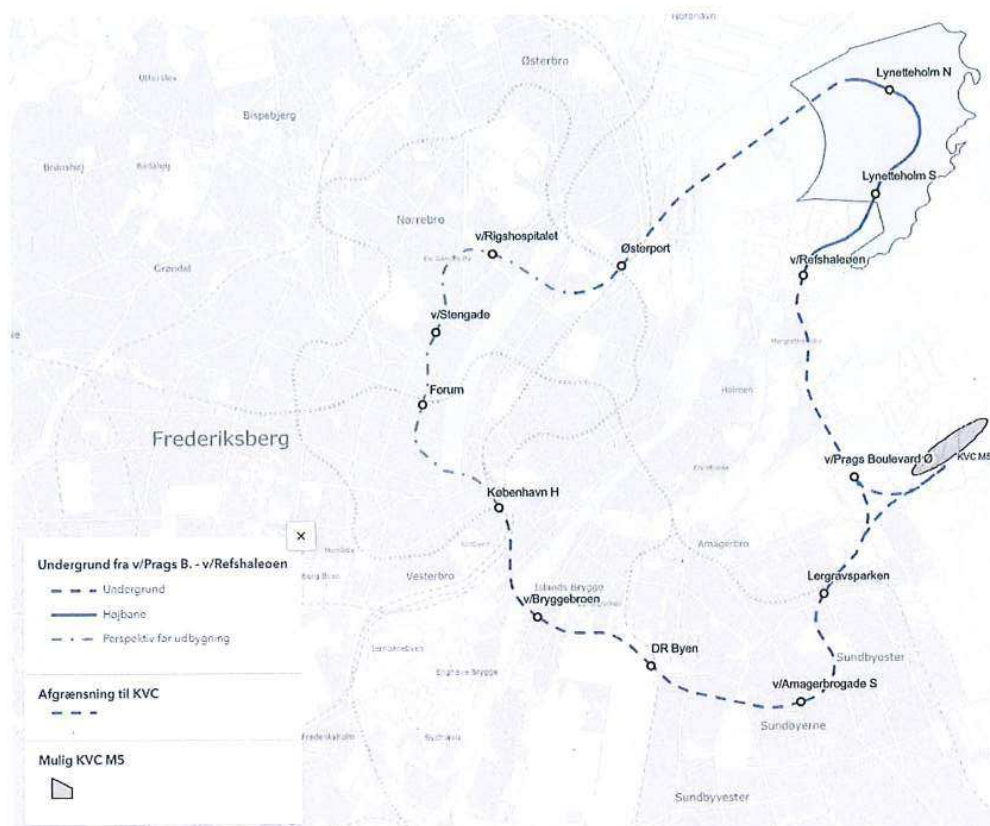
I de nedenstående afsnit er oplistet Skanskas input til de generelle byudviklingsrammer i København.

Mobilitet

Københavns Kommune har i de sidste mange år gjort en stor indsats for at fremme cyklisme ved at sikre gode cykelforhold i byen. Det har betydet, at København nyder international anerkendelse som en af de bedste cykelbyer i verden⁵. På samme vis er den kollektive trafik i København blevet revolutioneret i de sidste 20 år efter åbningen af metroen, og særligt i forbindelse med Cityringens indvielse er de fleste dele af København nu forsynet med højklasset offentlig transport.

Metroen er meget populær, og på en del af den første metrostrækning – havnesnittet mellem Kongens Nytorv og Christianshavn St. – er der således begyndt at opstå udfordringer med manglende kapacitet. Heldigvis kan der via den kommende byudvikling på det nordøstlige Amager sikres metrokapacitet til de nye byudviklingsområder og til aflastning af havnesnittet via den foreslåede linjeføring metro M5 som p.t. miljøvurderes.

⁵ <https://www.dr.dk/nyheder/seneste/cnn-kaarer-koebenhavn-til-en-af-verdens-bedste-cykelbyer>



Metrolinje M5 (Undergrund fra v/Prags B.-v/Refshaleøen)⁶

Skanska er fortalere for Metrolinje M5, som Skanska også synes rummer gode fremtidsperspektiver i form af en fremtidig forbindelsesmulighed til en Øresundsmetro, der i fremtiden vil knytte København og Malmø tættere sammen. I Skanskas optik er det væsentligt for kvaliteten af byudviklingen på det nordøstlige Amager, at metro M5 etableres som underjordisk bane på strækningen Prags Boulevard – Refshaleøen, da højbanen på strækningen igennem Kløverparken og langs Forlandet vil resultere i, at områderne opbrydes på en ikke hensigtsmæssig måde. Samtidig vil højbanen resultere i, at Margrethholm Havn enten gøres utilgængelig for sejlskibe med høj mast, eller at der skal bygges en meget høj bro over den, hvilket vil påvirke et stort areal negativt visuelt, heraf fredede arealer ved Christianshavns Vold.

Skanska anbefaler, at Københavns Kommune, som det har været tilfældet ved den kommende forlængelse af M4 til Sydhavnen, forbereder de fremtidige rejsemønstre ved at tilpasse de eksisterende busruter til den kommende metrobetjening. Eksempelvis kunne buslinjen der i dag har endestation ved Sløjfen ved Lørgårsparken St. forlænges via Øresundsvej og Amager Strandvej til krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard nær den kommende station på Kløverparken.

I forhold til adgangen til parkering i København ser Skanska gerne, at der åbnes op for mere fleksible rammer for parkering i København. Herunder at:

- Minimumsnormen for parkering generelt afskaffes, eller reduceres til et minimum, så krav om parkering i konstruktion m.v. ikke fordyrer boliger i København i de tilfælde, hvor markedet ikke efterspørger parkering.

⁶ <https://storymaps.arcgis.com/collections/3963f11909aa4e0cacbbc97c4e479abd?item=1>

- Københavns Kommune sikrer via planlægningen af de offentlige vejarealer, at der er nok offentlige tilgængelige parkeringspladser i terræn til besøgende, håndværkere og beboere med HC-licens.
- Maksimumsnormen for parkering til kontorhverv hæves generelt, og særligt for en række placeringer med særlig god beliggenhed ift. pendlere fra omegnskommunerne, når disse samtidig er beliggende tæt på højklasset infrastruktur. For eksempel ved Vasbygade, nær København S station, og ved udmundingen af Nordhavnstunnelen i Nordhavn. Skanska ser, at disse placeringer vil være attraktive for virksomheder, der i dag bor i omegnskommunerne og som ønsker at komme tættere på byen, uden at miste eksisterende ansatte, der kommer i bil, hvorfor en højere mulig parkeringsnorm på disse særlige placeringer kan hjælpe med at reducere den generelle bilisme i hovedstadsområdet, når arbejdspladser koncentrerer sig i centralkommunerne.
- Parkeringsnormen for hoteller hvor der anvendes en konkret vurdering er forvirrende og gør det svært at planlægge nye hoteller. Det anbefales derfor i stedet at der fastsættes konkrete områdespecifikke maksimumsnormer for hoteller, så hoteller ved indfaldsveje har mulighed for at etablere mere parkering end hoteller i indre by m.v. Minimumsnormen for hoteller kan i Skanskas optik afskaffes.

Boliger

I den igangværende planperiode har et af de vel nok mest debatterede emner været ungdomsboliger, og hvordan der i Københavns Kommune er blevet opført en række byggerier, som af navn er ungdomsboliger, men reelt ikke væsentligst er beboet af studerende.

Konklusionen på den diskussion lader indtil videre at være et lovindgreb, der fremadrettet gør det muligt for kommunerne at føre tilsyn med, at boliger, der er opført som ungdomsboliger på plangrundlag og byggetilladelser efter 1. januar 2024, anvendes af studerende. Den dominerende diskurs i debatten frem til indgrebet har været rimeligheden i, at ikke-studerende bor i boliger, der er opført som ungdomsboliger, og at disse ikke-studerendes stærkere betalingsevne presser lejeniveauet i vejret og dermed fjerner boliger, der var tiltænkt de studerende.

Det er nok de færreste, der vil erklære sig uenig i, at det er en uskøn situation, hvis byens unge studerende stikkes blå i øjnene, og tror, der er boliger på vej til dem, hvor det sidenhen viser sig ikke at være tilfældet. Når dette er sagt udestår dog stadig spørgsmålet:

- Hvorfor må en person, som ikke er studerende, ikke vælge at bo på 33 m² på en central beliggenhed ved Kødbyen frem for 50 m² på en mindre attraktiv beliggenhed, hvis vedkommende foretrækker det?

Særligt dette spørgsmål syntes relevant i forhold til Kommuneplanstrategien, der på side 28 rummer et afsnit med overskriften "*Den tætte by er mest klimavenlig*". Med baggrund i den vurdering, kan man undre sig over, at det fremadrettet ikke skal være muligt at bygge små boliger til ikke-studerende i det omfang, at disse boliger efterspørges.

Når det grundet kommuneplanens bestemmelser ikke er muligt at imødegå den beskrevne efterspørgsel på små boliger, tvinger det dem, som efterspørger disse boliger til i stedet:

- at bruge flere penge på en større bolig, som de egentlig ikke ønsker.
- at flytte til et billigere område, hvor de egentlig ikke ønsker at bo.

- at flytte sammen med andre i en delt lejlighed, selv om de helst vil bo alene.

I forbindelse med udlejningen af nyopførte udlejningsboliger opleves særligt den sidste af ovenstående problematikker i forbindelse med udlejningen af store lejligheder, som er opført med baggrund i kommuneplanens krav til gennemsnitsstørrelse på boliger, og af nedenstående figur ses også en eksplosiv stigning i antallet af husstande bestående af flere familier de sidste 15 år, der dog er aftaget i forbindelse med, at Kommuneplan 2019 har øget andelen af nye boliger, der er undtaget mindstestørrelseskravet på 95 m² fra 25 % til 50 %.

Voksne 1. januar efter område, husstandstype og tid

	2008	2013	2018	2023
København				
Enlige mænd	71 781	67 164	65 551	72 435
Enlige kvinder	90 045	86 353	85 441	93 342
Ægtepar	99 244	104 518	110 834	120 062
Et par i øvrigt	73 524	82 864	97 108	105 954
Andre husstande bestående af flere familier	78 066	107 346	131 021	132 462

1-8-2023 Danmarks Statistik, © www.statistikbanken.dk/FAM122N

Udviklingen af forskellige typer af husstande i Københavns Kommune (DST-tabel FAM122N)⁷

Det er Skanskas anbefaling, at Københavns Kommune i forbindelse med Kommuneplan 2024 afskaffer størrelseskrav til det gennemsnitlige BR-areal i boliger i kommuneplanen for i stedet at koncentrere sig om kvaliteten af boligerne. Som eksempel kan fremhæves retningslinjerne for ungdomsboliger som Teknik- og Miljøforvaltningens har opstillet⁸, hvor der i stedet stilles krav til gulvarealet i boligen. Eksempelvis kunne der fremadrettet i stedet sættes krav til minimumsgulvareal i hhv. badeværelse, køkken, 1. opholdsrum og efterfølgende værelser.

Det virker gammeldags og orienteret mod et "traditionelt" familiemønster, at der stilles specielle krav til studerendes boliger ift. andre grupper. Derfor ser Skanska gerne, at minimumskravene gøres generelle for alle boligtyper, så kravene tager udgangspunkt i, hvad en minimumsbolig i 2023 skal levere. Derudover kan det med fordel gøres muligt at reducere gulvarealet i boligen, når boligen har adgang til fællesfunktioner uden for boligarealet, hvilket vil give mulighed for flere innovative boligformer, bofællesskaber med videre i byen.

Turisme og hoteller

Af udkastet til kommuneplansstrategien fremgår på side 15 et dilemma i relation til turisme:

"Hvilke tiltag kan der gøres for at skabe en bæredygtig turisme, hvor der både er plads til byens hverdagsliv og besøgende udefra?"

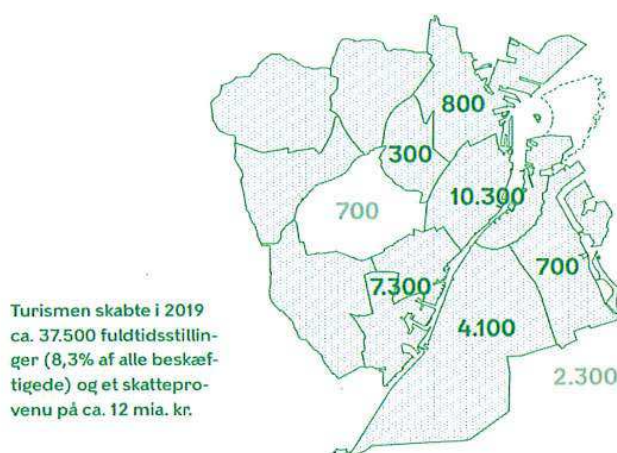
I Skanskas optik er dette dilemma en smule misvisende, da der opstilles en kontrast mellem byens hverdagsliv og besøgende udefra, som ikke nødvendigvis eksisterer. Af Økonomiforvaltningens analyse af hotelkapaciteten i København fra december 2022 fremgår

⁷ <https://www.statistikbanken.dk/FAM122N>

⁸ <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/4567dcaf-8260-44b4-8f91-84f9f86ca098/2e63f1b5-1fc7-4a64-b82f-189da58ca7c8-bilag-2.pdf>

det, at 65 % af københavnere vurderer, at turismen i deres lokalområde skaber flere positive end negative konsekvenser, og at det kun er 6 %, der vurderer det modsatte⁹. Med baggrund i det, kan man undre sig over det opstillede dilemma, og hvorvidt et mere relevant dilemma kunne være: "Hvordan kan flere bydele få glæde af det aktive butiks- og restaurationsliv som byens hoteller skaber?".

Forslaget til kommuneplanstrategien beskriver på side 62, hvordan Københavns Kommune overvejer at indføre et nyt administrationsgrundlag, der bl.a. skal have til formål at fastsætte kvoter for hoteller. Af nedenstående figur fra forslaget til kommuneplanstrategien fremgår den nuværende hotelkapacitet.



Antal hotelværelser fordelt på bydele ultimo året 2022, forslag til Kommuneplanstrategi 2023¹⁰

En kvote for hoteller er i Skanskas optik ikke den rette vej at gå, da de nok desværre vil få den konsekvens, at der vil blive etableret færre hoteller i København end ellers, samt at værelsespriserne på de eksisterende hoteller på attraktive placeringer vil stige - og turisterne vil derfor enten finde alternativer i form af Airbnb i København, eller helt fravælge København som destination fordi det bliver for dyrt at besøge byen.

Skanska anbefaler, at man som alternativ til tvungen fordeling af overnatningsmulighederne i stedet arbejder på at sprede nogle af attraktionerne i byen ud, og derved giver turisterne en årsag til at besøge andre bydele, end de mest besøgte. Visit Copenhagen har på sin hjemmeside udgivet en række kvarterguides, som promoverer de forskellige kvarterer i København, hvilket man måske kan læne sig op ad¹¹. Derudover kan der med fordel arbejdes med at sikre planmuligheder for at etablere hoteller uden for centrum på særligt attraktive metronære placeringer.

Med venlig hilsen
Skanska A/S

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Daniel Brø Kristensen
Forretningsudviklingschef

⁹ https://kps23.kk.dk/sites/default/files/2023-02/KK_Analyse_udvikling_i_hotelkapacitet.pdf, s. 18

¹⁰ https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/forslag_til_kommuneplanstrategi_2023_offentlig_hoering.pdf, s.63

¹¹ <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/neighbourhoods/guides>

Svar til: Høring 61463 af: Maria Olafsson

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

124

INDSENDT AF

Maria Olafsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HORESTA

BY

Frederiksberg C

POSTNR.

1900

ADRESSE

Vodroffsvej 32

HØRINGSSVAR

HORESTAs høringssvar er vedhæftet

MATERIALE:

hoeringssvar vedr. kommuneplanstrategi 2023.pdf

Høringssvar vedr. Kommuneplanstrategi 2023
29. september 2023



Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

Høringssvar vedrørende udkast til kommuneplanstrategi 2023

HORESTAs høringssvar vil udelukkende vedrøre strategiplanens afsnit om turisme, herunder visionen om et administrationsgrundlag for placering af nye hoteller.

HORESTA værdsætter det målrettede arbejde med at forme en fremtidig og bæredygtig byudvikling i København og bifalder overordnet ambitionen om at sprede turismen. Det er vigtigt at håndtere turiststrømmene på en måde, der gavner både byens udvikling og de besøgende. Dog mener HORESTA, at visionerne om et administrationsgrundlag for placering af nye hoteller, der kan f.eks. kan indeholde kvoter for hotelkapacitet i hele byen, bydele og/eller bykvarterer, bestemmelser om hotellers størrelse samt hotellers placering, er den helt forkerte vej at gå.

Markedet har i de seneste år demonstreret sin evne til at regulere hotelkapaciteten og fordele den på en måde, der imødekommer efterspørgslen og skaber balance. Investeringer i hoteller er allerede foretaget i områder som Nordhavn, Sydhavn og Kastrup, hvilket tyder på en naturlig tilpasning til turistbehovet. HORESTA noterer sig desuden en Epinion-undersøgelse fra 2022, hvor 64 pct. af de adspurgte københavnere svarede, at turismen har flere positive end negative konsekvenser. HORESTA vil opfordre politikerne til at lytte til og vægte flertallets holdninger i beslutningsprocessen.

En begunstigelse af Airbnb

Forslaget om at begrænse antallet af hoteller i byen risikerer at begunstige Airbnb og korttidsudlejning af private boliger, som ikke reguleret i særlig høj grad. HORESTA forudser, i tråd med kommunens egen analyse, at kvoter og loft på hoteller potentielt vil øge efterspørgslen efter alternative indkvarteringsmuligheder som Airbnb. Dette marked er i øjeblikket langt mindre reguleret sammenlignet med hotelbranchen, der skaber beskæftigelse, betaler skat, moms og er underlagt en masse regler, hvorimod Airbnb er et ganske ureguleret marked. En skævvridning i Airbnb's favør kan have vidtrækkende konsekvenser. Vores anbefaling er derfor, at kommunen i stedet fokuse-



Høringssvar vedr. Kommuneplanstrategi 2023
29. september 2023

rer på at tilskynde til opførelsen af hoteller uden for byens centrum, i samklang med målsætningen om at sprede turiststrømmen. Dette kan opnås ved at støtte udviklingen af forskellige dele af byen og derigennem tiltrække turister til disse områder.

Endelig ønsker vi at understrege vigtigheden af en åben og konstruktiv dialog omkring disse spørgsmål for at finde løsninger, der bedst tjener byen, dens beboere og turisterne.

Mvh

Maria Olafsson

Politisk chef, HORESTA

**Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet**

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

Svar til: Høring 61463 af: Margit Velsing Groth

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

123

INDSENDT AF

Margit Velsing Groth

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Margit Velsing Groth

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Åbakkevej 8, 2720, Vanløse

HØRINGSSVAR

Større klima- og miljøbelastning i fremtidens København. Kommentar til Strategiplan for Københavns kommune

Københavns kommune har formuleret en ny strategiplan for den fremtidige udvikling af byen. At formulere langsigtede planer for byudviklingen er nødvendigt, men indholdet af den nye plan desværre meget problematisk.

Planen mangler ikke fine ord. "København er en af verdens bedste byer at bo og leve i, en drivkraft i den grønne omstilling, inspiration for andre storbyer i verden, fortrop i klimakampen og rammen om et godt københavnerliv". Gid det var så vel. Desværre har de senere års udvikling i byen i høj grad bidraget til at ændre på den situation, og København er nu klart blevet overhalet af mange andre byer som fortrop for den grønne omstilling og en menneskevenlig by med høj livskvalitet. Den fremlagte strategiplan vil forværre den udvikling.

Man kalder strategien "Fremtidens klimavenlige hovedstad", men indholdet er alt andet end klimavenligt. Det handler om at fortætte byen med mere byggeri, flere motorveje og flere fly. Intet af dette bidrager til at sænke byens klimabelastning. Og det på et tidspunkt, hvor videnskaben klart igennem mange år har dokumenteret, at truslen om et ændret klima er ved at undergrave vores eksistensgrundlag, og politikerne har meldt ud, at byen ikke kan overholde fremlagte (og højt profilerede) mål om reduceret klimabelastning i 2025.

I de seneste 10-20 år er der sket mange positive ting i udviklingen af København med flere cykelstier, nye pladser mm. Men samtidig har politikerne på rådhuset insisteret på at "fortætte" byen med en voldsom byggeaktivitet (den højeste siden 2. verdenskrig). En lang række uskønne højhuse (Carlsberg byen. Området v. Islands Brygge, tårne på postgrunden, Kaktus tårne mm.) skæmmer nu byen, der ellers netop har haft som sit attraktive særkende at være en by med lave huse, og hvor det i stedet

var de smukke tårne på rådhuset, byens kirker mm., som udgjorde dens profil. Et af de mest grelle eksempler er Njalstårnet i Njalsgade. En grundig undersøgelse afslørede for flere år siden, at fundamentet for hele højhuset var helt utilstrækkeligt. Byggeriet er derfor gået i stå, men den halvfærdige bygning blev stående som en slags skræmmebillede på en fejlslagen byudvikling.

Over det meste af byen er denne massive "fortætning" i gang. Åbne pladser og områder fyldes op med nye bygninger og de mørke baggårde er tilbage. Sammenhængende bebyggelser er en sjældenhed. De enkelte matrikler udstykkes til forskellige bygherrer, hvorefter lavt rækkehusbyggeri senere får ødelagt udsigt og lys af højere bygninger.

Grønne områder som Amager Fælled og Lærkesletten skal bebygges såvel som det specielle miljø "med kant" i Fiskerhavnen. Det populære madmarked på Papirøen blev erstattet af dyre, voldsomme luksusboliger, heraf en del uden bopælspligt (senest solgt for over 50 mill. kr.).

Den hektiske byggeaktivitet baserer sig på tre fejlagtige myter: 1. at der fortsat strømmer ca. 10.000 mennesker til København hvert år 2. at man kun kan få billigere boliger ved at blive ved at bygge 3. at det er bæredygtigt at bygge højhuse.

Faktum er, at København i de senere år præges af en større fraflytning end tilflytning. Børnefamilierne er for længst på vej ud af byen. Og fortsætter den nuværende udvikling vil den tendens forstærkes. Desuden påvirker politikerne selv tilflytningen ved anlæggelse af uddannelses- og arbejdspladser. Det er ikke en naturlov med en fortsat evig tilstrømning.

Den voldsomme byggeaktivitet de seneste mange år har ikke medført flere billige boliger. Der er derimod bygget mange boliger til dem med høje indkomster. Manglende bopælspligt presser priserne helt i top. Nybyggeri medfører stor klimabelastning. I stedet for nybygning skal der derfor værnes langt mere om eksisterende bygninger.

Der skaffes mange nye boliger f.eks. ved at forlange bopælspligt. Pt. står 5000 boliger tomme, og der bygges pt. 7.400 boliger uden bopælspligt. Man kan desuden indskrænke Airbnb, som lægger beslag på mange boliger (da corona indtraf kom der pludselig mange små lejligheder på markedet), forbyde flere hotellejligheder, som står tomme og ikke gavner byens borgere, gøre det lettere for flere at dele store lejligheder, udnytte tagetager til klubværelser mm. Begrænse masseturismen fx ved forbud imod store krydstogtskibe og færre fly vil også gavne.

Hvad angår påstanden om, at højhuse er mere bæredygtige, så er det en forkert fortolkning af bæredygtighed. Det handler i stedet om at mange funktioner skal samles inden for kort afstand. Arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, boliger, friarealer. Højhuse skaber i stedet blæst og skygge og er særligt uegnede på vores breddegrader med sparsom og lavthængende sol en del af året, og hyppig blæst.

Helt i modstrid med ønsket om en by, der skaber livskvalitet, er det derfor at bebygge grønne områder og yderligere bebygge et andet af byens særkender: adgang til vandet. Med Enghave Brygge blev dele af kanalerne fyldt op. Med planen om Lynetteholm skal også nu også Øresund fyldes op. Havbiologer var ude med det samme og advare om den betydelige belastning for klima- og miljø, som denne ø ville medføre. Risiko for at man ikke længere kunne bade i Københavns havn! En helt uigennemtænkt og katastrofal idé. 35.000 nye boliger og et tilsvarende antal nye arbejdspladser – så går det lige op, undtagen for klimaet og miljøet!

Planerne om flere motorveje og havnetunnel vil resultere i markant øget biltrafik – en udvikling, som alle progressive byer er i gang med at forhindre, fordi det er ødelækkende for en by med god livskvalitet.

Politikerne lægger meget vægt på en "tæt dialog med københavnernes, som er eksperter i byens hverdagsliv". De har endog gennemført en spørgeskemaundersøgelse for at blive klogere på Københavnerne ønsker. Hvad viser denne?

Københavnerne peger på, at følgende 5 punkter er de vigtigste for København at prioritere:

mere plads til bynatur og rekreative åndehuller, bæredygtige transportformer, mindske CO₂-udledningen, klimasikring af byen, mangfoldig by og byggeri af almene boliger.

Disse ønsker er tydeligvis langt fra hvad den nuværende strategi for byen lægger op til. Et flertal af københavnernes er desuden imod Amager Fælled bebyggelsen ligesom 68% af københavnernes mener, at Lynetteholmsprojektet bør genovervejes.

I øjeblikket er politikerne på Københavns rådhus i fuld gang med at ødelægge de kendetegn ved København, som har gjort byen til en af "verdens bedste byer at leve i": en by med tæt, men lav bebyggelse, som giver plads til lys og luft. Fine pladser, hvor man kan gøre ophold og få servering eller bevæge sig. Gode cykelstier og begrænsninger i biltrafikken og parkeringspladser. Smukke, gamle historiske bygninger, kanaler og åbent udsyn til Øresund.

Den fremtidige strategi for vores hovedstad bør derfor lægges helt om og i stedet følge københavnernes ønsker. Det kræver, at private bygherrer (heraf mange udenlandske developere), hvis eneste formål med at bebygge byen er at tjene mest muligt, får langt mindre indflydelse på byens udvikling og politikerne i stedet sikrer en strammere styring igennem overordnet planlægning, hvor hensynet til en menneskevenlig, bæredygtig og klimavenlig by får første prioritet.

Svar til: Høring 61463 af: Jep Loft

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

122

INDSENDT AF

Jep Loft

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Arkitekturoprøret

BY

Gentofte

POSTNR.

2820

ADRESSE

Parkovsvej 15

HØRINGSSVAR

I kapitlet "Kulturarv" står der på side 86:

"Nybyggeri opføres med en arkitektur, som afspejler sin samtid, og bliver med tiden til fremtidens kulturarv og en del af byens sjæl."

Hvis det skal forstås således, at nyt byggeri skal være i modernistisk stil, bør sætningen udgå. Der er i vores samtid en bevægelse over hele Europa i retning af, at nyt byggeri bør være i en klassisk stil. Meningsmålinger viser, at et flertal i befolkningerne er trætte af det modernistiske kassebyggeri, som skaber dårlige bymiljøer med ringe trivsel. Nye bykvarterer i klassisk stil opføres nu i alle vore nabolande. Dokumentation kan ses her:

[Nye bykvarterer i traditionel eller klassisk stil. - Arkitekturoprøret \(arkitekturoproeret.dk\)](https://arkitekturoproeret.dk)

Kommuneplanstrategien bør ikke modvirke denne gode udvikling.

Svar til: Høring 61463 af: By & Havn

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

121

INDSENDT AF

By & Havn

BY

Kbh. K.

POSTNR.

1259

ADRESSE

Nordre Toldbod 7

HØRINGSSVAR

Se vedhæftet høringssvar

MATERIALE:

hoeringssvar by havn til kps23.pdf

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus

Udviklingselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

Høringssvar Kommuneplanstrategi 23

By & Havn hilser forslaget til Kommuneplanstrategi 2023 velkomment og fremsender hermed et høringssvar.

20. september 2023
S-20230920-1354
D-20230920-271008

By & Havn er meget enig i tilgangen til byens fremadrettede udvikling ved at ansøge det som en række dilemmaer, da der som anført i KPS-forslaget er mange ønsker til anvendelsen af byens arealer.

MJJ@byoghavn.dk

By & Havn ønsker fortsat at bidrage til, at de mange behov og ønsker kan opfyldes ved at udvikle grønne, klimasikre byområder. De nye byområder skal både give mulighed for, at beboerne kan udfolde deres hverdagsliv og bidrage til hele byen gennem at levere arealer til kommunens funktioner lige fra vuggestuer til plejehjem, levere almene boliger til både unge, enlige og familier, levere grønne og blå rekreative områder, såvel midlertidigt som permanent og også bidrage til den grønne omstilling ved at muliggøre nye forsyningsløsninger til København.

By & Havn glæder sig til den borgerinddragelse, som kommunen vil vætte i gang i forbindelse med såvel kommuneplanstrategien som kommuneplanen. De senere års stigende opmærksomhed på byudviklingens rolle i byens og københavnernes hverdagsliv viser, at det er vigtigt med en alsidig tilgang til borgerinddragelsen. By & Havn har netop afsluttet Borgersamlingen om Lynetteholm og håber, at kommunen vil medtage anbefalingerne i det videre arbejde med kommuneplanstrategien og kommuneplanen. By & Havn er glade for deltagelsen og modtagelsen ved overrækningen til Københavns Kommune den 25. september 2023.

By & Havn ser frem til resultaterne af de studier og analyser, der laves forud for revisionen af Kommuneplanen. By & Havn ser særligt frem til boligredøgørelsen, som grundlag for en eventuel revision af boligstørrelsesbestemmelserne. I den forbindelse ser By & Havn gerne en øget fleksibilitet i bestemmelserne med mulighed for mindre studie- og familieboliger, end det er muligt under den gældende kommuneplan.

By & Havn ser også frem til en udmøntning af analyserne om afstand til grønne områder og de afstandskrav, der lægges op til bl.a. med muligheden for et større grønt område i Ydre Nordhavn på 2 ha., som det anføres s. 78 og 79. Endelig vil vi også hilse en evaluering af p-normen for cykler og biler frem mod kommuneplanen velkommen og indgår gerne i en dialog med kommunen om By & Havns erfaringer på området.

By & Havn vil gerne i dialog med Økonomiforvaltningen om rækkefølgeplanlægningen, specielt i forhold til Nordhavn, men noterer med glæde, at såvel Nordhavn

som Refshaleøen og Lynetteholm er indikeret som hhv. med potentiale for byudvikling og som fremtidige perspektiver for byudvikling.

Side 2 af 2

Overordnet set ser By & Havn frem til processen frem mod Kommuneplan 24 og stiller sig naturligvis til rådighed for fagdebatter og workshops m.v. i processen.

Med venlig hilsen

Rita Justesen
Planchef

Svar til: Høring 61463 af: Bent J. Outzen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

120

INDSENDT AF

Bent J. Outzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Arkitektforeningen

BY

København K

POSTNR.

1124

ADRESSE

Åbenrå 34

HØRINGSSVAR

Arkitektforeningens bemærkninger til Københavns Kommunes kommuneplanstrategi

Arkitektforeningen takker for muligheden for at bidrage til denne høring vedr. kommuneplanstrategien for Københavns Kommune "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

Københavns Kommunes kommuneplanstrategi er yderst relevant for Arkitektforeningens interesser og arbejde, da den helt overordnet imødekommer mange væsentlige udfordringer, som en moderne storby står overfor, fx klima, befolkningsvækst, sociale udfordringer, som alle påvirkes af den måde, hvorpå vi planlægger og designer vores fysiske miljø.

Generelle bemærkninger

Copenhagen Lessons: Københavns Kommune er i 2023 udpeget som arkitekturhovedstad af UNESCO, der bl.a. markeres med en lang række events, der hylder den gode arkitektur og de mange tiltag, fx hvordan den måde, vi bygger på, er med til at løfte forskellige samfundsudfordringer. For det er det, som arkitekturen og gode fysiske planlægninger understøtter – nemlig det gode liv i byen.

I juli 2023 dannede København rammerne for den internationale organisation UIA's World Congress of Architects, hvor over 6.000 arkitekter fra hele verden deltog i debatter og oplæg om, hvordan FN's 17 Verdensmål kan inkorporeres i byggeriet og den fysiske planlægning for at skabe en mere bæredygtig omstilling i bred forstand.

Et produkt af kongressen er de 10 principper eller pejlemærker "Copenhagen Lessons". De 10 principper er fastlagt i samarbejde mellem UIA Verdenskongressen for Arkitekter 2023, Det Kongelige Akademi - Arkitektur, Design, Konservering samt Arkitektforeningen. Videnspartnere er Rambøll og Henning Larsen.

Copenhagen Lessons sigter mod at skabe et fælles sprog for at fremskynde en mere bæredygtig omstilling i branchen, både for praktikere og investorer men også for at opfordre politikere til at støtte op med lovgivning, både lokalt, nationalt og globalt. Afgørende er det også, at ændringerne implementeres på tværs af hele branchen og at videndeling og partnerskaber bidrager til at prioritere og målrette indsats og ressourcer fremover.

De 10 principper er:

1. **Værdighed og deltagelse** for alle mennesker er fundamental i arkitekturen. Der er ingen skønhed i eksklusion.
2. **Mennesker i risiko for at blive ekskluderet** eller *left behind* skal tilbydes bolig først, når vi bygger, planlægger og udvikler.
3. **Eksisterende byggede strukturer** skal altid bruges, før man bygger nyt.
4. **Ingen byudvikling må udradere grønne områder.**
5. **Naturlige økosystemer og fødevarerproduktion** skal prioriteres uafhængigt af byggeri.
6. **Ingen jomfruelige ressourcer** må bruges i byggeri, hvis genbrug er mulig.
7. **Intet byggeaffald** må produceres eller efterlades fra byggeprojekter.
8. Når man anskaffer materialer til byggeri skal **lokale, genanvendelige materialer** prioriteres øverst.
9. Alt, hvad vi bygger, skal **optage mere CO2, end det udleder.**
10. Ved byudvikling, planlægning og konstruktion i det byggede miljø skal **samtlige aktiviteter have en positiv virkning på økosystemer og forsyninger af rent drikkevand.**

Det er vores opfattelse, at det er pejlemærker, som Københavns Kommune kan bruge i forbindelse med den fremtidige udvikling i kommunen. Som vært for kongressen og forbillede for resten af verden i kraft af titlen Arkitekturhovedstad 2023 mener vi, at København bør gå foran og tage de 10 Copenhagen Lessons på sig. Derfor opfordrer vi kommunen til at integrere de 10 principper i den kommende planstrategi om ikke 1:1, så i det mindste gøre det tydeligt, hvordan man har forholdt sig aktivt til de 10 principper, der kom ud af kongressen.

Specifikke bemærkninger

Kapitel 2: Hovedstadens udvikling og mobilitet

Planlægning på tværs af kommunegrænserne: Københavns Kommune udgør sammen med nabokommunerne et sammenhængende byområde. Forstadskommunerne oplever også et stigende indbyggertal med store udviklingsprojekter i bl.a. Høje Taastrup og Albertslund og en kommende letbane, der øger tilgængeligheden/mobiliteten i en central del af hovedstadsområdet.

Siden 1947 har Fingerplanen været et pejlemærke for, hvor byen skal brede sig. Med amternes og Hovedstadens Udviklingsråds nedlæggelse er der ikke længere et demokratisk forum eller en formel myndighed til at lægge de store linjer for udviklingen i hovedstadsområdet. Mangel på koordinering hindrer holdbare og bæredygtige langsigtede løsninger. Fx i forhold til boliger, erhverv, aktive bycentre og natur. I dag er planlægningen kun reguleret i landsplandirektiver, som udstedes af skiftende Miljøministre.

Københavns Kommune når stille og roligt et mætningspunkt i forhold til udviklingen, hvor der så skal ske fortætning i de eksisterende byområder og/eller udviklingen skal ske i tilstødende kommuner. Det bør tale for en etablering af et forum, hvor der er beslutningskraft og økonomisk power til at understøtte udviklingen. Tværkommunal planlægning skal ikke være frivillig men i stedet en del af grundpillerne for kommunernes planlægning.

Kapitel 3: Boliger og sammenhængende by

Byggefællesskaber: Det bør undersøges, hvordan kommunen bedst muligt kan understøtte muligheden for, at borgere kan gå sammen i byggefællesskaber. Byggefællesskaber nyder udbredelse i vores nabolande, hvor erfaringerne bl.a. viser, at byggefællesskaber smitter positivt af på deres nabolag og bidrager til byen med en større mangfoldighed i byggeriet. Der er gode eksempler på byggefællesskaber i Odense og Køge, men det er vanskeligt at komme i gang for interesserede borgere uden en understøttende/rådgivende hånd fra kommunen.

Kapitel 6: Udvikling med respekt for byens sjæl

Opdater de 11 bydelsatlas: Vi er positive overfor afsnittet om kulturmiljøer og den udførte screening. Dog mener vi også, at der oftere bør laves en screening for kulturmiljøer, når bevaringsværdige bygninger skal vurderes. Det mener vi, fordi berettigelsen for en bygnings bevaringsværdi ofte ikke kun omhandler selve bygningen men det kulturmiljø, som den er en del af. Fx er flere af byggerierne udvalgt til Byens Sjæl ikke udslag for en unik eller særlig arkitektur men handler i højere grad om, at det befinder sig på et særligt sted i byen.

I Arkitektforeningen mener vi derfor, at der benyttes fagligt funderede metoder til værdisætning af vores kulturmiljøer og stiller os uforstående overfor, hvorfor man ikke har valgt at revidere de 11 bydelsatlas, som i perioden fra 1991 til 1996 blev fremstillet for hver af kommunens bydele med gennemgang af bevaringsværdier i bydelen og dens bygninger. Hvert atlas blev fremstillet af Miljøministeriet, Planstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune.

Fordelen ved de 11 bydelsatlas var, at de modsat Byens Sjæl redegjorde for bydelens hovedtræk og de by-arkitektoniske sammenhænge, og hvilke bygninger, der har fået tildelt en høj, middel eller lav bevaringsværdi. Herved redegjorde de 11 bydelsatlas ikke kun for bevaringsværdige bygninger men også deres kulturmiljøer.

Det vil derfor være en oplagt og overkommelig opgave at genbesøge disse unikke beskrivelser og lade dem være udgangspunkt for en opdatering. I en revideret udgave ville det ligeledes være ønskværdigt at bygge videre på eksisterende viden og tilføje et nyt afsnit, som beskriver områder med potentiale for renovation eller transformation.

Fokus på 1960'ernes og 1970'ernes byggeri - hverdagsarkitekturen

Den aktuelle sag om facaderenoveringen af SAS-bygningen viser, at der er udfordringer med at bevare vores nyere bygninger. Der bør være mere politisk opmærksomhed på den periodes byggerier. Der er tale om en særlig epoke, hvor velfærdssamfundet, som vi kender det i dag, for alvor tog fart. Det samme gjorde byggeriet af boliger og institutioner, hvilket naturligvis også har smittet af på byens sjæl. Sagen om SAS-bygningen har fået stor opmærksomhed, fordi det er en markant bygning, der giver byen karakter.

Andre mindre kendte bygninger fra perioden kan ikke forventes at blive reddet fra renoveringsprojekter, der ikke er tro mod de oprindelige tanker - eller sågar reddet fra nedrivning. Det skyldes blandt andet, at periodens byggerier sjældent fredes.

Dermed er det op til kommunen at lave en strategi for, hvordan periodens bygninger, der bidrager til byens identitet, kan bibeholdes - også blandt hverdagsarkitekturen som skoler, institutioner, boliger mv.

Arkitektforeningen står til rådighed for en videre dialog om det videre arbejde med kommuneplanstrategien.

MATERIALE:

hoeringsvar kk kommuneplanstrategi arkitektforeningen 290923.pdf



Arkitektforeningen
Danish Association of Architects

Til Københavns Kommune

Arkitektforeningens bemærkninger til Københavns Kommunes kommuneplanstrategi

29.09.2023

Arkitektforeningen takker for muligheden for at bidrage til denne høring vedr. kommuneplanstrategien for Københavns Kommune "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

Københavns Kommunes kommuneplanstrategi er yderst relevant for Arkitektforeningens interesser og arbejde, da den helt overordnet imødekommer mange væsentlige udfordringer, som en moderne storby står overfor, fx klima, befolkningsvækst, sociale udfordringer, som alle påvirkes af den måde, hvorpå vi planlægger og designer vores fysiske miljø.

Generelle bemærkninger

Copenhagen Lessons: Københavns Kommune er i 2023 udpeget som arkitekturhovedstad af UNESCO, der bl.a. markeres med en lang række events, der hylder den gode arkitektur og de mange tiltag, fx hvordan den måde, vi bygger på, er med til at løfte forskellige samfundsudfordringer. For det er det, som arkitekturen og gode fysiske planlægninger understøtter – nemlig det gode liv i byen.

I juli 2023 dannede København rammerne for den internationale organisation UIA's World Congress of Architects, hvor over 6.000 arkitekter fra hele verden deltog i debatter og oplæg om, hvordan FN's 17 Verdensmål kan inkorporeres i byggeriet og den fysiske planlægning for at skabe en mere bæredygtig omstilling i bred forstand.

Et produkt af kongressen er de 10 principper eller pejlemærker "Copenhagen Lessons". De 10 principper er fastlagt i samarbejde mellem UIA Verdenskongressen for Arkitekter 2023, Det Kongelige Akademi – Arkitektur, Design, Konservering samt Arkitektforeningen. Videnspartnere er Rambøll og Henning Larsen.



Arkitektforeningen
Danish Association of Architects

Copenhagen Lessons sigter mod at skabe et fælles sprog for at fremskynde en mere bæredygtig omstilling i branchen, både for praktikere og investorer men også for at opfordre politikere til at støtte op med lovgivning, både lokalt, nationalt og globalt. Afgørende er det også, at ændringerne implementeres på tværs af hele branchen og at videndeling og partnerskaber bidrager til at prioritere og målrette indsats og ressourcer fremover.

De 10 principper er:

1. **Værdighed og deltagelse** for alle mennesker er fundamental i arkitekturen. Der er ingen skønhed i eksklusion.
2. **Mennesker i risiko for at blive ekskluderet** eller *left behind* skal tilbydes bolig først, når vi bygger, planlægger og udvikler.
3. **Eksisterende byggede strukturer** skal altid bruges, før man bygger nyt.
4. **Ingen byudvikling må udradere grønne områder.**
5. **Naturlige økosystemer og fødevarerproduktion** skal prioriteres uafhængigt af byggeri.
6. **Ingen jomfruelige ressourcer** må bruges i byggeri, hvis genbrug er mulig.
7. **Intet byggeaffald** må produceres eller efterlades fra byggeprojekter.
8. Når man anskaffer materialer til byggeri skal **lokale, genanvendelige materialer** prioriteres øverst.
9. Alt, hvad vi bygger, skal **optage mere CO₂, end det udleder.**
10. Ved byudvikling, planlægning og konstruktion i det byggede miljø skal **samtlig aktivitet have en positiv virkning på økosystemer og forsyninger af rent drikkevand.**

Det er vores opfattelse, at det er pejlemærker, som Københavns Kommune kan bruge i forbindelse med den fremtidige udvikling i kommunen. Som vært for kongressen og forbillede for resten af verden i kraft af titlen Arkitekturhovedstad 2023 mener vi, at København bør gå foran og tage de 10 Copenhagen Lessons på sig. Derfor opfordrer vi kommunen til at integrere de 10 principper i den kommende planstrategi om ikke 1:1, så i det mindste gøre det tydeligt, hvordan man har forholdt sig aktivt til de 10 principper, der kom ud af kongressen.

Specifikke bemærkninger

Kapitel 2: Hovedstadens udvikling og mobilitet

Planlægning på tværs af kommunegrænserne: Københavns Kommune udgør sammen med nabokommunerne et sammenhængende byområde. Forstadskommunerne oplever også et stigende indbyggertal med store udviklingsprojekter i bl.a. Høje Taastrup og Albertslund og en kommende letbane, der øger tilgængeligheden/mobiliteten i en central del af hovedstadsområdet.

Siden 1947 har Fingerplanen været et pejlemærke for, hvor byen skal brede sig. Med amternes og Hovedstadens Udviklingsråds nedlæggelse er der ikke længere et demokratisk forum eller en formel myndighed til at lægge de store linjer for



Arkitektforeningen
Danish Association of Architects

udviklingen i hovedstadsområdet. Mangel på koordinering hindrer holdbare og bæredygtige langsigtede løsninger. Fx i forhold til boliger, erhverv, aktive bycentre og natur. I dag er planlægningen kun reguleret i landsplandirektiver, som udstedes af skiftende Miljøministre.

Københavns Kommune når stille og roligt et mætningspunkt i forhold til udviklingen, hvor der så skal ske fortætning i de eksisterende byområder og/eller udviklingen skal ske i tilstødende kommuner. Det bør tale for en etablering af et forum, hvor der er beslutningskraft og økonomisk power til at understøtte udviklingen. Tværkommunal planlægning skal ikke være frivillig men i stedet en del af grundpillerne for kommunernes planlægning.

Kapitel 3: Boliger og sammenhængende by

Byggefællesskaber: Det bør undersøges, hvordan kommunen bedst muligt kan understøtte muligheden for, at borgere kan gå sammen i byggefællesskaber. Byggefællesskaber nyder udbredelse i vores nabolande, hvor erfaringerne bl.a. viser, at byggefællesskaber smitter positivt af på deres nabolag og bidrager til byen med en større mangfoldighed i byggeriet. Der er gode eksempler på byggefællesskaber i Odense og Køge, men det er vanskeligt at komme i gang for interesserede borgere uden en understøttende/rådgivende hånd fra kommunen.

Kapitel 6: Udvikling med respekt for byens sjæl

Opdater de 11 bydelsatlas: Vi er positive overfor afsnittet om kulturmiljøer og den udførte screening. Dog mener vi også, at der oftere bør laves en screening for kulturmiljøer, når bevaringsværdige bygninger skal vurderes. Det mener vi, fordi berettigelsen for en bygningens bevaringsværdi ofte ikke kun omhandler selve bygningen men det kulturmiljø, som den er en del af. Fx er flere af byggerierne udvalgt til Byens Sjæl ikke udslag for en unik eller særlig arkitektur men handler i højere grad om, at det befinder sig på et særligt sted i byen.

I Arkitektforeningen mener vi derfor, at der benyttes fagligt funderede metoder til værdisætning af vores kulturmiljøer og stiller os uforstående overfor, hvorfor man ikke har valgt at revidere de 11 bydelsatlas, som i perioden fra 1991 til 1996 blev fremstillet for hver af kommunens bydele med gennemgang af bevaringsværdier i bydelen og dens bygninger. Hvert atlas blev fremstillet af Miljøministeriet, Planstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune.

Fordelen ved de 11 bydelsatlas var, at de modsat Byens Sjæl redegjorde for bydelens hovedtræk og de by-arkitektoniske sammenhænge, og hvilke bygninger, der har fået tildelt en høj, middel eller lav bevaringsværdi. Herved redegjorde de 11 bydelsatlas ikke kun for bevaringsværdige bygninger men også deres kulturmiljøer.



Arkitektforeningen
Danish Association of Architects

Det vil derfor være en oplagt og overkommelig opgave at genbesøge disse unikke beskrivelser og lade dem være udgangspunkt for en opdatering. I en revideret udgave ville det ligeledes være ønskværdigt at bygge videre på eksisterende viden og tilføje et nyt afsnit, som beskriver områder med potentiale for renovation eller transformation.

Fokus på 1960'ernes og 1970'ernes byggeri – hverdagsarkitekturen

Den aktuelle sag om facaderenoveringen af SAS-bygningen viser, at der er udfordringer med at bevare vores nyere bygninger. Der bør være mere politisk opmærksomhed på den periodes byggerier. Der er tale om en særlig epoke, hvor velfærdssamfundet, som vi kender det i dag, for alvor tog fart. Det samme gjorde byggeriet af boliger og institutioner, hvilket naturligvis også har smittet af på byens sjæl. Sagen om SAS-bygningen har fået stor opmærksomhed, fordi det er en markant bygning, der giver byen karakter.

Andre mindre kendte bygninger fra perioden kan ikke forventes at blive reddet fra renoveringsprojekter, der ikke er tro mod de oprindelige tanker - eller sågar reddet fra nedrivning. Det skyldes blandt andet, at periodens byggerier sjældent fredes. Dermed er det op til kommunen at lave en strategi for, hvordan periodens bygninger, der bidrager til byens identitet, kan bibeholdes – også blandt hverdagsarkitekturen som skoler, institutioner, boliger mv.

Arkitektforeningen står til rådighed for en videre dialog om det videre arbejde med kommuneplanstrategien.

Med venlig hilsen

Lars Autrup
Direktør i Arkitektforeningen

Svar til: Høring 61463 af: Nørrebro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

119

INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 208

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar.

MATERIALE:

høringssvar fra noerrebro lokaludvalg vedr. høring af forslag til kommuneplanstrategi 2023.pdf

Sekretariatet for Nørrebro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring af forslag til Kommuneplanstrategi 2023

Vi har i Nørrebro Lokaludvalg med interesse læst forslag til kommuneplanstrategi 2023. Hvor

visionen for byens udviklings frem til år 2036 beskrives. Vi ønsker at bidrage positivt til planen, bl.a.

ved at inddrage temaer fra vores netop vedtagne bydelsplan.

29. september 2023

Sagsnummer
2023-0389266

Dokumentnummer
2023-0389266-1

Side 30 & 31: Mobilitet:

- Vi mangler at afsnittet inkluderer en strategi om etablering af trafikøer, hvor der stoppes for gennemkørende trafik uden ærinde i kvarteret.
- Vi ønsker at den kommende metroring M5 kommer til at omfatte en metrostation i Stengade og at etableringen sker samtidig for hele den nye metroring.
- Vi ønsker at de meget forurenende knallerter, der bl.a. bruges til madudbringning forbydes. Hvis lovgrundlaget ikke muliggør det, bør der forhandles med distributionsfirmaerne om overgang til el cykler eller el knallerter.
- Vi vil på Nørrebro have fokus på at alle børn lærer at cykle og vi arbejde for at styrke trygheden for børn på cykelstierne bl.a. via cykelgader med cykelsti.

Side 34: Dilemma: Hovedstadens byudvikling og mobilitet:

- Vi støtter visionen om bilfri bydele. Konkret ønsker vi at det nye boligområder Vingelodden planlægges som bilfri område, hvor privat kørsel forbydes eller begrænses ved etablering af p-anlæg ved indkørsel til området, så kun få biler med ærende i området som udrykningskøretøjer og skraldebiler kan køre ind i

Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg
Nørrebrogade 208
2200 København N

EAN-nummer
5798009800466

området. Gader og pladser prioriteres til gang og ophold samt cykler og der sikres let adgang til S-tog og busser på Tagensvej.

Side 44 - 51. En by der vokser:

- Der vil udover Vingelodden, kun være meget begrænsede muligheder for nybyggeri i bydelen. Her skal boliger og institutioner prioriteres, mens vi ønsker et stop for hotelbyggeri.
- Trods vores begrænsede mulighed for nybyggeri vil vi foreslå at planen rummer en vision om garanti for tag over hovedet for studerende, som det er indført i Århus.
- Vi ønsker også at der arbejdes konkret for lovgivning der reelt muliggør seniorbofællesskaber.

Side 72 - 73: Grønt og blå København:

- Der mangler en strategi for det ferske vand. Vi ønsker at Lygten Å åbnes reetableres som åbent LAR-løb fra Hillerødgade til Bispeengbuen, hvor den forbindes med Ladegårdsåen, som vi foreslår bliver åbnet fra Nordre Fasanvej langs Bispeengbuen og videre gennem Åparken frem til søerne, en strækning på over 2 kilometer. Samtidig ønskes en plan for rekreativ brug af byens grundvand som i de senere år er steget og som giver problemer i kældrene forskellige steder i byen.

Side 80 - 87. Kulturarv:

- Nørrebros historie som tidligere arbejderkvarter med bygninger og pladser der emmer af historie skal bevares. Derfor mener vi også at arbejdet med bevarende lokalplaner bør indgå i strategiplanen.

Store dele af planen har vi ikke omtalt da vi er enige i visionerne. Det gælder bl.a. den foreslåede forbindelse mellem Ydre Nørrebro/Vingelodden og Lersøparken. Og forslaget om at almene boliger udgør op til 40 % i København.

I forbindelse med vores arbejde med Bydelsplanen for Nørrebro 2023-26 har vi været i dialog med rigtig mange nørrebroere om netop disse temaer og bemærkninger. Vi har bl.a. haft en borgerpanelsundersøgelse ude om trafik og mobilitet, hvor 2.136 nørrebroere gav deres mening til kende ift. metroring m5 og en metrostation i Stengade, og også til Vingelodden som et potentielt bilfrit kvarter. Derudover har vi undersøgt bydelens holdninger til bevarende lokalplaner i en borgerpanelsundersøgelse i 2020 med 2.395 respondenter, og arbejder aktivt på formidling og kortlægning af

bydelens kulturarv i år. Sidst har vi i en årrække arbejdet med Ladegårdsåen og den delvise nedrivning af Bispeengbuen i samarbejde med Åbn Åen og Miljøpunkt Nørrebro og haft utallige debatter med bydelen om dette bl.a. på vores facebook-plattform. Vi har desuden udarbejdet et visionsoplæg for Vingelodden baseret på lokal dialog med området interessenter der også ligger til grund for vores høringssvar.

Venlig hilsen
Mogens Petersen
Forperson for Nørrebro Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Morten Klöcker Grønbæk

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

118

INDSENDT AF

Morten Klöcker Grønbæk

BY

Frederiksberg C

POSTNR.

1807

ADRESSE

Schlegels alle 9, 2.tv

HØRINGSSVAR

Høringsvar afgivet af professor Morten Grønbæk på vegne af professor Annette Kjær Ersbøll, professor Torben Sigsgaard, seniorforsker Steen Solvang Jensen, professor Ulla Vogel, professor Zorana Jovanovic Andersen, lektor Marie Pedersen, professor Steffen Loft, lektor Teis Nørgaard Mikkelsen, professor Geo Clausen og seniorrådgiver Kåre Press-Kristensen.

Det er gruppens opfattelse, at der er tale om en flot strategi, der indeholder gode muligheder for at udvikle København i de kommende år. I nedenstående gives en overordnet *faglig* tilbagemelding med vægt på forhold omkring luftforurening og sundhed.

Luftforurening bidrager til kortere liv, udvikling og forværring af sygdom og en lang række andre negative helbredskonsekvenser

Gruppen har gennem flere år i regi af deres deltagelse i Københavns Kommunes ekspertgruppe for sundhed og luftforurening bl.a. i en række anbefalinger understreget, at luftforurening har stor betydning for københavners sygelighed og sundhed. På den baggrund er gruppen glad for, at luftforurening nævnes i kommunalplansstrategien (side 20, side 35).

I udkast til kommunalplansstrategi fremhæves dog udelukkende sammenhæng ml. luftforurening og for tidlige dødsfald (side 35). Gruppen anbefaler, at det de samme steder i strategien nævnes, at en stor andel af københavnere påvirkes negativt og bliver syge som følge af luftforureningen i byen. Eksempelvis forårsager luftforurening hjerte- og karsygdomme, ligesom det forværrer symptomer og behov for medicinsk behandling for en række lunge- og luftvejssygdomme. Det kan således evt. med fordel beskrives i strategien *hvor mange* københavnere, der hvert år berøres af sygdom, der kan være forårsaget af luftforurening som et supplement til fakta om mortalitet.

Konkretisering af opfyldelse af WHO's retningslinjer

Kommuneplanstrategien beskriver Københavns Kommunes målsætning om at overholde WHO's retningslinjer for luftkvalitet (side 20). Gruppen opfordrer til, at det med strategien gøres klart, at det er ønskværdigt, at Københavns Kommune hurtigst muligt sikrer opfyldelse af WHO's nyeste retningslinjer. Jo før Københavns Kommune kan opfylde WHO's retningslinjer, jo flere helbredseffekter

kan "spares" for borgerne (fx mindre sygdom og færre gener blandt københavnernes eller færre københavnere, der bliver syge). Gruppen foreslår, at Københavns Kommune indskrives et *konkret årstal* for målopfyldelse af WHO's retningslinjer i strategien på samme måde, som der er opstillet konkrete målsætninger for transport.

Reduktion af brændefyring i Københavns Kommune

Gruppen bemærker, at brændefyring og anden biomasse er en primær lokal kilde til partikelforurening i Københavns Kommune. Luftforurening fra brændefyring er således sammen med vejtrafik de største kilder i København til helbredseffekter og sygelighed blandt københavnernes. På den baggrund opfordrer gruppen til, at der i kommuneplansstrategien er en tydelig ligestilling mellem vejtrafik og brændefyring som kilder til sundhedsskadelig luftforurening. Gruppen noterer sig endvidere, at brændefyring bidrager væsentligt til indeklimaforurening – og dermed til endnu flere negative helbredseffekter blandt borgerne. På baggrund af ovenstående er det gruppens anbefaling, at kommuneplansstrategien beskriver, hvordan reduktion af brændefyring kan finde sted i Københavns Kommune – eller som minimum, at kommunen ønsker at arbejde for at sikre mindre brændefyring i byen i de kommende år. Gruppen bemærker med tilfredshed, at der i Københavns Kommunes Budget 2024 er indgået aftale om implementering af forbud mod ældre brændeovne (fra før 2008) i områder med kollektiv varmforsyning, hvilket er et første vigtigt skridt mod at reducere brændefyring i kommunen.

Flere mål på trafik-/mobilitetsområdet

Gruppen ser positivt på, at der med kommuneplansstrategien beskrives en bæredygtig retning for udvikling af transport- og mobilitetsområdet. Gruppen ønsker at understrege, at der er en lang række virkemidler til reduktion af luftforurening og dermed også af helbredsbelastning for københavnernes. I forlængelse heraf vil gruppen gerne fremhæve, at det er vigtigt med positive virkemidler for at fremme grøn og klimavenlig transport i byen, således at offentlig transport, cykel og gang bliver de fortrukne valg for et flertal af borgere og besøgende. Der er flere positive virkemidler i Københavns Kommunes Budget 2024, som eksempelvis øget trafiksikkerhed ved udvalgte vejkryds, etablering af flere sikre skoleveje, en ny supercykelsti og muliggørelse af cykling mod ensretning på flere gader i København.

Gruppen anerkender den positive udvikling i trafik og mobilitet (cykel, gang og offentlig transport) i Københavns Kommune. Dog bemærker gruppen en stigning i antallet af biler siden 2012, hvilket har negativ betydning for luftforurening, og dermed for københavnernes sundhed. Gruppen opfordrer til, at denne negative udvikling adresseres i strategien. Eksempelvis således at virkemidler til at reducere fossil vejtrafik (og emissioner) i kommunen beskrives i to overordnede spor med fokus på dels *trafikreducerende* virkemidler, dels *emissionsreducerende* virkemidler som skærpede eller udvidede miljøzoner og nul-emissionszoner.

Gruppen noterer sig endvidere, at der i strategien med fordel kunne være et nuanceret mål for transport og mobilitet fx med opdeling i ture med delebiler, el-biler mv. Endvidere kunne strategien berøre mulige løsninger, der tilgodeser flere grønne bilture. Der kunne også tilføjes eventuelle mål for de transporttydelser som kommune køber eksempelvis renovations-, hjemmepleje- og taxakørsel. Ligesom strategien også med fordel kunne berøre såkaldte "fossile knallerter", der udleder relativt meget forurening. Udfasning af fossile knallerter kunne således være et nyt mål på trafik-/mobilitetsområdet i kommuneplansstrategien.

Flere interessenter om sammen dagsorden

Gruppen anerkender, at der er et stort forureningsbidrag fra kilder udenfor Københavns Kommune og fra udlandet. Luftforurening kender således ikke til lande-, kommune- eller by- og bydelsgrænser. Derfor opfordres Københavns Kommune til at tænke i tværgående løsninger og ikke mindst involvering af forskellige, relevante aktører. Det er ikke kun Københavns Kommune, der arbejder for at fremme den renere luft i hovedstaden og regionen, men eksempelvis også aktører som Region H, Københavns Lufthavn og DSB. Gruppen opfordrer til, at det i strategien gøres klart, at kommunen ønsker dialog og samarbejde på området. Derudover opfordrer gruppen endvidere til at Københavns kommune har øget opmærksomhed på mulige strukturelle tiltag, der kan mindske luftforureningen i hovedstaden.

Luftforurening som en overvejelse i klimaarbejde

Gruppen har med glæde bemærket, at kommuneplansstrategien har et stort fokus på klima og reduktion af CO₂. Dog ønsker gruppen at understrege, at blot fordi et tiltag eller en løsning er klimavenlig, er det ikke nødvendigvis også sundhedsvenligt og vice versa. Derfor kan strategien med fordel være endnu mere eksplicit ift. om de foreslåede virkemidler også har en positiv eller negativ indvirkning på københavnernes sundhed.

Gruppen har særlig opmærksomhed på, at der er forskellige holdninger til og kommunikation om sammenhænge ml. brænde og anden fast brændselsfyring og udledning af CO₂. Gruppen ønsker at understrege, at brændefyring ikke er CO₂-neutralt. Det er bl.a. stadfæstet af Forbrugerombudsmanden. Brændefyring afgiver sod som bidrager til global opvarmning og dermed klimaforandringer. Reduktion af brændefyring er således både et sundheds- og klimaforbedrende tiltag. Dette kan med fordel fremgå af strategien.

Pva. gruppen
Professor Morten Grønbæk

Svar til: Høring 61463 af: Karsten Kronborg

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

117

INDSENDT AF

Karsten Kronborg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kløvermarken

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Kløvermarksvej

HØRINGSSVAR

Venligst se vedhæftede

MATERIALE:

hoerings svar kloevermarken as.pdf

På vegne af

Kløvermarken A/S

Amagerbros kvarter, matrikel 491

Kløvermarksvej 70/Raffinaderivej 20, 2300 København S

Kbh., 29.09.2023

Hørings svar til Københavns Kommune Kommuneplanstrategi 2023

Det er Kløvermarken A/S' forslag at fremrykke perspektivområde 8 benævnt "Kløverparken" til den første del af planperioden, således at en dialog omkring fremtidig lokalplansramme/lokalplan kan påbegyndes, når metrolinje M5 forventeligt besluttet og dermed skaber en væsentlig del af den fremtidige infrastruktur i området.

Der ønskes en byudvikling med blandet bolig og erhverv, herunder med bevarelse af en eller flere af de markante erhvervsbygninger, der i dag pryder området.

Kløvermarken A/S ser frem til at diskutere mulighederne med Københavns Kommune og andre, som har en interesse i udviklingen af området omkring Kløvermarkens boldbaner.

Vi ser frem til en konstruktiv dialog.

Med venlig hilsen

Kløvermarken A/S

Karsten Kronborg

Svar til: Høring 61463 af: Hanne Schmidt

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

116

INDSENDT AF

Hanne Schmidt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Enhedslisten Amager Vest

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Brigadvevej 38

HØRINGSSVAR

Den kan ikke afsende med høringssvaret i dette felt. Det fremgår der er en ukorrekt zipkode.

MATERIALE:

hoeringssvar til kommunestrategiplanen fra hanne schmidt.pdf

Høringsvar til Københavns kommuneplanstrategi

Fra Arkitekt Hanne Schmidt medlem af Enhedslisten

Til forordet af borgmester Sofie Hæstorp Andersen

Mange sætter et stort spørgsmålstejn ved påstanden om København både er verdens bedste by og mest klimavenlige by.

Bevisligt er mange borgere økonomisk, socialt og boligmæssigt ringere stillet end for over 20 år siden, hvor kapitaliseringen af ejer- og andelsboliger tog voldsom fat: hertil har ændringer i lejeloven og lejeboliger opkøbt af udenlandske kapitalfonde og spekulanter forringet lejerens rettigheder.

Vi ser at mindrebemidlede ikke mere har råd til at bo i byen til trods for behov for boliger netop til de mange der arbejder i lavtlønsstillinger og de mange ufaglærte arbejdere som er nødvendige for at holde byens hjul i gang døgnet rundt. Hertil er der de mange borgere der er afhængig af folkepension og andre overførselsindkomster.

Sociale hensyn i den fysiske planlægning er i dag blevet underlagt forskellige store udviklingselskaber herunder By&Havn, hvis formål først og fremmest er at skabe mest muligt profit, og ønsket om 25 % almene boliger umuliggøres af grundpriser drevet op grundet omfattende ejendomsspekulation. Borgmesteren m.fl. opfatter den stigende befolkningsvækst som positivt, uanset at almindelige indfødte københavnere er modstandere af det, men kun oplever mere og mere forurening, støj og trængsel og ringe rekreative områder. Ikke mindst tvinges deres børn væk fra deres familier og hjemby, da de ikke har råd til at bo.

Klima og miljø

Bevislig er byen ikke klimavenlig i forhold til det samlede CO2 udslip grundet afhængighed af biobrændsel, og de enorme mængder af CO2 udslip der skyldes omfattende byggeri og anlæg og trafikken.

Befolkningstilvæksten som fører fortsat til stigende trængsel på gader og veje, og skaber ulidelige forhold for mange af byens indbyggere, og kommunens miljøforvaltning står magtesløse overfor de mange klager over støj og luftforurening som fremsendes.

Man har øget bebyggelsesprocenten ved nybyggerier i forhold til tidligere tiders krav, så der gives ikke plads til brugbare rekreative arealer mellem husene, så påstanden om mere natur i byen modarbejdes tydelig af de lokalplaner der godkendes.

Københavns kommune har i samarbejde med staten bidraget til at tidligere fredet grønne arealer er plastret til med byggerier; Ørestad på Amager Fælled og Kalvebod fælled, samt Stejlepladsen i Sydhavnen foruden enhver tomt rundt om i byen bebygges. Hertil er vedtaget af anlæggelse af en Lynetteholm, der bidrager til en miljøødelæggelse af store arealer af ålegræs, der ligesom skove optager CO2 fra atmosfæren, foruden sikrer den marine naturs fauna. Man ignorerer betydningen for Kongedybet og Øresunds afgørende effekt på havstrømme og saltbalancen i Køge Bugt og i Østersøen.

København taler

Hvem der taler for københavnernes forekommer uklart, for København taler ikke med en stemme, da byen dækker over mange forskellige økonomiske sociale og kulturelle lag og aldersgruppe med forskellige behov. I kapitlet opregnes selvindlysende ideer til hvad der kan gøre København til en attraktiv by, uanset at byudviklingen i praksis er udenfor demokratisk kontrol, da det er Metroselskabet, By&Havn og diverse udviklings- og ejendomsspekulanter, der reelt sætter rammerne for byudviklingen.

Hertil bygges efter helt utilstrækkelige bygningsvedtægter, hvad angår krav til ægte bæredygtigt byggeri. For over 100 år siden gjorde Københavns socialdemokratiske kommune op med den daværende liberalistiske byudvikling. Kommunen selv og de nye sociale boligselskaber sikrede et hav af gode sunde

boliger med grønne gårde i modsætning til i dag, hvor nybyggeriet ligner fortidens tætte mørke baggårdsbyggerier i henhold til de private bygherrers behov for grov udnyttelse.

En kommuneplan burde i henhold med ideens oprindelige sociale hensigter sikre lokaliseringen af både almene boliger, plejehjem, seniorbofælleskaber, krav som skal indarbejdes i lokalplanerne. En løsning kunne være at ville være ved at udnytte tilbagekøbsrettighederne i mange af byens ejendomme, som kan ombygges til seniorbofælleskaber.

At kommunen har overladt byggeri af nye plejehjem og ældreboliger til det almene boligselskaber, betyder også at de begrænses af at de økonomiske rammer for dem. Det skal ses i lyset med prognoserne for et stærkt stigende antal ældre.

Tilbagevenden til spekulativ liberalistisk boligbyggeri og udliciteringen af kollektiv trafik til diverse private vognmænd udgør et stort tilbageskridt i forhold til Københavns Sporveje/ HT som offentlig ejede selskaber.

Til de i strategiplanens fremsatte dilemmaer kan gives følgende svar:

Hovedstadens byudvikling

Hovedstadens byudvikling skal ses i sammenhæng med hele Sjælland. Der skal skabes forudsætninger for en økonomisk og erhvervsmæssig udvikling, der kan nedsætte behovet for pendling og nedsatte transportafstande, for at skabe en balance mellem bolig arbejdssted der kan minimere transport og bidrage til at nedsætte CO2 og luftforureningen maksimalt.

På Københavns rådhus lukker man øjnene for alt uden for kommunegrænsen og hovedstadsregionen, som nu denne spredt sig til at omfatte hele Sjælland, Falster og Lolland i forhold til bosættelse og pendlere. Derfor er man nødt til at se byen København i samspil med disse områder, både i forhold til en bæredygtig befolkningstilvækst og erhvervsudvikling, hvis der skal gøre noget ved klimaet.

Nogen påstår at storbyen er miljømæssigt bæredygtig, men det passer ikke. Den indebære flere og flere vejanlæg til et stigende antal pendlere og enorme forsyningstransporter, og de fleste nye huse der er helt afhængig af energi til opvarmning og nedkøling.

I lyset af klimakrisen er der brug for et helt nyt syn på urbanisering, hvorfor vi bør se på hvordan vi kan integrere levende bysamfund i øko-urbane netværks byer på Sjælland. Her er der natur og jord nok til direkte at kunne kan levere fødevarer til lokale bysamfund. Her kan der udvikle lokale arbejdspladser der kan skabe balance mellem bolig-arbejdssted.

At tale om København som en bæredygtig by er en absurditet, fordi byen er kun en forbrugende og ikke en producerende by, og uanset drømme om grøn mobilitet vil transportbehovene blot vokse og vokse for pendlere, såvel som de enorme mængder af importerede føde- og forbrugsvarer som byens bosatte konsumere.

Forslag:

Oprettelse af et administrativt og politisk regionsråd der arbejder med fysisk planlægning for hele Sjælland med henblik på en bæredygtig lokalisering af funktioner, der kan sikre bæredygtig lokal økonomisk, social og kulturel vækst på hele øen til gavn for klima og natur.

Regionalplanlægning skal gælde for hele Sjælland, København og Tårnby kommune på Amager med henblik på udvikling af økourbane netværksbyer på hele Sjælland fremfor en centralisering af specifikke funktioner i København, som ikke er bæredygtige ud fra miljømæssige eller sociale vinkler.

En sammenhængende by

Overskriften handler mest om trafikal infrastruktur og henvisning til nye motorveje. For mange over 60 år kan konstateres, at den kollektive trafik i HT's tid fik hele byen til at hænge sammen fra det yderste Vigerslev, Vanløse, Husum til Sundby, endda med langt kortere afstande mellem stoppesteder end nu, hvilket bidrager til at folk hellere tager bilen, og alle uden har store problemer.

Metroen dækker kun en meget begrænset del af byen, og det er jo dennes omkostninger, der har indebåret at busbetjeningen i alle områder uden for metrolinjerne er stærkt forringet.

Forslag:

Genoprettelse af Hovedstadens trafikelskab og genindførelse af et tæt netværk af kollektiv ruter i alle byens kvarterer og omegnskommunerne.

Erhverv

Kommuneplanens strategi har siden år 2003 handlet om at tiltrække kapitalstærke erhvervsgrupper, indenfor detailhandlen, finansielle virksomheder, kontor erhverv, og såkaldte innovative virksomheder. Nye rammebestemmelser for kommuneplanen og en lokalplanlægning har gjort dette muligt, og hermed er traditionel håndværk, småbutikker og mange værksteder og produktionserhverv forsvundet, hvilket har bidraget til en meget skæv social fordeling i byen, der sammen med høje ejendomspriser og huslejer har indebåret en gentrificering, og hermed en social og erhvervsmæssigt udskiftning af byens indbyggere. Prioritering af lokalisering af de store kædebutikker og liberaliseringen af lukkeloven har yderligere indebåret en masse kørende biltransporter der bidrager til landets forurening af emissioner og CO2.

Forslag:

Udlæg i kommuneplanen til forskellige typer erhverv i alle bydele. Udskrive påbud/servitutter til ejere af grunde og ejendomme om betalelige husleje for små næringsdrivere og håndværkere, eller opbygge en erhvervsfond, der kan bidrage til huslejestøtte med henblik på nye værksteder og et levende butiksliv der kan konkurrere med de store kæder.

Klima

Kommunens lokalplaner tilpasses de spekulative grundejere og hver en tomt bebygges, uanset behovet for og for åndehuller og grønne områder stiger med befolkningsvæksten. Dominansen af beton og vejanlæg skaber en by der fungerer som en finsk masseovn, uanset man vil plante træer.

Antallet af køretøjer stiger og stiger og de udleder både varme og CO2 og giftige emissioner.

Man overser at byen kun er forbrugende og ikke producerende, og forbruget udgør også en stor % af byens bidrag til CO aftrykket.

Forslag: Stop for al byggeri der ikke er CO2 neutralt. Stop for stigende indbyggertal, når effekten blot er mere og mere transport og øget forbrug og hermed øget CO aftryk.

Fritidsliv

Fritidsliv forekommer i dag mest som et spørgsmål merforbrug og deltagelse i events med et kommercielt sigte. København har de ringeste idrætsfaciliteter for byens børn og unge sammenlignet med enhver anden by i Danmark. Samtidig tilbringer en ny velhavende befolkning deres fritid i store sommerhuse, og bidrager til trængslen og forurening rundt om på Sjællands veje fra til og fra København.

Forslag: Lokalplaner skal fastlægge mange nye områder til idræt, ophold og leg fremfor de boligbyggerier, hvis friarealer er under al kritik.

Byens sjæl og kulturarv

En bys sjæl bygger på dens indbyggere og den sociale kultur de er bærere af, og ikke af dens bygninger. Arbejderklassen som var en dominant faktor, udgør i dag et mindretal i København, og hermed har byen mistet en mangfoldighed af social repræsentation og kultur, som i århundrede udgjorde byens sjæl.

Da arbejderklassen dominerede var der en langt større accept af skæve eksistenser end i dag, hvor byen bevidst udvikles med "Dark Design" for at holde disse typer væk fra de offentlige rum. I gamle kvarterer klager de nye beboere i deres dyre boliger over folk der sidder og drikker øl på en bænk, og vil have dem væk fra gadebilledet. Følge er ofte at bænken fjernes

Kommunens forvaltning har støt givet tilladelse til nedrivninger af kulturhistoriske bygninger og områder, blot for at tilgodese kontorer og dyre boliger til gavn for spekulanter. Kun byens gamle center vil man bevarer som turist attraktion og et forbrugsparadis.

Kulturarv handler også om lokalisering af velfungerende lokale kulturinstitutioner, som f.eks. børne- og ungehuse, biblioteker og de lokalhistoriske arkiver som kommunen nu vil lukke.

Lokal kultur blomstrede engang i offentlig ejede medborgerhuse. Nu bygges de af private investorer, der udlejer lokaler til kommunen og diverse foreninger, der så kan leje lokaliteterne i dyre domme.

Forslag:

Fastlæggelse af lokalplaner til alment byggeri uanset om de bliver bygget eller ej. Kommuneplanen skal reservere arealer til skoler, idrætsanlæg og beboerhuse fremover at afvente om der er jord tilbage når grundene er solgt.

Fastlæggelse af arealer med servitutbestemmelser til bestemte borgerrettede funktioner betyder at private spekulanter ikke kan udnytte jorden til spekulation. Man skal ikke kunne ændre lokalplaner udlagt til offentlige formål til privat spekulation med kontor og boligbyggeri, som er sket med på Faste Batteri ved Njalsgade.

Turisme

Indre by minder mest om Bakken, domineret af masseturismen og forbrug. Bydelen er præget af gamle huse, gader og torve, men de almindelige mennesker der engang boede og arbejdede her er for længst væk. Mange lejligheder her fungerer i dag som Airbnb-udlejning, fremfor til fast beboelse.

Yderligere udbygning af København lufthavn giver et CO2 aftryk der skal tillægges byens eget regnskab.

Forslag:

Bremser for en turistudvikling som blot bidrager til øget CO2 aftryk i byen, og et centrum hvor man kun møder andre turister og forbrugstilbud som i alle andre turistbyer. Stop for den udbredte kortidsudlejning til turister.

Trafik

Der fremlægges en beskrivelse af det der kaldes Region Greater Copenhagen: Skåne, Sjælland ned til Lolland: det fremgår at alle regionens virksomheder og velfærdstilbud, skal kunne rekruttere arbejdskraft fra hele denne region.

Ergo - den omfattende pendling, trængsel og forurening som dette mobile arbejdskorps der bor og arbejder inden for dette kæmpe område indebærer, adresseres slet ikke som et problem.

Denne uhensigtsmæssigt lokalisering af bosatte, forskellige arbejdspladser og virksomhedstyper, menes løst ved hjælp af en veludbygget infrastruktur. Men hvad angår kollektiv trafik er den netop ikke tilstede, hverken hvad angår kapacitet eller nærhed til mange boliger og arbejdspladser, hvorefter bilen prioriteres af de mange.

Løsninger vedr. infrastrukturen handler mest om flere spor på motorvejene og anlæg af nye motorveje og herunder en motorringvej nord om Amager; tiltag der blot generer mere trængsel og trafik.

At forvente at folk fortsat skal leve med den omfattende form pendling der lægges op til er umenneskeligt.

Der er brug for en overordnet lokaliseringspolitik, der kan sprede frem for denne centralisering koncentration af bestemte erhverv, og skal der gøre noget for klimaet er det infrastrukturen for kollektiv trafik der skal prioriteres.

Forslag

En fremtidig byudvikling udvikling kræver en bæredygtig lokaliseringspolitik der kan nedsætte transportafstande og det omfattende CO2 aftryk som transporter af enhver art medfører.

Svar til: Høring 61463 af: Sally May Mountfield

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

115

INDSENDT AF

Sally May Mountfield

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Beboer i Indre By

BY

København K

POSTNR.

1452

ADRESSE

Teglårdstræde 11, 1. sal

HØRINGSSVAR

Jeg støtter op om om høringssvar nr. 103, der kommer ind på forhold som:

1. Manglende standardiserede bestemmelser for arealanvendelsen i det historiske kvarter inden for de 3 voldgader i Indre By.
Dette har medført mere fortætning og ikke bevarelse af bygninger, helheden og historien.
2. Siden 2011 har Indre By og Christianshavn, været friholdt for standardiserede bestemmelser, der gælder i resten af København fordi der i området er et bevaringshensyn og muliggøre yderligere boliganvendelse. Men kommunen ønsker også fortætning, som også er sket i Indre By.
<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/58a64fa9-3d92-4e82-8c5e-d5a266552acc/-8bce2b14-c5da-4dd8-bcce-a68ad223e963-bilag-1.pdf>
En bevaring skulle være sket igennem lokalplaner.
3. Der er eksempler på, at hensyn til grundejere vejer tungere end kulturarven i Indre By. Ønske om at imødekomme grundejeres ønsker medfører ofte en fortætning i Indre By, der samlet set giver en højere bebyggelsesprocent end i andre bydele.
4. Ønske om bevarende lokalplaner.
5. Disse forhold giver ikke et Indre by, der tilgodeser ro og plads.
6. Eksempel på prioritering for enkeltpersoner snarere end helheden: Vandfly ved Langelinie for få turister til skade for alle andre.

Så vil jeg gerne nævne at KPS23 går ind og taler om at man ved at sprede hoteller nok kommer til at få mere Airbnb i Indre By, som man nok ikke kan gøre noget ved.

Der må være ting kommunen kan gøre for at sikre at boliger bruges til beboelse og ikke korttidsudlejning. Dette

foregår også i boliger med bopælspligt.

At man ser på erhvervslivet i Indre By og stiller krav til hvor mange cafeer og natklubber et område kan rumme via lokalplaner eller ved at specificere S-kategorien yderligere. Københavns Kommune har mulighed for at specificere hvilket erhverv, der må være i hvilket område, da dette ligger under kommunen. I områder med mange cafeer og meget natteliv har beboelsen svære kår. I andre områder er der for mange butikker rettet imod turister og ikke beboere, til skade for både turister og beboere.

De manglende krav der er i dag, gør det muligt at fjerne lokale butikker ved at forhøje huslejerne væk på en der har råd til at betale frem for at se på hvilke butikker vi har herinde. Markedskræfterne har ikke løst problemet med butikker, da mange udlejere ikke er lokale og tænker på hvordan de påvirker et område, men vil have den højest mulige husleje.

Svar til: Høring 61463 af: Ann Birk Vikkelsø

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

114

INDSENDT AF

Ann Birk Vikkelsø

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Det Grønne Knæ

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Straussvej 16, st.th.

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

230929 hoeringssvar kp23 det groenne knae.pdf

bilag - hoeringssvar kp19 det groenne knae.pdf

Sydhavnen, 29.9.2023

Foreningen Det Grønne Knæ
2450 København SV

Bemærkninger og input til

Høring om Kommuneplanstrategi 2023 for Københavns Kommune

fra Foreningen Det Grønne Knæ, Sydhavnen.

Det Grønne Knæ blev stiftet i 2003 med det formål at sikre et sammenhængende grønt stisystem med tilhørende naturområder fra Sydhavnstippen til Søndermarken, via Karens Minde Aksen, Vestre Kirkegård og Carlsberg-området. Vores høringssvar til Kommuneplan 2019 er stadig relevant og udtryk for foreningens holdninger og vedhæftes derfor som bilag til dette høringssvar.

I det følgende vil vi forholde os konkret til nogle af de overordnede temaer, der fremlægges i kommuneplanstrategien 2023 med ønske om, at de indgår i Kommuneplan 2024.

Resume-afsnittet:

Som der henvises til på side 12 om spørgeskemaundersøgelse via Borgerpanelet indtager ”**Mere plads til bynatur og rekreative åndehuller**” en første plads blandt prioriteringerne. For os betyder det, at de områder vi ønsker at sikre for fremtiden også udbygges og omlægges, så der bliver mere og ikke mindre natur.

Konkret at:

- de i dag matrikulerede, men ikke bebyggede, områder i umiddelbar nærhed af Sydhavnstippen (områderne bag genbrugscentret, for enden af og på begge sider af Speditørvej) i forbindelse med kommuneplan 2024 ændres til rekreative områder. De eksisterende småindustrier erstattes ikke ved ophør og området omdannes til naturområde og de midlertidige flygtningeboliger fjernes igen, når behovet er ophørt. Dette nye naturområde bliver sammenhængende mellem de nybyggede boligområder på Stejlepladsen og den eksisterende Tippen. Dette for at kompensere for bebyggelsen på det tidligere naturfredede område Stejlepladsen og sikre muligheden for stiforbindelse til dette og de øvrige bebyggede områder nord for Bådehavnsgade.

Det ville også hænge godt sammen med det beskrevne mål under afsnittet ”**Sammenhængende by**”:

Forbindelse mellem det gamle og det nye Sydhavn på tværs af jernbane, store veje og til Tippen og over til Vestamager (pkt. 6 – side 44)

For os vil det også hænge godt sammen med udsagnene om Biodiversitet:

Ligeledes skal bynatur, biodiversitet og klimatilpasning samtænkes med byudviklingen, så investeringer i klima tilpasning også gavner biodiversiteten. Omdannelse af eksisterende områder og løbende drift af kommunens arealer skal ske med biodiversitet for øje, eksempel vis i driften af byens veje og stier (Side 76 Biodiversitet).

- I den forbindelse og i sammenhæng med Banestyrelsens planer om udbygning af jernbanelinjen gennem området med 1-2 spor mere, ønsker vi de kommende nye stibroer omdannet til også at rumme et bredere grønt bælte, som kan sikre vandring og sammenhæng mellem dyr og planter på

begge sider af banen, det vil sige mellem Tippen-området og Karens Minde Aksen (i stil med de broforbindelser som eksisterer i dag over bane og motorvej på Vestamager-området).

- Et nyt grønt faunabælte langs med banen fra Tippen til Kalvebod Fælled vil også sikre muligheden for vandringer og sikring af biodiversitetens udvikling mellem Amager, Kalvebod-området og Køgebugtlinjen (Natura 2000områder).
- Videre ind mod Vesterbro, Valby og Frederiksberg er der også brug for omdannelser af eksisterende arealer, så de kan fremme biodiversiteten og samtidig betyde en mere sammenhængende og sikre stiforbindelse mellem disse områder og Sydhavnens naturområder.
- For enden af den fantastiske Karens Minde Aksen ved Sjælør Boulevard mod vest, vil en grøn faunapassage over Ellebjergvej/P. Knudsens Gade mod Sjælør Station åbne mulighed for en sådan sammenhæng. Umiddelbart er der ledige arealer mellem Sjælør Boulevard og bebyggelsen ved Hørdumsgade og under jernbanebroen til Sydbanestien, som kunne omdannes til naturområde. Det er så kun selve krydset der udgør en stor udfordring for en omdannelse til faunapassage.
- En åbning i hjørnet af Vestre Kirkegård ved Banestien og tilsvarende i den modsatte ende af kirkegården ved Vestre Kirkegårds Allé mod broen over Vigerslev Allé vil på samme måde fremme både biodiversiteten og cykelstiforbindelserne.

Den sidste forhindring for såvel dyr og planter, som mennesker, for fri og sikker passage til Søndermarken er så Carlsberg området, hvor det kun er muligt ved en omlæggelse af Gamle Carlsberg Vej og en forbindelse over Valby Langgade.

Alt dette vil også hænge godt sammen med bemærkningen på side 43 i samme afsnit: *"Det er således vigtigt, at der ikke er områder af byen, der lukker sig om sig selv, men at byudviklingen tværtimod skal bidrage til at sikre, at københavnere i og udenfor de udsatte byområder naturligt kommer til at møde hinanden i hverdagen."*

Under afsnittet **Den Rummelige By, skrives der:**

"Men der skal også tænkes i alternative boformer og fleksible boligtyper, som kan omdannes, så de passer til forskellige livsfaser, familieformer og indkomster, alt efter, hvad der er behov for på det givne tidspunkt. Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd. Konstruktive samarbejder om nye, alternative boformer, midlertidighed, fleksible byggesystemer, mindre byggeinitiativer og byggefællesskaber i byen skal føre til, at nutidens byggeri kan bidrage til fremtidens København. Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen. Eksempelvis bofællesskaber for skilsmisseforældre med delebørn, seniorbofællesskaber for ældre, regnbuefamilier, unge studerende og mange flere. Derudover er der behov for flere skæve boliger til hjemløse. Ikke mindst efter hjemløse reformen, der peger på, at hjemløse hurtigere skal i egen bolig med den rette støtte." (Side 46 – Den rummelige by).

Det Grønne Knæ kan fuldt ud tilslutte sig disse ønsker og håber de vil blive til virkelighed med de boliger, der kan/vil blive opført på områderne ved Bådehavngade. Som tidligere anført ønsker vi kun bebyggelse i max. 2 etager i hele området, så det er i harmoni med øvrig eksisterende bebyggelse og naturområderne. Det vil også være godt, hvis der bliver mulighed for eksperimentelt byggeri, som der allerede er en del af i Sydhavnen. I forhold til boligbehovet og sammenhængen med de eksisterende gamle bydele i Sydhavnen er det klart, at boligbebyggelserne udelukkende skal være almennyttige eller kommunale. Den gamle Sydhavn er kendt for sin rummelighed og solidaritet med samfundets udsatte og fattigste borgere.

Bådehavngadekvarterets nærhed til Tippen, Karens Minde og Valbyparken betyder også, at det er oplagt med børneinstitutioner i umiddelbar nærhed til disse naturområder.

I den sammenhæng er det påfaldende at Sydhavnstippen ikke nævnes med ord under

"Eksisterende grønne områder", side 78, på trods af, at den vises på kortet. Sydhavnstippen er det eneste større vilde naturområde i Københavns kommune på Sjællandsiden og er et vigtigt og meget besøgt område, bl.a. for de mange nye beboere, der er flyttet ind på de nybyggede områder i Valby og Sydhavnen, hvor naturområder er fraværende. Det drejer sig om 20-30.000 nye københavnere ud over de 15.000, der bor i de gamle dele af Sydhavnen.

Med venlig hilsen

Ann Vikkelsø, forperson for Det Grønne Knæs

Bilag: foreningens Høringssvar Kommuneplan 2019

Høringssvar Kommuneplan 2019

Fra foreningen Det Grønne Knæ

Generelt

Vi hilser med glæde, at der indledningsvis i forslag til ændret kommuneplan slås fast, at Københavns Kommune vil være "en grøn by". Det ønske deler vi og det er undertegnede forenings formål.

For os er "grøn" lig med "natur" og det er der ikke meget af indenfor kommunegrænsen. Derfor ser vi gerne, at naturen får en større plads i kommunen, så der målrettet og planmæssigt arbejdes for nye arealer, der kan udvikle sig på naturens præmisser, samt at disse nye områder knyttes sammen så de kan åbne mulighed for en øget biodiversitet. Der skal sikres adgangsveje mellem de naturlige områder, hvor dyr og planter kan spredes og formere sig, så der ikke bliver tale om indavl og fald i bestandene.

Grønne forbindelser

I Fingerplanen 2018 gøres der opmærksom på præcis dette forhold og det fastslås, at der skal arbejdes for dette. I "håndfladen", altså de indre dele af Fingerplanen/København, eksisterer der i dag en mulighed for at sikre en sådan "grøn linje", som vi ønsker Kommuneplan19 indtegner (numrene henviser til kort nederst).

Det drejer sig om områderne fra Sydspidsen af Sydhavnstippen, ved Kalveboderne, og ind til Søndermarken/Frederiksberg Kommunegrænse. Fra den fredede del af Sydhavnstippen¹⁾ er der et stort areal af samme vilde naturkarakter, som ikke er sikret²⁾, men som vil være en vigtig del af denne linje ind i landet. På den anden side jernbanen er der et mindre selvgroet skovområde med stiforbindelse³⁾ videre til Karens Minde-området⁴⁾, som indeholder park, dyrefolde til heste og et bevaringsværdigt kulturhus. Herfra starter Sjælør Boulevard⁵⁾, som er en bred akse gennem Musikbyen op mod Valby. Hele denne strækning er beplantet med store træer og vil (i forbindelse med det planlagte skybrudssikringsanlæg i området) kunne få øget biodiversiteten ved mere varieret beplantning. Herfra er der en barriere ved krydset Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade/Ellebjergvej⁶⁾, hvorefter Sjælør Boulevard fortsætter langs Vestre Kirkegård⁷⁾. Her kan der sikres et bredt område til stiforbindelse og beplantning mod indgangen til kirkegården ved Banestien i forbindelse med kommende skybrudssikring. Fra Vestre Kirkegård, via cykel/gangbroen over Vigerslev Allé⁸⁾ til Carlsbergområdet, kan denne grønne kile forbindes med de eksisterende haver på Carlsbergområdet⁹⁾ og via Gamle Carlsbergvej en forbindelse til Søndermarken og Frederiksberg Have.

Bebyggelse af områderne syd for jernbanestrækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Amager:

Hele dette område rummer så store rekreative, naturgivne og kulturelle områder, (som også fremhævet i kommunens egne beskrivelser) at vi ønsker dem bevaret under de nuværende former og bestemmelser. Det drejer sig om Fiskerhavnen¹⁰⁾, dens bebyggelser og Stejlepladsen¹¹⁾, der henligger som vildt naturområde og samtidig udgør en forudsætning for erhvervsfiskerne i havnen.

Dog er vi enige i, at området mellem Bådehavnsgade og Sydhavnstippen¹²⁾ kan omdannes til boligområde i stedet for det nuværende industriområde. Men vi ønsker at al fremtidig bebyggelse skal holdes indenfor rammerne af B1. (Områdebetegnelse for boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 40. En maksimal bygningshøjde på 10 meter og en friarealprocent på 100.) Dette set i forhold til den eksisterende lave bebyggelse og de naturområder, som også fortsætter på den anden side banen omkring haveforeningerne og det tæt/lave rækkehusbyggeri ved Thomas Koppels Allé.

Øvrige stiforbindelser og sammenhæng med nærområderne

I forhold til den øvrige bebyggelse i Sydhavnen er det vigtigt at sikre gode og lette adgangsforhold til fornævnte områder. Først og fremmest for de mange nye boligbebyggelser på Holmene og omkring Sydhavnsgade, hvor der ikke er friarealer eller naturområder overhovedet, men en stor befolkningstæthed.

Den kommende metrostation Sluseholmen vil blive et vigtigt udgangspunkt for alle københavnere og turister, der ønsker hurtigt at komme ud til disse enestående områder i Hovedstaden. Her vil en grøn korridor langs Bådehavnsgade mod Sydhavnsgade og Borgmester Christiansensgade¹³⁾ og en eller flere stibroer over Sydhavnsgade sikre de bløde trafikanter ordentlige adgangsforhold til disse.

Væsentlighedsvurdering - Bådehavnsgade Syd/Øst - Stejlepladsen, samt Selinevej Nord

I forbindelse med Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2019 har Rambøll udarbejdet en væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for til Københavns Kommune.

En væsentlighedsvurdering er en foreløbig screening efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1. Med de oplysninger, der fremgår om de påvirkninger, som byggeprojektet på Stejlepladsen vil have af Natura 2000-området, er det efter vores opfattelse tydeligt, at der skal laves en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2, og at den fremlagte vurdering ikke opfylder disse krav. Derfor bør kommunen få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Før den foreligger, er det ikke muligt at afgøre, om der kan meddeles tilladelse jf. Habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2.

Venlig hilsen

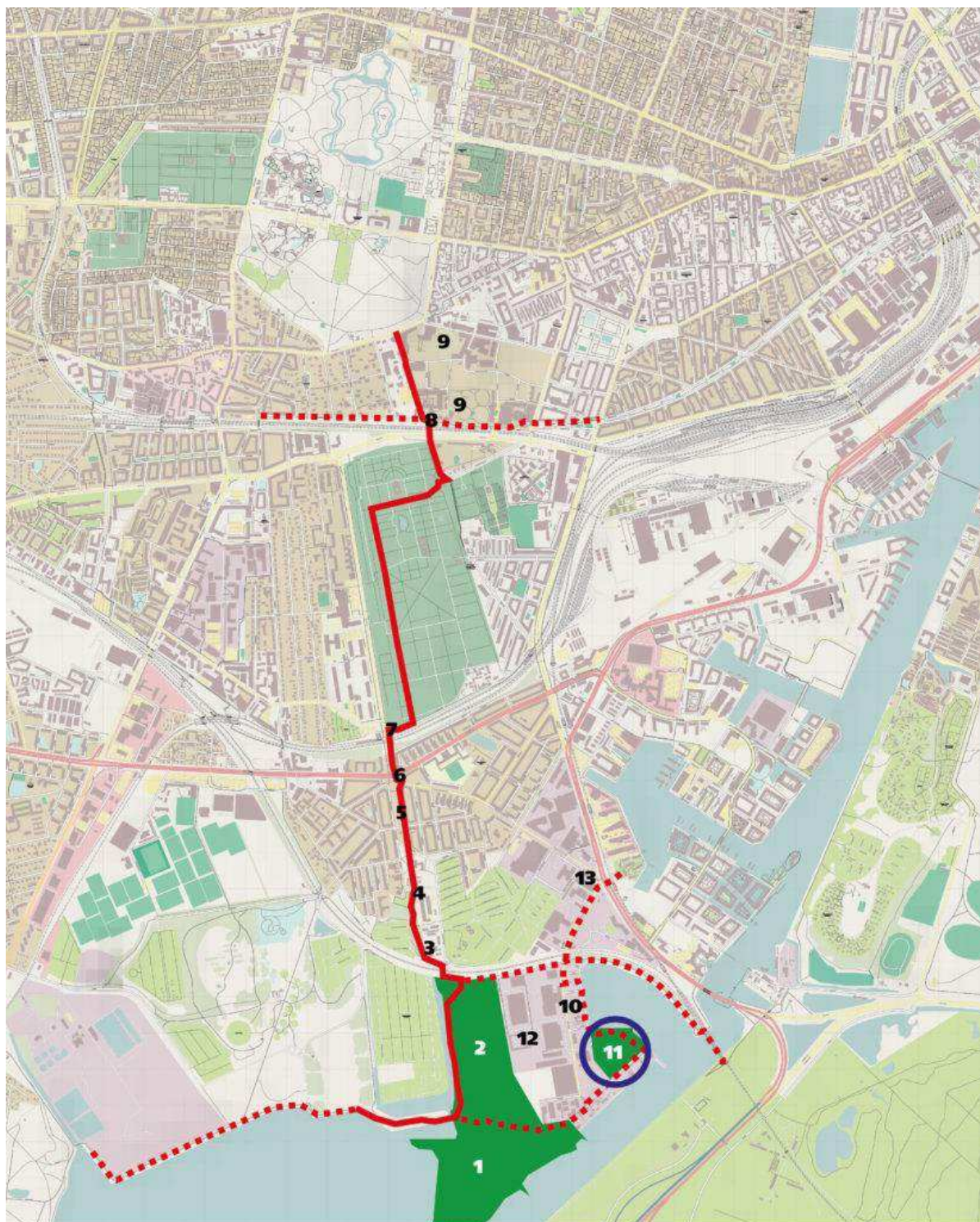
Det Grønne Knæ, på foreningens vegne

*Ann Vikkelsø, formand
Straussvej 16 st.th.
2450 Kbh SV*

Foreningen Det Grønne Knæ, har siden 2003 arbejdet for at sikre nogle af de eneste naturområder i Københavns Kommune imod bebyggelse, samt mulige grønne forbindelser ind mod Vesterbro, Valby og Frederiksberg.

Læs mere om dette på foreningens hjemmeside: www.detgrønneknæ.dk.

Det Grønne Knæ arbejder for ovenstående i Kongens Enghave Lokaludvalg og sammen med andre lokale foreninger, for eksempel Fiskerhavns Vener og Amagerfælleds Vener, samt den landsdækkende sammenslutning Natur- og Fredningsalliancen



Svar til: Høring 61463 af: Frederik Noltenius Busck

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

113

INDSENDT AF

Frederik Noltenius Busck

VIRKSOMHED / ORGANISATION

CPH Village

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 161 e, st. tv

HØRINGSSVAR

København, 29.09.2023

Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen

Rådhuset, 1599 København V

Høringssvar vedrørende Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad 2024

København er ikke fremtidens klimavenlige hovedstad - men det kan København blive

København har opnået global anerkendelse som en klimavenlig by. Vi må desværre konstatere, at denne anerkendelse ikke er berettiget, når man ser på fakta.

Det er vigtigt at indse, at hvis alle verdens byer forsøger at kopiere København i sin nuværende form og funktion, vil vi overskride planetens grænser i en grad, så jordens økosystemer ikke kan komme tilbage i balance.

For at København kan blive en reelt klimavenlig hovedstad, er det nødvendigt, at klimaet prioriteres øverst i hierarkiet for alle kommunens aktiviteter og beslutninger. Dette kræver en bred forståelse og

engagement fra borgere, virksomheder og offentlige institutioner.

Vores mål skal være at bringe vores træk af ressourcer ned på et absolut bæredygtigt niveau, hvor økosystemerne kan reproducere sig selv i samme omfang, som Københavnerne og verdensborgere forbruger.

Javist, København har beundringsværdige bedrifter som fortjener påskønnelse og udbredelse: Hovedstaden er en vidunderlig cykelby med skønne rekreative blå områder. Men derudover har København ikke væsentlige afprøvede løsninger, som det er ansvarligt at skalere op til verdens byer.

Den gode nyhed er, at den falske fortælling om København som en klimavenlig by rummer et fantastisk potentiale. For når mange af verdens byer ser til København for løsninger, har vi muligheden for at gøre en positiv forskel som er mange, mange gange større end vores egen indsats.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at Kommuneplanstrategien bruges som et redskab til at udarbejde en handlingsplan for klimavenlighed, som kan tjene som en model for andre byer globalt. Der findes kendte og velafprøvede midler til at radikalt at reducere klimabelastningen inden for fødevarer, transport, energi og byggeri, og vi er klar over.

Vigtigst opfordrer vi til, at Kommuneplanen også skaber rammer for at udforske og udvikle nye metoder og løsninger, som vi måske endnu ikke kender, men som vi skal bruge for at omstillingen lykkes.

Der er behov for at muliggøre eksperimenter og test af nye koncepter og samarbejdsformer. Kommunen skal træde tilbage og give plads til kreativiteten. Dette indebærer også at acceptere, at ikke alle eksperimenter vil lykkes, men vi er nødt til at være risikovillige for at finde de nye løsninger, som vi så desperat har brug for.

Konkret kan bl.a. byudviklingsområderne fungere som testzoner for nye byggestile, bolig- og arbejdsformer, mobilitetsløsninger og energiformer. Borgerne og virksomhederne kan inddrages i disse eksperimenter, og både de vellykkede og mindre vellykkede resultater kan tjene som læring og inspiration.

At placere klima øverst på dagsordenen betyder ikke, at andre vigtige dagsordener skal glemmes. Vi har stadig brug for flere billige boliger i København, vi skal tage fat på problemet med ensomhed, og vi skal ændre opfattelsen af det gode liv fra et liv med højt forbrug til et mere bæredygtigt liv. Disse

dagsordner kan heldigvis rummes inden for visionen om København som fremtidens klimavenlige by.

Vi har i København stillet os frem til verdens skue og fortalt verdens byer, at de skal følge Københavns eksempel. Med det følger et et kolossalt ansvar, men også en enorm mulighed for at skabe global forandring.

Det kræver mod og beslutsomhed for alle aktører at gennemføre disse ændringer, men et første skridt er, at de folkevalgte anviser vejen og muliggør forandringerne - i det mindste ikke stiller sig i vejen for dem.

Lad os omfavne denne mulighed ved at omsætte ord til handling, trække op i ærmerne og gå i gang.

Vi ser frem til at se Kommuneplan 2024 tage højde for disse vigtige hensyn og se København blive en sandt klimavenlig hovedstad.

Med venlig hilsen,

Frederik Noltenius Busck
CPH Village

MATERIALE:

cph village hoeringssvar koebenhavns kommuneplans strategi 2023 1.pdf

København, 29.09.2023

Københavns Kommune
Borgerrepræsentationen
Rådhuset, 1599 København V

Høringssvar vedrørende Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad 2024

København er ikke fremtidens klimavenlige hovedstad - men det kan København blive

København har opnået global anerkendelse som en klimavenlig by. Vi må desværre konstatere, at denne anerkendelse ikke er berettiget, når man ser på fakta.

Det er vigtigt at indse, at hvis alle verdens byer forsøger at kopiere København i sin nuværende form og funktion, vil vi overskride planetens grænser i en grad, så jordens økosystemer ikke kan komme tilbage i balance.

For at København kan blive en reelt klimavenlig hovedstad, er det nødvendigt, at klimaet prioriteres øverst i hierarkiet for alle kommunens aktiviteter og beslutninger. Dette kræver en bred forståelse og engagement fra borgere, virksomheder og offentlige institutioner.

Vores mål skal være at bringe vores træk af ressourcer ned på et absolut bæredygtigt niveau, hvor økosystemerne kan reproducere sig selv i samme omfang, som Københavnerne og verdensborgere forbruger.

Javist, København har beundringsværdige bedrifter som fortjener påskønnelse og udbredelse: Hovedstaden er en vidunderlig cykelby med skønne rekreative blå områder. Men derudover har København ikke væsentlige afprøvede løsninger, som det er ansvarligt at skalere op til verdens byer.

Den gode nyhed er, at den falske fortælling om København som en klimavenlig by rummer et fantastisk potentiale. For når mange af verdens byer ser til København for løsninger, har vi muligheden for at gøre en positiv forskel som er mange, mange gange større end vores egen indsats.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at Kommuneplan 2024 bruges som et redskab til at udarbejde en handlingsplan for klimavenlighed, som kan tjene som en model for andre byer globalt. Der findes kendte og velafprøvede midler til at radikalt at reducere klimabelastningen inden for fødevarer, transport, energi og byggeri, og vi er klar over.

CPH VILLAGE

Vigtigst opfordrer vi til, at Kommuneplanen også skaber rammer for at udforske og udvikle nye metoder og løsninger, som vi måske endnu ikke kender, men som vi skal bruge for at omstillingen lykkes.

Der er behov for, at Kommuneplan 2024 muliggør eksperimenter og test af nye koncepter og samarbejdsformer. Kommunen skal træde tilbage og give plads til kreativiteten. Dette indebærer også at acceptere, at ikke alle eksperimenter vil lykkes, men vi er nødt til at være risikovillige for at finde de nye løsninger, som vi så desperat har brug for.

Konkret kan byudviklingsområderne fungere som testzoner for nye byggestile, bolig- og arbejdsformer, mobilitetsløsninger og energiformer. Borgerne og virksomhederne kan inddrages i disse eksperimenter, og både de vellykkede og mindre vellykkede resultater kan tjene som læring og inspiration.

At placere klima øverst på dagsordenen betyder ikke, at andre vigtige dagsordener skal glemmes. Vi har stadig brug for flere billige boliger i København, vi skal tage fat på problemet med ensomhed, og vi skal ændre opfattelsen af det gode liv fra et liv med højt forbrug til et mere bæredygtigt liv. Disse dagsordener kan heldigvis rummes inden for visionen om København som fremtidens klimavenlige by.

Vi har i København stillet os frem til verdens skue og fortalt verdens byer, at de skal følge Københavns eksempel. Med det følger et kolossalt ansvar, men også en enorm mulighed for at skabe global forandring.

Det kræver mod og beslutsomhed for alle aktører at gennemføre disse ændringer, men et første skridt er, at de folkevalgte anviser vejen og muliggør forandringerne - i det mindste ikke stiller sig i vejen for dem.

Lad os omfavne denne mulighed ved at omsætte ord til handling, trække op i ærmerne og gå i gang.

Vi ser frem til at se Kommuneplan 2024 tage højde for disse vigtige hensyn og se København blive en sandt klimavenlig hovedstad.

Med venlig hilsen,

Frederik Noltenius Busck
CPH Village

Svar til: Høring 61463 af: Per Henriksen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

112

INDSENDT AF

Per Henriksen

BY

København S.

POSTNR.

2300

ADRESSE

Samosvej 24

HØRINGSSVAR

Det er en planlægningsmæssig kapitalbrøler at arbejde ud fra den planmæssige antagelse at det er fysisk muligt at bygge en hel ny by i den københavnske Østhavn (Nordhavn, Lynetteholmen, Refshaleøen, Kløverparken) på op til 100.000 indbyggere og et næsten tilsvarende antal arbejdspladser.

Trafikken vil bryde fysisk sammen langt tid inden byudviklingsplanerne for Østhavnen er i nærheden af at blive realiseret. Den kraftige udbygning af Østhavnene står derfor i skærende modsætning til enhver bæredygtig robust planlægning af København.

Dertil kommer at det er et gigantisk generationstyveri, allerede nu belåne fiktive byggegrunde på bunden af Øresund - med de fremtidige københavnere som kautionister for i realiteten et kommunalt pyramidespil.

Lynetteholmen flertallet på Københavns Rådhus er godt i gang med at ødelægge København.

Svar til: Høring 61463 af: Søren Halskov Nissen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

111

INDSENDT AF

Søren Halskov Nissen

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 138

HØRINGSSVAR

De grønneområder nær dig skal dø - Det burde være titlen på Kommunalplansstrategien.

Funderet i faktiske trafiktal, gennemgår det vedhæftede høringssvar i detaljer hvordan københavnskommune påstår de prioriterer grønneområder og grønne løsninger. Men faktisk prioriterer de løsninger der nedprioriterer cykler, som kræver gigantiske mængder beton og som vil øge trafikproberne i København.

Lynetteholmen bliver væsentlig dyrere end planlagt. Udsigten til de høje renter alene må være en streg i regningen. Lynetteholmen kommer til at ske uanset. Spørgsmålet er om vi kan regne med politikere der ikke træffer kortsigtede løsninger fordi der skal spares lidt hist og her, eller om de bygger en Ørestad 2.0 som bliver øjebæ nummer 2 i København, med tæt bebygget beton og højbaner der ødelægger biodiversiteten og ødelægger de grønneområder der allerede eksisterer i dag...

Vi har set politikere der tør tage de rigtige beslutninger før. Jeg håber vedhæftede høringssvar kan rykke lidt på de løsninger der er foreslået.

MATERIALE:

de groenne omrader naer dig skal doe.pdf

Høringsvar for kk's kommunalplansstrategi 2023

Siden 2011 er de grønne områder i København krympet med [14%](#) og det går stadig den forkerte vej. MEN, når man læser Sophie Hæstorp Andersens Kommuneplanstrategi, skal vi københavnere forstå at det bliver der rådet bod på nu.

'Mere plads til bynatur og rekreative åndehuller' er top 1 på kommunens top 5 prioritetsliste. Kommunen er kommet med en 6 punkts liste over nye grønne områder, hvoraf 4 af dem rent faktisk er grønne områder og ikke bare havet, der allerede er der i forvejen. Alle københavnere kan bare hoppe i sin bil, og køre tværs over København via en af de 8 nye giga-tvæerveje som Sophie Hæstorp Andersen foreslår på [side 44](#) af Kommuneplanstrategi. Hvis man ser bort fra, at betonen der skal bruges for at bygge en bro til biler mellem Refshaleøen og Kastellet alene kan dække hele det grønne område kommunen planlægger på Refshaleøen, så har kommunen sat hak ved grønne områder. De ligger bare ikke der hvor københavnere er. De fleste københavnere skal i snit køre mere end 4-8 km for at komme til ét af de nye grønne områder.

4-8 km er ingen problem på cykel hvis kommunen forbinder byen med supercykelstier. Det er dog ikke tilfældet ved seneste høring for udvidelsen af Refshalevejen og Forlandet. Der bliver set stort på biodiversitet og dyreliv i de grønne områder. Der rives en fredet væg ned, og dyrene der i yngler i sivene langs Minebådsgraven må finde sig et nyt hjem. Der skal udvides med mere plads til tung trafik. Det er vigtigere at 2 lastbiler der mødes kan komme forbi hinanden end cyklisterne. Den foreslåede cykelsti er næsten komisk smal. Der skal være en ny bred vej til tung trafik lige igennem nogle af de sidste oprindelige grønne områder af København. Områder der var fredet. Men det fik Sophie Hæstorp Andersen og hendes hær af embedsfolk fikset. Det er ikke længere fredet...

Hvis man bygger store brede veje beregnet til 40-50 km/t i timen og tung trafik, så kommer der tung trafik der kører 50-60 km/t

I dag er 53% af hverdags trafikken ved Refshalevej cyklister, på trods af at området formentlig har Københavns værste cykelinfrastruktur. Lad os lige gentage det: På trods af en livsfarlig cykelinfrastruktur hvor busser og lastbiler skræmmer livet af små børn dagligt, er forholdet [cyklister 53%](#) mod 47% biler samt tung trafik! Tænk hvad man kunne gøre med store, brede, cykelstier, der er forhøjet, så busser ikke bare kan køre ind foran små cyklende børn eller køre dem ned en dag. På en solrig weekend dag om sommeren, er forholdet ca. 80% cyklister, der skal ud til Refshaleøen.

Jagtvej 2.0

Jagtvej må være prototypen for trafikpropper fra helvede. Knippelsbro, Prinsessegade, Torvegade og Amagerbrogade er allerede kendt som et trafikhelvede, og med Papirøen snart færdigbygget, kommer der et endnu større press på biltrafikken ned ad Prinsessegade samt ud mod Refshaleøen. Oveni ønsker Sophie Hæstorp Andersen at udvide vejen ved Refshalevej ud mod Lynetteholmen og lægger nu op til en broforbindelse til biler mellem Refshaleøen og Kastellet. En broforbindelse der oprindeligt var tiltænkt cyklister. En løsning koster en μ af en bro til biler, og som ikke kræver en gazillion m^3 beton og som rent faktisk er en grøn løsning. I stedet for supercykelstier og cykelbroer vælger KK at udvikle Jagtvej 2.0 - En ny prototype på et trafikhelvede.

Løsningen til trafikpropper er ikke flere store indfaldsveje og tvæerveje til biler og lastbiler. Det er super cykelstier og cykelbroer til de 53% cyklister.



Margretheholmen



- 3 - Kystlandskab Lynetteholm
- 5 - Tæt bebygget m2 Lynetteholmen
- Jagtvej 2.0
- Trafik propper fra helvede

En normal hverdags morgen hvor en hær af cyklister skal vente på enlige biler der dikterer hvornår de små børn må komme over. På denne strækning ønsker Sophie Hæstorp Andersen at bibeholde de komisk smalle cykelstier og at gøre vejen bredere, så man kan køre endnu stærkere!

● På den anden side af vejen ind mod Christianshavn er cykelstien så smal, at en ladcykel knap nok kan være inden for stregerne, og busserne brager af sted med under 0.5m afstand til de små børn der cykler. Hvis kommunen ikke får klippet hækken, så er børnene tvunget ud på vejen.



M5 sørger for Ørestad 2.0

Ørestaden blev aldrig det hit, det burde have været. Ørestaden er lidt prototypen på, hvordan vi ikke skal bygge nye områder i Kbh.

Carlsbergbyen er lykket væsentligt bedre. Nordhavnen er bebygget for tæt, men kan måske stadig reddes. Når kk nu har bevist at det kan gøres rigtigt, bør der ikke være ingen undskyldning for kortsigtede løsninger med højbaner, der skal skæmme byens grønne områder og kører tværs ind over Lynettens fine marina og grønne arealer deromkring, bare fordi økonomien på kort sigt er udfordret af Lynetteholmen, der ikke helt ser så lovende ud som forventet.



Politikere der tør tænke langsigtet

Jeg savner politikere, der tør tage de rigtige beslutninger og tænke langsigtet.

1. Lav supercykelstier
2. Slet alle de planlagte broer til bilerne og brug besparelsen på at grave metroen ned
3. Få metroen under jorden
4. Få biltrafikken under jorden i det hele taget.

Et 6 årigt studie viser at københavnere cykler i tørvej 94% af tiden. Hvis I bygger de store cykelstier først, så får i sikkert de 53% cyklister for Margretheholmen, Holmen og fremover Lynetteholmen endnu højere op, og undergår helt behovet for de store veje 🙏.

Spinkelt håb

Søren Halskov Nissen
Luftmarinegade 138
1432 København

Svar til: Høring 61463 af: Øens Invest

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

110

INDSENDT AF

Øens Invest

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Øens Invest

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Raffinaderivej 6

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftet høringsvar.

MATERIALE:

hoeringsvar til kommuneplanstrategi 2023.pdf

Afsender

På vegne af
Øens Invest
Raffinaderivej 6-10 (Kløverbyen)
Elisabeth Jeppesen
KHR Architecture

28. september 2023

**Høringsvar til Københavns Kommunes
Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad**

Som grundejer af Kløverbyen, som er omfattet af matrikel nr. 469, Amagerbros Kvarter, København, benyttes hermed mulighed for at komme med de første indledende forslag og ideer til, hvordan Kløverbyen skal udvikles og der redegøres for ønsket om, at Kløverbyen udpeges til en egentlig byudviklingsmulighed herunder lokalplanlægning i den kommende planperiode.



Kløverbyen, matrikel nr. 469, Amagerbros Kvarter, København

Kløverbyen er omfattet af perspektivarealet Kløverparken (nr. 8) jf. forslag til kommuneplanstrategi 2023.



Udsnit af byudviklingsområder jf. forslag til kommuneplanstrategi 2023

Begrundelse

I 2017 vedtog Københavns Kommune tillæg til lokalplan 136-2, København, Kløverparken tillæg 2, som giver mulighed for en mere fleksibel anvendelse af arealerne i området, indtil en egentlig byudvikling kan finde sted. Det betyder, at tomme bygninger og omgivende ubebyggede arealer vil kunne anvendes til mindre fremstillingsvirksomheder samt kollektive anlæg, sports- og fritidsanlæg, institutioner, erhvervs- og fritidsundervisning, museer, teatre, gallerier, koncertsale, restauranter og miljø- og energimæssige servicefunktioner. Ubebyggede arealer kan benyttes til rekreative formål og faciliteter, energiformål samt dyrkningsformål.

Afledt af denne mulighed er Kløverbyen opstået.

I forlængelse af Kløverbyens visioner ønsker Øens Invest at få en egentlig og reel byudviklingsmulighed for Kløverbyen i den kommende kommuneplan.

Med afsæt i Kommuneplanstrategi 2023 nævnte forudsætninger, redegøres for ønsket om at fremrykke den konkrete byudvikling af matrikel nr. 469, Amagerbros Kvarter, København.

Kløverbyens bymæssige sammenhæng med omkringliggende områder

Kløverbyen ligger i byudviklingsområde nr. 8, Kløverparken og har bymæssig sammenhæng med byudviklingsområdet nr. 7, Nordøstamager jf. kommuneplanstrategi 2023. Herudover indgår området i en fremtidig bymæssig sammenhæng til byudviklingsområdet ved Refshaleøen og er del af Østhavns samlede udviklingsplaner med en mulig M5 forbindelse, der samler hele København og Amager i et sammenhængende loop.

Kløverbyens egenart og kulturhistoriske værdier

Kløverbyen har haft en rig historie og huset mange forskellige brancher gennem årene. I perioden 1909-1925 agerede området flyveplads og senere lufthavn, for private innovative flyveentusiaster. I 1956 blev De Danske Spritfabrikker anlagt på grunden, som i dag er blevet en del af den danske kulturarv og var oprindeligt ejet af De Danske Spritfabrikker fra 1950'erne. I dag er Kløverbyen en base for diverse kreative virksomheder fordelt på forskellige brancher. Den store mangfoldighed af virksomheder er med til at skabe et unikt og dynamisk miljø på grunden. Et unikt miljø som ikke kan findes andre steder. De historiske bygninger indeholder i dag forskellige kreative institutioner. For eksempel huser byens gamle tapperi hal nu TAP1, der løbende afholder koncerter, events og livsstilsmesser.

Kommunale behov for faciliteter og anlæg

Kløverbyen ønskes udviklet som et C-område med blandet bolig og erhverv. Bl.a. Kløverbyens kreative erhverv ønskes bevaret og videreudviklet. I forhold til boligerne, ønskes et blandet udbud af forskellige boligtyper som f.eks. ungdoms- og studieboliger, seniorboliger og alm. boliger. Kløverbyens nye beboere og brugere vil anvende byens og områdets eksisterende kommunale faciliteter og anlæg som f.eks. Kløvermarken.

Fysiske forbindelser til omkringliggende områder

Kløverparken er i dag godt forbundet infrastrukturelt til den øvrige by, både med veje og stier. Og med den fremtidige M5 forbindelse med en planlagt station v/Prags Boulevard Øst lige i baghaven, vil Kløverparkens fysiske forbindelse til de omkringliggende områder yderligere styrkes.

Biodiversitet og øvrige naturværdier

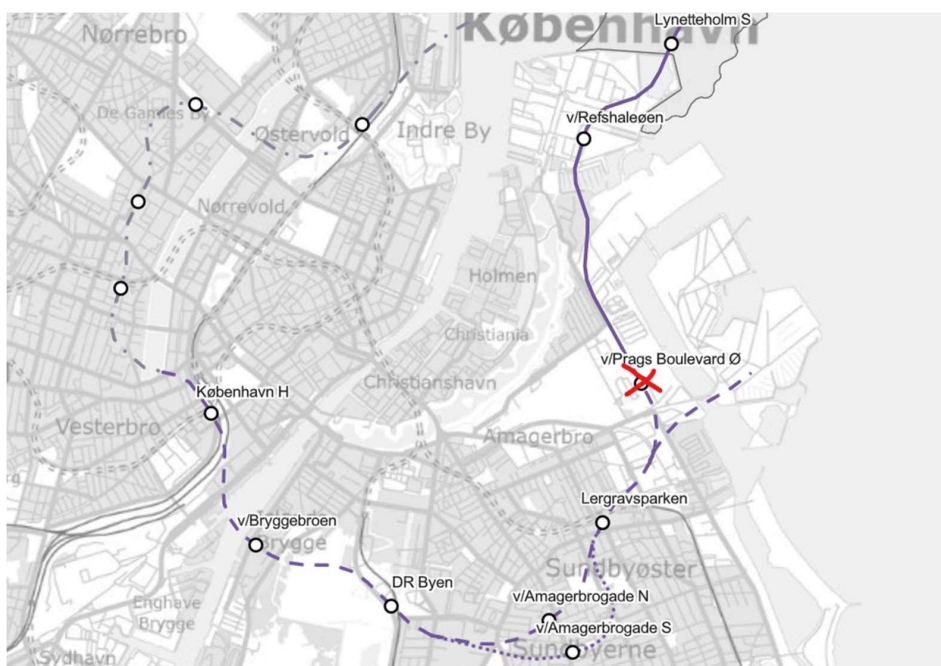
Kløverbyen er nabo til Kløvermarken, som er et grønt område afgrænset af Uplandsgade, Raffinaderivej og Kløvermarksvej. Oprindeligt hed Kløvermarken Christianshavns Overdrev, og senere Christianshavns Fælled. Navnet havde den fået, fordi den var beregnet til græsgang for Christianshavns kreaturer. Kløvermarken har altid været et af hovedstadens helt store og enormt populære åndehuller. I maj 2011 blev Kløvermarken fredet, især på grund af det kulturhistoriske aspekt som det er det eneste sted, hvor man har kig ud over den gamle fæstningsby, men også for at området kan bevares som et rekreativt område. Kløverbyens byudvikling ændrer ikke den omkringliggende biodiversitet eller øvrige naturværdier, da byudviklingen alene vil foregå i eksisterende udlagte bymæssige rammer.

Trafikale og miljømæssige forhold

Kløverbyen planlægges til i fremtiden at blive trafikbetjent af en ny M5 metroforbindelse, som bl.a. betjener alle Østhavns byudviklingsområder og forbinder områderne med resten af København og Amager.

Med en planlagt station v/Prags Boulevard Øst kommer Kløverparken til at omfatte et stationsnært kerneområde og giver bl.a. mulighed for lavere parkeringsnorm.

Med den mulige M5 understøtter områdets udvikling, som bæredygtig og klimavenlig.



Udsnit af forslag til M5

Kløverbyens udvikling kan fremmes

Kløverparkens byudvikling kan fremmes jf. Fingerplanen §8 dels pga. M5 og placeringen af den planlagte station v/Prags Boulevard Øst og dels pga. omdannelsen af området vil være velintegreret i byen både den eksisterende by og fremtidige byudvikling af hele Østhavnen.

Forslag til en kommuneplanramme for Kløverbyen:

Rammetype:	C
Anvendelse:	Blandet bolig og erhverv
Specifik anvendelse I:	Publikumsorienteret erhverv og udadvendt serviceerhverv
Specifik anvendelse II:	Etageboliger herunder studieboliger
Bebyggelsesprocent:	185

Svar til: Høring 61463 af: Bente Maegaard

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

109

INDSENDT AF

Bente Maegaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Vigerslev Haveforstad

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Højdedraget 32

HØRINGSSVAR

Tak for høring om Københavns kommuneplanstrategi

https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/forslag_til_kommuneplanstrategi_2023_offentlig_hoering.pdf

I grundejerforeningen Vigerslev Haveforstad har vi bemærket at en stor del af kommuneplanstrategien handler om fortætning. Vigerslev Haveforstad er et grønt villakvarter i det yderste Valby, og det er vigtigt for os at forblive et grønt, klimavenligt kvarter; derfor vil vi på det skarpeste advare imod at ændre minimumsgrundstørrelsen, der i Kommuneplan 2019 er på 600 m².

Denne minimumsgrundstørrelse er på linje med de fleste omegnskommuner, der alle har lignende regler i deres kommuneplan. Formålet med minimumsgrundstørrelser er dels at sikre grønne og luftige boligområder, og dels at begrænse det spekulationsbyggeri, som også foregår i København. Her har vi set spekulanter opkøbe villagrunde med det formål at bygge flere boliger og sælge dem med fortjeneste. Omvendt tillader reglen også, at en grund faktisk kan udstykkes, i fald den har størrelsen til det. Det er vigtigt for os at vores grønne villaområder skal udvikles og ikke afvikles. Det lever reglen om minimumsgrundstørrelser fint op til.

Det er vigtigt at villakvarterne kan bevares i den oprindelige ånd, og det kan i den forbindelse overvejes at udarbejde lokalplaner for områderne, der ultimativt kan sikre dette.

Hvor villakvarteret er etableret med grundstørrelser på de nævnte mindst 600 m², og det er et ønske, at kvarteret bevares i samme ånd, så bør det også være samme niveau, dvs. 600 m², som ansøgninger om udstykning skal holdes op mod.

Det er således indlysende vigtigt, at der findes en minimumsgrundstørrelse, da villaområderne ellers nemt kan afvikles administrativt, uden at der er politisk, demokratisk mulighed for at gribe ind.

Usikkerhed om mulighederne for udstykning kan i øvrigt også medføre økonomisk usikkerhed om beskatningen jf. de seneste offentlige (foreløbige) vurderinger.

Grundejerforeningen Vigerslev Haveforstad skal derfor indtrængende anmode om, at der ligesom i Kommuneplan 2019, også i den nye kommuneplan fastsættes en minimumsgrundstørrelse, og at denne ikke bliver mindre end 600 m². Vi ønsker også at sikre os, at bebyggelsesprocenten for fritliggende huse i villaområder ikke overstiger bestemmelserne i Bygningsreglementet § 170, stk. 2, og dette bør indskrives i B-rammerne i kommuneplanen.

Med venlig hilsen

Med venlig hilsen

Bente Maegaard, formand

Svar til: Høring 61463 af: BL 1. kreds

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

108

INDSENDT AF

BL 1. kreds

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BL 1. kreds

BY

København V

POSTNR.

1554

ADRESSE

Studivestrate 50

HØRINGSSVAR

Læs vedhæftede høringssvar fra BL 1. kreds

MATERIALE:

høringssvar kommuneplanstrategi 2023 koebenhavn.pdf

28. september 2023

Høringsvar – Kommuneplanstrategi i København "Fremtidens klimavenlige hovedstad"

BL 1. kreds har med stor interesse læst og drøftet udkastet til kommuneplanstrategi "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

BL 1. kreds vil gerne anerkende det arbejde der ligger bag planstrategien, herunder beskrivelserne af almene boliger i såvel planstrategien som det bagvedliggende dokument "Boligreddegørelse 2022".

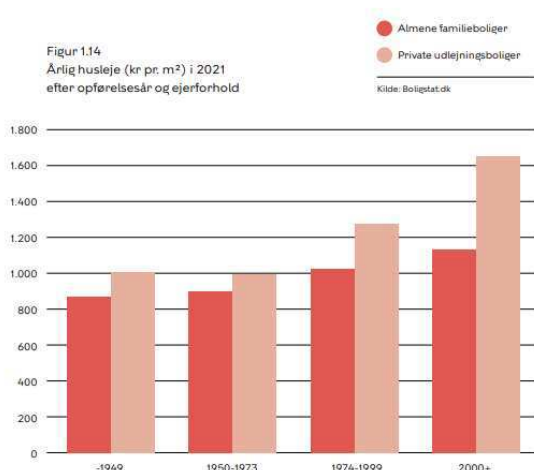
BL 1. kreds finder det generelt bekymrende, at andelen af almene boliger falder i København. Almene boliger er medvirkende til at sikre en blandet by, ikke kun bestående af borgere i forskellig alder, men også med forskellig baggrund. Rekrutteringsudfordringen af medarbejdere til visse brancher kan blive værre, hvis ikke der skabes boliger, som også borgere med lavere- og mellemindkomster har råd til.

Det fremgår af figuren på side 43 i planstrategien, at andelen af almene boliger er faldende. Der har tidligere været 20 % almene boliger i København, men almene boliger udgør nu 19,6 %.

Boligreddegørelsen fra 2022, fortæller samtidig (på side 16), at der i perioden 2011-2021 er bygget ca. 40.000 boliger i København. Heraf har under 5.000 været almene. Altså ca. 12%. Til sammenligning blev der i samme periode bygget over 27.000 private udlejningsboliger, svarende til 2/3 eller godt 67% af de nybyggede boliger. Det er en bekymrende udvikling, når København samtidig vil sikre betalbare huslejer, som er Top 1 forbedringspotentiale for København, hvis man spørger københavnerne (side 12 i Kommuneplanstrategi 2023).

Den afgørende forskel på almene boliger og andre boligtyper er, at der ikke i almene boliger skal indhentes afkast, og at ingen tjener penge på dem. Dermed er huslejen i nye almene boliger markant lavere end huslejen i andre boligtyper.

Boligreddegørelsen 2022 illustrerer dette:



28. september 2023

Aktuelt er den største udfordring for boligsøgende, at ventelisterne til en bolig i København er lange. Denne udfordring kunne løses ved, at der kom flere almene boliger.

Samtidig gør BL 1. kreds opmærksom på, at almene boliger står alene om at løse sociale forpligtelser og bistå kommunen med at huse hjemløse og borgere med akutte boligsociale behov. BL 1. kreds indgår i forhandlinger, afprøver nye boligmuligheder og finder generelt løsninger i samarbejde med kommunen for at tilvejebringe boliger til den boligsociale anvisning. Hvis kommunen også skal kunne løse sine boligsociale forpligtelser fremover, er det imidlertid vigtigt, at der til stadighed tilføres nye almene boliger.

BL 1. kreds anerkender, at aftalen mellem kommunen og staten om, at kommunen kan give mulighed for at kræve etablering af op til 40 % almene boliger i nye byudviklingsområder, er et væsentligt skridt. BL 1. kreds anerkender også at kommunen er i dialog med By & Havn om dette, men efterlyser alligevel et forøget fokus på at aftalen benyttes fuldt ud, så der øremærkes et maksimalt antal grunde til alment byggeri. Samtidig opfordres til et særligt fokus på eksekveringen af boligerne.

Boligregdegørelse 2022 viser nemlig også, at eksekveringsgraden af det private byggeri er på 52,4 pct., mens det for det almene er på 18,7 pct.

Målet med planstrategien er, at almene boliger skal udgøre mindst 20 %. Dermed udgør målet blot en tilbagevenden til tidligere status. BL 1. kreds mener, at kommunen bør have højere ambitioner, hvis de politiske mål om en sammenhængende by skal nås.

BL 1. kreds vil støtte, at der laves regler om betingede byggetilladelser og om rækkefølge på byggerier i nye byudviklingsområder, så det fremover kan sikres, at almene boliger opføres tidligt i en byggeproces.

For at understøtte en højere andel af almene boliger i byen foreslår BL 1. kreds, at alment fill-in-byggeri/fortætningsbyggeri skal kunne ske i alle områder, uanset andelen af almene boliger i en bydel. I udsatte boligområder kunne der f.eks. fortættes med pleje- eller ungdomsboliger, som ikke tæller negativt i de socioøkonomiske opgørelser over beboersammensætningen.

I det hele taget bør der arbejdes med at ungdoms- og plejeboliger i så høj grad som muligt, opføres som fill-in byggeri, således at der i videst mulighed omfang opføres almindelige almene familieboliger i byudviklingsområderne.

Fortætning bør kunne ske, hvor det er muligt. Samtidig bør sådanne almene fortætningsbyggerier ikke indgå i beregningen af, hvorvidt almene byggerier kan finde sted i området. Et mindre fortætningsbyggeri bør ikke forhindre et større nybyggeri i samme område. På samme måde bør almen fortætning på egen grund ikke tælle med i de måltal der sættes for antallet af nye almene boliger i kommunalplan 2024.

BL 1. kreds opfordrer kommunen til at screene kommunale ejendomme. Screeningen kan afklare, om det kunne være muligt at lave fill-in eller fill-on med almene boliger i sådanne ejendomme.

BL 1. kreds vil desuden gerne drøfte de krav, der stilles i forbindelse med fortætningsbyggerier. F.eks. kan det være vanskeligt at gennemføre fortætninger, hvis fortætningen samtidig fører til et krav om etablering af

28. september 2023

flere p-pladser. Reglerne i administrationsgrundlaget, som almene boliger stilles over for ved fortætning, kan med fordel forsimples. Generelt efterlyser BL 1. kreds, at der stilles samme krav til privat og alment boligbyggeri.

Herudover bør det sikres, at det ved nybyggeri af ungdomsboliger prioriteres at bygge almene ungdomsboliger i stedet for private. Kun ved almene ungdomsboliger er der en sikkerhed for, at boligerne faktisk udlejes til målgruppen. Byen rummer mange eksempler på nybyggerier af små boliger, som i stedet markedsføres til "young professionals", formentlig pga. prisniveauet i disse boliger. BL 1. kreds antager at kommunens ønske om at bygge ungdomsboliger skyldes et ønske om at skabe betalbare boliger til uddannelsessøgende, og ikke at bygge små boliger til andre målgrupper. Alternativt kan der fastlægges måltal for de enkelte boligtyper, så man sikrer sig, at der faktisk opføres mindre boliger, egnede både ift. pris og størrelse til unge uddannelsessøgende og andre mindre boliger for husstande til enlige.

Endelig fremgår det af planstrategien, at kommunen har ønsker om større boliger, men BL 1. kreds oplever generelt modstand, når medlemmerne ønsker at lave sammenlægninger eller fortætte med større boliger for at skabe en mere blandet boligsammensætning i det enkelte byggeri. Hvis der, som det fremgår af forslaget til kommuneplanstrategien (på side 41), tages skridt til at fremme udviklingen i produktionen af boliger til børnefamilier, ser BL 1. kreds gerne, at det også kommer til at gælde for almene boliger, hvad enten det sker ved nybyggeri, boligudvidelser, fortætning eller lejlighedssammenlægninger.

BL 1. kreds ser det som nødvendigt for at sikre en bred bolig- og beboersammensætning i byen, at der tilføres en tilstrækkelig mængde af almene familieboliger, hvilket ikke er sket i de seneste mange år. Derfor vil BL 1. kreds opfordre til, at det prioriteres at opføre almene familieboliger i videst muligt omfang i den kommende kommuneplansperiode. Ikke mindst i byudviklingsområderne.

Med venlig hilsen

Camilla Hegnsborg
Formand for BL 1. kreds

Steffen Morild
Næstformand for BL 1. kreds

Svar til: Høring 61463 af: David Johannes Treschow Ellebye

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

107

INDSENDT AF

David Johannes Treschow Ellebye

VIRKSOMHED / ORGANISATION

CBS Students

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Solbjerg Plads 3

HØRINGSSVAR

CBS Students har med interesse læst *Forslag til Kommuneplanstrategi 2023*. CBS Students har følgende kommentarer:

CBS Students er generelt meget positivt over for, at elev- og studenterorganisationerne i Københavnsområdet bliver hørt i udarbejdelse af Kommunestrategien. Vi vil opfordre til, at forslag med relevans for elev- og studenterorganisationerne, såsom CBS Students, altid bliver hørt og er på høringslisterne.

Vores kommentarer til de enkelte afsnit findes i det vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

hoeringssvar koebenhavns kommune.pdf



Til

Københavns Kommune

Dato

September 29, 2023

Høringssvar vedr. Forslag til Kommuneplanstrategi 2023

CBS Students har med interesse læst *Forslag til Kommuneplanstrategi 2023*. CBS Students har følgende kommentarer:

CBS Students er generelt meget positivt over for, at elev- og studenterorganisationerne i Københavnsområdet bliver hørt i udarbejdelse af Kommuneplanstrategien. Vi vil opfordre til, at forslag med relevans for elev- og studenterorganisationerne, såsom CBS Students, altid bliver hørt og er på høringslisterne.

Kommentarer til de enkelte afsnit:**Kapitel 2 - Mobilitet**

CBS Students er positiv over, at forslaget indtænker transporten på tværs af Sjælland and det sydlige Sverige - Greater Copenhagen Area. CBS har et stort opland, når det kommer til studerende, også på tværs af grænsen. Derfor mener CBS Students, at transporten skal tænkes på tværs af kommunale grænser. Ydermere vil CBS Students gøre opmærksom på, at grunden prisstigningerne på boligmarkedet, og SU'en der ikke følger med, at studerende bliver presset længere ud af København. Det skaber også en nødvendighed for, at studerende nemt kan transportere sig til deres uddannelsesinstitution i København.

Hjemmeside

<https://www.cbsstudents.dk>

Telefonnummer

+45 3815 3900

Email

sekretariat@cbsstudents.dk

Studerendes pressede økonomiske situation afføder, at mange studerende vælger at bruge cyklen. Derfor mener CBS Students, at Københavns Kommune fortsat skal udvikle cykelmulighederne og cykelparkeringen. I den forbindelse, med relation til kapitel 5, ser CBS Students, at luftforurening på de store vej såsom H.C. Andersens Boulevard har en betydning for cyklisterne, der færdes på disse veje. CBS Students mener, at det er problematisk, at studerende bliver ramt disproportionalt meget af luftforurening på disse veje, da de er nødsaget til at cykle grundet økonomiske forhold.

CBS Students is the student union at Copenhagen Business School, representing and working for more than 20.000 students across all study programmes and interests. CBS Students is party politically Independent, works on a non-profit basis and is financed by CBS and sponsorships from external partners. The objective of the organisation is to make CBS a better university, both academically and socially. CBS Students facilitates the work of more than 140 student organisations, each of which works for a specific area of interest. The organisation also arranges the university election and facilitates the work of more than 80 student representatives. Furthermore, CBS Students runs a number of facilities, Cafeerne ApS and CBS Collection ApS, to improve the student environment.



Kapitel 3 - Boliger

CBS Students mener, at det er problematisk, at studerende, der vælger eller bliver nødsaget, grundet boligpriserne, til at flytte sammen i boligfælleskaber mister retten til boligstøtte, da de danner en større husstand. De skaber et endnu større økonomisk pres på studerende, at studerende ikke har adgang til boligstøtte, da studerende i et boligfællesskab ikke vil dele de samme økonomiske forhold som en typisk familie.

Mange studerende på CBS er internationale studerende, der kommer til CBS for et semester eller en hel uddannelse. De oplever i stigende grad, at de bliver udsat for bolighajer, der udnytter deres manglende forståelse for det københavnske boligmarked. Derfor mener CBS Students, at internationale studerende skal have adgang til uvildig juridisk vejledning omkring deres boligforhold. Dette burde kommunen i evt. samarbejde med andre aktører stille til rådighed. Det sikrer en god oplevelse af København og bidrager til en bedre international rekruttering.

Kommuneplanstrategien lægger op til, at kommunen sætter et fokus på opførelse af flere større familieboliger. CBS Students vil gøre kraftigt opmærksom på, at studerende mangel på mindre boliger i København stadig er gældende. Derfor bør strategien stadig have et fokus på at opføre mindre boliger (1- og 2-værelseslejligheder) til studerende, og fjerne 95-kvadratmeterreglen i forbindelse med nybyggede boliger.

Slutteligt mener CBS Students, at strategien i højere grad skal afspejle mere bæredygtige måder at bygge på. Her vil vi sætte fokus på omdannelse af gamle bygninger frem for nyopførelse. Et eksisterende fundament og mure vil sænke klimabelastningen af byggeriet og sænke prisen for boligen. Dermed sikrer vi billigere og mere klimavenlige boliger.

CBS Students is the student union at Copenhagen Business School, representing and working for more than 20.000 students across all study programmes and interests. CBS Students is party politically Independent, works on a non-profit basis and is financed by CBS and sponsorships from external partners. The objective of the organisation is to make CBS a better university, both academically and socially. CBS Students facilitates the work of more than 140 student organisations, each of which works for a specific area of interest. The organisation also arranges the university election and facilitates the work of more than 80 student representatives. Furthermore, CBS Students runs a number of facilities, Cafeerne ApS and CBS Collection ApS, to improve the student environment.



Kapitel 4 - Studiemiljø

CBS Students mener, at dette kapitel har et stort fokus på studerendes møde med arbejdsmarkedet. Det er positivt, at kommunen gerne vil arbejde for bedre jobmuligheder for studerende og især dimittender. Dog mener CBS Students, at strategien skal have et større fokus på de andre dele af studiemiljøet, såsom sociale aspekter.

Kapitel 5 - Kultur

CBS Students mener, at det er godt, at strategien lægger op til billigere og bedre kulturtilbud til unge. Dog mener CBS Students, at dette også skal omfatte studerende, da de trange økonomiske kår ikke efterlader meget rum til kulturtilbud. Dermed sikrer man studerendes deltagelse i kulturlivet.

Med venlig hilsen

David Johannes Treschow Ellebye
President
CBS Students

CBS Students is the student union at Copenhagen Business School, representing and working for more than 20.000 students across all study programmes and interests. CBS Students is party politically Independent, works on a non-profit basis and is financed by CBS and sponsorships from external partners. The objective of the organisation is to make CBS a better university, both academically and socially. CBS Students facilitates the work of more than 140 student organisations, each of which works for a specific area of interest. The organisation also arranges the university election and facilitates the work of more than 80 student representatives. Furthermore, CBS Students runs a number of facilities, Cafeerne ApS and CBS Collection ApS, to improve the student environment.

Svar til: Høring 61463 af: Lasse Quvang Rasmussen

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

106

INDSENDT AF

Lasse Quvang Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Idrætsforbund (DIF)

BY

Brøndby

POSTNR.

2605

ADRESSE

Brøndby Stadion 20

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Danmarks Idrætsforbund (DIF): Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023

Danmarks Idrætsforbund (DIF) ønsker at takke for muligheden for at afgive vores høringssvar vedrørende Kommuneplanstrategi 2023 "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad". DIF er, i forlængelse af vores engagement i Københavns Kommune, ikke mindst i regi af vores formaliserede samarbejdsaftaler "Verdensby i bevægelse" og "10.000 flere børn og unge i forening", meget optaget af udviklingen i København.

Vi er glade for, at Københavns Kommune fortsat anerkender idræt og fritid som essentielle elementer i byens udvikling og trivsel. DIF vil særligt gerne kvittere for målsætningerne i "Kapitel 5 - En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid", om at skabe en levende by med kultur og fritid, hvor alle københavnere har adgang til faciliteter og tilbud indenfor kultur og fritid.

Generelle Bemærkninger

DIF anerkender og værdsætter Københavns Kommunes mål om at skabe en sammenhængende kultur- og fritidsstruktur, der følger befolkningsudviklingen og tilgodeser behovene hos alle københavnere. Dette er i overensstemmelse med vores egne mål og visioner for Københavns Kommune, og vi ser det som en positiv retning for byen. Vi har fem centrale bemærkninger til kommuneplansstrategien:

1. Konkrete måltal for idræts- og foreningsfaciliteter

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at inkorporere konkrete måltal for antallet af idræts- og foreningsfaciliteter i Kommuneplanen 2024. Det er vigtigt at fastsætte måltal, der sikrer en kontinuerlig forøgelse af idræts- og foreningsfaciliteter pr. indbygger i forhold til det nuværende niveau. Det er velkendt, at Københavns Kommune har et efterslæb i forhold til antallet

af faciliteter pr. indbygger i sammenligning med resten af landet. En ny kommuneplan bør have som mål at følge med befolkningstilvæksten samt mindske facilitetsefterslæbet.

1. Behov for både klassiske og nye, innovative faciliteter

Vi ønsker at understrege, at der er behov for en blanding af klassiske idrætsfaciliteter som kunstgræsbaner, idrætshaller, svømmehaller og mødesteder, især i forbindelse med udviklingen af byens idrætsparker. Det er disse fysiske rammer at størstedelen af alle idrætsaktiviteter for børn og unge finder sted.

Samtidig ser vi potentiale i nye innovative facilitetsformer, der er multifunktionelle og kan integreres i Københavns byrum, parker og vand- og havnearealer. Vi har set det med brobold-projekterne der sikrer foreningsaktiviteter i aktive byrum. Disse typer faciliteter kan ikke blot understøtte traditionelle idrætsaktiviteter, men også skabe plads til kreative og alternative fritidsaktiviteter, til glæde for en bredere skare af borgere og besøgende.

1. Behov for klubhuse og klublokaler

Vi ønsker at fremhæve vigtigheden af klubhuse og klublokaler i forbindelse med idræts- og fritidsfaciliteter. Disse fysiske rammer fungerer som afgørende mødesteder for foreningslivet og understøtter det lokale, demokratiske arbejde i foreningerne. Klubhuse og klublokaler spiller en central rolle i at skabe og styrke det sociale liv og samhørigheden i idræts- og fritidsforeningerne. Disse faciliteter giver frivillige trænere og medlemmer et sted at samles, planlægge aktiviteter og skabe det særlige klubmiljø, der er afgørende for at tiltrække og fastholde engagerede borgere i foreningerne.

1. Demografiregulering af budgetter

For at sikre, at målene i Kommuneplanstrategi 2023 kan realiseres, mener DIF, at det er afgørende, at budgetterne for idræt og foreningsliv demografireguleres i takt med befolkningsudviklingen og den socioøkonomiske udvikling i København. Dette vil sikre, at der altid er passende midler til rådighed for udvikling og vedligeholdelse af idræts- og fritidsfaciliteter, hvilket er afgørende for borgernes adgang til sundhedsfremmende og sociale aktiviteter.

1. Kommuneplan - central i fremtidigt samarbejde

DIF håber, at kommuneplanen for 2024 kan spille en central rolle i det vedvarende samarbejde mellem DIF, DGI og Københavns Kommune inden for rammerne af "Verdensby i Bevægelse"-samarbejdet. Vores fælles partnerskab for at fremme idræt og fællesskab gennem byudviklingen i København står over for en ny fase, hvor kommuneplanen 2024 ville været et oplagt omdrejningspunkt.

Afsluttende bemærkninger

Danmarks Idrætsforbund er dedikeret til at samarbejde med Københavns Kommune i den videre proces vedrørende byens udvikling og trivsel. Vi ser frem til at bidrage til realiseringen af målene i Kommuneplanstrategi 2023 og til at arbejde sammen om at gøre København til en endnu bedre by at bo i.

Med venlig hilsen,

Danmarks Idrætsforbund

MATERIALE:

hoeringsvar fra danmarks idraetsforbund - kommuneplanstrategi 2023 .pdf

HØRINGSSVAR

29. SEPTEMBER 2023

KØBENHAVNS KOMMUNES KOMMUNEPLANSTRATEGI 2023



Danmarks Idrætsforbund (DIF) ønsker at takke for muligheden for at afgive vores høringssvar vedrørende Kommuneplanstrategi 2023 "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad". DIF er, i forlængelse af vores engagement i Københavns Kommune, ikke mindst i regi af vores formaliserede samarbejdsaftaler "Verdensby i bevægelse" og "10.000 flere børn og unge i forening", meget optaget af udviklingen i København.

Vi er glade for, at Københavns Kommune fortsat anerkender idræt og fritid som essentielle elementer i byens udvikling og trivsel. DIF vil særligt gerne kvittere for målsætningerne i "Kapitel 5 - En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid", om at skabe en levende by med kultur og fritid, hvor alle københavnere har adgang til faciliteter og tilbud indenfor kultur og fritid.

Generelle Bemærkninger

DIF anerkender og værdsætter Københavns Kommunes mål om at skabe en sammenhængende kultur- og fritidsstruktur, der følger befolkningsudviklingen og tilgodeser behovene hos alle københavnere. Dette er i overensstemmelse med vores egne mål og visioner for Københavns Kommune, og vi ser det som en positiv retning for byen. Vi har fem centrale bemærkninger til kommuneplansstrategien:

1. Konkrete måltal for idræts- og foreningsfaciliteter

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at inkorporere konkrete måltal for antallet af idræts- og foreningsfaciliteter i Kommuneplanen 2024. Det er vigtigt at fastsætte måltal, der sikrer en kontinuerlig forøgelse af idræts- og foreningsfaciliteter pr. indbygger i forhold til det nuværende niveau. Det er velkendt, at Københavns Kommune har et efterslæb i forhold til antallet af faciliteter pr. indbygger i sammenligning med resten af landet. En ny kommuneplan bør have som mål at følge med befolkningstilvæksten samt mindske facilitetsefterslæbet.

2. Behov for både klassiske og nye, innovative faciliteter

Vi ønsker at understrege, at der er behov for en blanding af klassiske idrætsfaciliteter som kunstgræsbaner, idrætshaller, svømmehaller og mødesteder, især i forbindelse med udviklingen af byens idrætspark. Det er

PROTEKTOR
HENDES MAJESTÆT DRONNINGEN

BEVÆGER DANMARK

disse fysiske rammer at størstedelen af alle idrætsaktiviteter for børn og unge finder sted.

Samtidig ser vi potentiale i nye innovative facilitetsformer, der er multifunktionelle og kan integreres i Københavns byrum, parker og vand- og havnearealer. Vi har set det med brobold-projekterne der sikrer foreningsaktiviteter i aktive byrum. Disse typer faciliteter kan ikke blot understøtte traditionelle idrætsaktiviteter, men også skabe plads til kreative og alternative fritidsaktiviteter, til glæde for en bredere skare af borgere og besøgende.

3. Behov for klubhuse og klublokaler

Vi ønsker at fremhæve vigtigheden af klubhuse og klublokaler i forbindelse med idræts- og fritidsfaciliteter. Disse fysiske rammer fungerer som afgørende mødesteder for foreningslivet og understøtter det lokale, demokratiske arbejde i foreningerne. Klubhuse og klublokaler spiller en central rolle i at skabe og styrke det sociale liv og samhørigheden i idræts- og fritidsforeningerne. Disse faciliteter giver frivillige trænere og medlemmer et sted at samles, planlægge aktiviteter og skabe det særlige klubmiljø, der er afgørende for at tiltrække og fastholde engagerede borgere i foreningerne.

4. Demografiregulering af budgetter

For at sikre, at målene i Kommuneplanstrategi 2023 kan realiseres, mener DIF, at det er afgørende, at budgetterne for idræt og foreningsliv demografireguleres i takt med befolkningsudviklingen og den socioøkonomiske udvikling i København. Dette vil sikre, at der altid er passende midler til rådighed for udvikling og vedligeholdelse af idræts- og fritidsfaciliteter, hvilket er afgørende for borgernes adgang til sundhedsfremmende og sociale aktiviteter.

5. Kommuneplan - central i fremtidigt samarbejde

DIF håber, at kommuneplanen for 2024 kan spille en central rolle i det vedvarende samarbejde mellem DIF, DGI og Københavns Kommune inden for rammerne af "Verdensby i Bevægelse"-samarbejdet. Vores fælles partnerskab for at fremme idræt og fællesskab gennem byudviklingen i København står over for en ny fase, hvor kommuneplanen 2024 ville været et oplagt omdrejningspunkt.

Afsluttende bemærkninger

Danmarks Idrætsforbund er dedikeret til at samarbejde med Københavns Kommune i den videre proces vedrørende byens udvikling og trivsel. Vi ser frem til at bidrage til realiseringen af målene i Kommuneplanstrategi 2023 og til at arbejde sammen om at gøre København til en endnu bedre by at bo i.

Med venlig hilsen,
Danmarks Idrætsforbund



SIDE 2 AF 2

Svar til: Høring 61463 af: Valby Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

105

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 8

HØRINGSSVAR

Valby Lokaludvalgs høringssvar er vedhæftet her.

MATERIALE:

valby lokaludvalgs svar paa offentlig hoering af kommuneplanstrategi 2023 .pdf

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Valby Lokaludvalgs svar på Offentlig høring af Kommuneplanstrategi 2023

29. september 2023

Sagsnummer
2023-0388450

Dokumentnummer
2023-0388450-1

Valby Lokaludvalg har i forlængelse af sit interne høringssvar gennemført en borgerpanelundersøgelse af udvalgte spørgsmål med relation til kommuneplanstrategien. I alt er der indkommet 1153 besvarelser, der er indsamlet i perioden 28. august til 8. september 2023. Spørgsmålene tog udgangspunkt i en drøftelse på lokaludvalgets møde i august og inddragelsen af besvarelserne i dette høringssvar er foretaget på baggrund af en drøftelse på lokaludvalgets møde den 12. september 2023.

Det er med stor interesse, at Valby Lokaludvalg har sat sig ind i kommuneplanstrategi 2023. Vi er enige i hovedretningslinjerne i kommuneplanstrategien, som understøttes af den beskrevne københavnerinddragelse.

Vi finder således mange gode intentioner i strategien, men må også konstatere, at det er uklart, hvad løsningen på de mange udfordringer, som også nævnes i Kommuneplanstrategien, er, og hvordan der skal arbejdes med modsatrettede ønsker for fx øget fortætning og rekreative områder.

Vi ønsker:

- En grøn by med plads til rekreative åndehuller og større bynaturområder
- En by, der fremmer kollektiv trafik på regionalt plan
- En by, der vokser med respekt for den eksisterende stil og for byens sjæl
- En by, hvor kunst, kultur og fritid tænkes aktivt ind i byudviklingen
- En by med plads til alle

Valby Lokaludvalg glæder sig til at deltage aktivt og engageret i den videre proces.

Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg
Valgårdsvvej 8
2500 Valby

EAN-nummer
5798009800480

Hovedstadens byudvikling og mobilitet

På mange måder står det som en skærende kontrast, at Kommuneplanstrategien konstaterer, at København vokser med 100.000 indbyggere, mens der ikke står meget om, hvordan man ønsker at bibeholde de grønne områder, sikre biodiversitet og sikre rekreative områder. Man kan spørge sig selv om, hvordan fortætningen i København hænger sammen med de grønne ambitioner?

I København er det svært at komme rundt i myldretiden og vi undrer os over, at muligheden for anlæggelse af letbaner slet ikke nævnes. Lokaludvalget har længe arbejdet for en forbindelse fra Ny Ellebjerg Station mod Hvidovre hospital og evt. videre mod letbanen i Ring III. En letbaneløsning her, der ifølge en officiel screening, vil have en anlægsudgift på under halvdelen af en metro, var nævnt i Kommuneplan 2016.

I Valby kan man have en oplevelse af at befinde sig i udkantskøbenhavn, fordi de offentlige forbindelser forsvinder. Der bør lægges stor vægt på et regionalt samarbejde om at undgå unødvendig pendlertrafik. Den kollektive trafik i hele regionen bør fremmes, og det bør i samarbejdet sikres, at mange flere biler holdes tilbage uden for København. Vi understreger behovet for at forbedre forholdene for cyklister, herunder at fuldføre den grønne cykelsti gennem hele Valby frem til Valby Idrætspark og opfordrer desuden til, at der generelt sikres bedre fremkommelighed på cykelstier og i kryds.

Lokaludvalget har desuden som ønske, at det bliver muligt at arbejde med trafikplaner på bydelsniveau.

Der er blandt borgerne i Valby opbakning til en strategi, hvor man kan komme til at bruge 5 minutter længere hvis det skaber bedre vilkår for busser, gående og cyklende. (68% er helt enige eller delvist enige, 18 % er helt eller delvist uenige). Borgerne er splittede på spørgsmålet om roadpricing som en mulighed, hvor 42 % er enige og 24 % delvist enige, mens 10 % er delvist og 24 % helt uenige.

Boliger og sammenhængende by

Vi mener i forlængelse af overvejelserne om den generelle byudvikling, at det også bør overvejes, om det selv med et fortsat byggeboom vil være muligt at sikre boliger til alle, eller om fordelene ved flere boliger tværtimod vil blive nedvejret af skade på den nuværende befolknings livskvalitet i form af mere trafik, mere støj og færre grønne m² pr. indbygger.

Der er blandt borgerne en udtalt skepsis mod den fortsatte fortætning, som i Valby synes at have nået en grænse. På spørgsmålet om der fortsat er mulighed for at bygge tættere i Valby svarer 5 % helt enig, 17 % delvist enig, mens 32 % og 46 % er delvist eller helt uenige.) I kommuneplanstrategien lægges der op til en yderligere fortætning i København, hvilket på ingen måde er ønskværdigt. Derfor er det vigtigt, at vi aktivt holder fast i boligkravene og etablerer lokalplaner for alle villakvarterer, og at byggeriet sker med "respekt for den eksisterende stil".

96 % af borgerne i Valby er helt eller delvist enige i, at nybyggeri skal indpasses i den eksisterende arkitektur.

Der lægges også op til flere ungdomsboliger til de mange unge i København, men der er allerede mange ungdomsboliger, ikke mindst i den sydlige del af Valby. Derfor vil det give mere mening med et større fokus på at bygge billige studieboliger, der forbeholdes studerende.

Vi glæder os over, at strategien under overskriften *Sammenhængende by* har tegnet en cykel/gangforbindelse fra Valby bymidte til Valby Idrætspark. Vi har beskrevet den forbindelse som et flagskibsprojekt i vores netop udarbejdede bydelsplan. Forbindelsen vil være sidste led på Den Grønne Sti, der i øjeblikket slutter uformidlet ved Vigerslev Alle.

Stien vil ikke blot forbinde og integrere byudviklingsområderne i Valby Syd med hinanden og med resten af Valby. Det vil samtidig være en gevinst for alle københavnere, hvis cyklister kan køre hurtigt og sikkert fra ydre Østerbro frem til faciliteterne i Valby Idrætspark og naturværdierne i Valbyparken.

Der er stor og entydig opbakning fra Valbyborgerne til at føre den grønne cykelsti igennem hele Valby frem til Valby Idrætspark, et projekt, der som nævnt er udpeget til flagskibsprojekt i Valby Bydelsplan (76% er helt enige, 19% delvist enige, 5% helt eller delvist uenige).

Det beskrives, at København skal være førende inden for den cirkulære økonomi. Derfor undrer det os, at det kun er ved udvalgte projekter – og ikke ved alle byggerier – at man vil stille krav om anvendelse af genanvendte materialer.

Byens tage er i høj grad velegnede til at sætte solceller på. Her generer de ikke på samme måde, som hvis de stilles op i det åbne land, og København bør i øvrigt selv lægge areal til sin egen energiproduktion. Lovgivningen stiller sig i vejen for optimal udbredelse af solceller i byerne. Kommunen skal fortsætte arbejdet med at få ændret lovgivningen, så det bliver muligt i stor stil at opsætte solceller på både kommunale og private bygninger.

67% og 24% af borgerne i Valby tilkendegiver, at de er helt eller delvist positivt indstillet til at få solceller på deres hus/arbejdsplads, hvis det kan ske enkelt og ubureaukratisk.

Vi opfordrer til, at tryghed, der nævnes flere gange som et fokuspunkt og også indgår i forskellige kontekster i københavnernes input til forbedringsområder, beskrives mere konkret. Hvordan skaber man trygge områder? Hvordan arbejder man med forholdet mellem oplevet og faktisk tryghed?

På spørgsmålet, om naboer indgår som en del af vedkommendes sociale netværk, svarer 60%, at de er helt eller delvist enige.

En by med erhverv og studiemiljø

Valby Lokaludvalg har ingen kommentarer til dette afsnit.

Klimaby med plads til natur, kultur og fritid

Det oplyses, at "København skal fortsat være en grøn og klimavenlig hovedstad". Henset til at en betydelig andel af den hidtidige CO2 reduktion er opnået ved at afbrænde begrænset og i høj grad importeret biomasse, at Københavns byggeboom foregår med voldsomt

klimabelastende materialer, at antallet af biler i byen fortsat er voksende, at flytrafikken til og fra byen også er hurtigt voksende (bl.a. takket være turismen), og at byen aktivt understøtter den voldsomt CO2 udledende krydstogsturisme virker denne påstand meningsløs, endskønt intentionen selvfølgelig er anerkendelsesværdig.

I coronatiden begyndte københavnere at benytte byens grønne områder i langt højere grad end før. Her kom det frem, at byen langt fra har grønne m² nok. At 90% af indbyggerne har kort vej til grønne områder er godt, men når der heri indgår arealer på ned til 500 m², er det langt fra tilstrækkeligt. Det kan blive vanskeligt at forene udvidelse af det grønne areal og den forventede udvidelse af boligbyggeriet. Det er et dilemma, hvor man politisk bør prioritere det grønne i højere grad. Og man bør forpligte sig på, at alle københavnere fortsat skal have adgang til ikke blot små storbyhaver/lommeparker/grønne tage, men også til større, sammenhængende bynaturområder/parker mindst i samme omfang som nu. Dvs. at ratioen af parkkvadratmeter pr. indbygger skal fastholdes, selv om byen vokser.

Det er godt, at det fastslås, at biodiversiteten i byen skal højnes. Valby Lokaludvalg påpeger, at der også er dilemmaer mellem at udvikle grønne områder til ophold og rekreation og samtidig fremme biodiversiteten. I Valbyparken anlagde man for nogle år siden et område med frødamme for at fremme bestanden af frøer, tudser og insekter. Senere anlagde man en meget populær disk-golf-bane i samme område. Det overlevede frøerne ikke. Nogle grønne områder bør af hensyn til biodiversiteten kun have begrænset offentlig adgang.

67% af Valbyborgerne finder helt eller delvist, at biodiversitet skal prioriteres ved etablering af nye, grønne områder.

Vi finder generelt, at kultur optager forholdsmæssigt alt for lidt plads i Kommuneplanstrategien, hvilket er beklageligt, især når man på side 75 citerer tal fra Københavns Kultur- og Fritidspolitik 2020-2023, der viser at "90% af københavnere finder kultur- og fritidstilbud vigtige for at København generelt er en god by at bo i".

I den sammenhæng skal det også nævnes, København har nogle af landets dårligste rammer for fritidsaktiviteter og denne problematik tages ikke rigtig op i Kommuneplanstrategi 2023, selv om dette er et centralt ønske fra københavnernes side.

Vi mener, at den seneste Kommuneplanstrategi (2018) havde et noget højere ambitionsniveau på kulturområdet, herunder flere forslag til konkrete indsatser. Dem er der meget få af i den nye udgave af Kommuneplanstrategien, som på det område er meget vagt og ukonkret. Vi ser dog positivt på, at Kommunen "arbejder for at der kan udvikles flere kultur- og fritidsfaciliteter i eksisterende idrætsanlæg og idrætsparkers såsom Sundby Idrætspark og Valby Idrætspark" (side 77).

Der bør ligeledes tænkes i lokaler til kulturaktiviteter, der afspejler københavnernes mangfoldighed og bredden i aktiviteter. Man kunne også samtænke faciliteter der både kan bruges af udsatte og andre.

I takt med at byens befolkning i al dens mangfoldighed vokser, mener vi, at det er vigtigt at understøtte alle borgernes, og ikke mindst

børnenes, møde med kulturen i deres nærområde ved hjælp af konkrete initiativer for at skabe nye kulturelle tilbud.

Dette burde være et klart mål for København og dermed fremgå af Kommuneplanstrategien, hvor kultur- og fritidsområdet bør indgå i såvel temaet "Boliger og sammenhængende by", dette tema og temaet "Udvikling med respekt for byens sjæl", idet adgang til kunst, kulturarv, faciliteter og rekreative områder bidrager til udviklingen af en sammenhængende by for alle.

Udvikling med respekt for byens sjæl

Valby Lokaludvalg er enig i, at udviklingen af byen skal foregå i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så der kan tages hensyn til byens sjæl.

Vi finder det også vigtigt, at der udpeges værdifulde kulturmiljøer, og derfor indsendte vi 6 forslag til udpegning af nye kulturmiljøer i Valby. På den baggrund undrer vi os over, at der ikke er udpeget ekstra kulturmiljøer i Valby. Især finder vi det underligt, at det ene af vores forslag, som drejer sig om det store industriområde i Valby, hvor mange bygninger er bevaret, ikke er udpeget, når der er udpeget flere andre industriområder, som ikke helt har samme kvalitet som området i Valby.

95 % af Valbyborgerne er helt eller delvist enige i, at bygningerne i Valbys ældre bydele og industrikvarterer er en vigtig del af bydelens identitet.

Vi ser også, at Københavns forsyning med vand-, kloak-, telefon-, el- og gas er udpeget, og i den forbindelse vil vi gerne foreslå, at også Valby Telefoncentral på Gl. Jernbanevej tilføjes.

Vi vil dog samtidig også bemærke, at der ikke altid tages det nødvendige hensyn til de udpegede kulturmiljøer. Fx tillader en lokalplan for Mølle Alle, at der bygges 4 etages bygninger i det kulturmiljø, som i den gældende kommuneplan er benævnt Valby Landsby, hvor udviklingsmulighederne er beskrevet som:

"Storbypræget bør nedtones inden for kulturmiljøafgrænsningen ved bl.a. at genskabe åbne pladser med træer, græs eller grus og lave bebyggelser for at understrege bydelens landsbykarakter fra udskiftningstiden. Rytterskolen og den resterende del af det ældste Valby bør sikres, så kulturmiljøets helhed og landsbystruktur bevares, ligesom nye huse bør indpasses i den traditionelle arkitektur. Der bør ikke foretages yderligere udstykninger, der påvirker de resterende strukturer fra 1800-tallet. De tilbageværende rester af gårde og huse bør sikres."

Venlig hilsen

Michael Fjeldsøe, forperson, Valby Lokaludvalg

Mads S.B. Pedersen, næstforperson Valby Lokaludvalg

Emmanuelle Kortholm, forperson for fagudvalget Kunst, Kultur & Frivillighed

Benjamin Friis, forperson for fagudvalget Børn, Fritidsliv og Sociale emner

Henrik Palsmar, forperson for Miljøgruppen

Byrial Rastad Bjørst, medlem af fagudvalget Byudvikling & Trafik

Kirsten Henriksen, medlem af miljøgruppen og fagudvalget Byudvikling
& Trafik

Svar til: Høring 61463 af: Stefanie Høy Brink

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

104

INDSENDT AF

Stefanie Høy Brink

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

BY

København V

POSTNR.

1555

ADRESSE

Stormgade 20

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Københavns Museum.

MATERIALE:

hoeringssvar fra koebenhavns museum ang. forslag til kommuneplanstrategi 2023.pdf

Til

Parc@kk.dk

25.09.2023

Journalnr.: 2023-0325206



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN

Vedr. Forslag til Kommuneplanstrategi 2023

Københavns Museum er udpeget af Slots-og Kulturstyrelsen til at varetage museumslovens kapitel 8 arbejde. Museumslovens kapitel 8 vedrører sikring af kultur- og naturarv i forbindelse med kommunernes fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v. Den forpligter Frederiksberg og Københavns Kommune til at inddrage Københavns Museum, når der udarbejdes en kommuneplan eller lokalplan, der berører bevaringsværdier. Endvidere skal planmyndighederne underrette museet om planforslag og om bygge- og nedrivningstilladelser. Museet er tilsvarende forpligtet til at rådgive planmyndighederne og bidrage med at udpege, undersøge, dokumentere og sikre bevaringsværdier.

I henhold til dette er modtaget materiale vedrørende ovennævnte forslag, og museet har gennemgået sagen med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Kommuneplanstrategien er både ambitiøs og omfattende og museet har med stor interesse læst materialet.

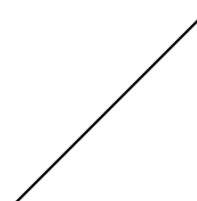
Det er positivt, at byens kulturarv indtænkes i udviklingen af byen og at bevaring og udvikling ikke ses som hinandens modsætninger. Adskillige undersøgelser viser netop at kulturarven har et kæmpe potentiale for byudviklingen¹. Det er ligeledes positivt, at der ikke kun tages højde for en enkeltstående bygnings arkitektoniske kvaliteter, men at kommuneplanen også anser bygningers indbyrdes relationer og kulturmiljøer som havende stor kulturhistorisk betydning samt værdi.

Det er godt, at også byens skæve kulturarv fremhæves og udpeges i kommuneplanen, så der fortsat er plads til de skæve bygninger og kulturmiljøer. Museet vil også gerne takke for samarbejdet omkring "Byens Sjæl".

¹ Se bl.a. [3. Det kan betale sig \(slks.dk\)](#)

Og

https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/kommuner/kulturarvsanalyse/kulturarvsamlet.pdf



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST



Der har desværre været flere eksempler på, at bevaringsværdige bygninger nedrives og håber, at denne praksis ikke fortsætter, da det udvander hele systemet med bevaringsværdige bygninger. Derfor er det vigtigt, at man gentænker nye muligheder og potentialer for byens bygninger i stedet for nedrivning. Endvidere har nybyggeri også indvirkninger på bevaringsværdige og historiske bygninger og derfor bør nybyggeri tilpasses sine omgivelser med respekt for bevaringsværdier og historien.

Københavns Museum har været med i arbejdsgruppen med udpegningen af de nye kulturmiljøer og vil gerne benytte anledningen til at takke for samarbejdet og inddragelsen. Museet bistår gerne med kulturhistorisk viden og sparring ift. byens bevaringsværdier i byudviklingen og er glade for at dette også er fremhævet i Kommuneplanstrategien.

Bemærkninger vedr. arkæologi

København har igennem årtusinder været et attraktivt sted at bo. Utallige arkæologiske undersøgelser, rundt om i byen, viser levn af beboelse og forskelligartede aktiviteter op igennem oldtiden og frem til i dag. Arkæologien spiller en væsentlig rolle i den eksisterende viden om Københavns opståen og udvikling, men også som en stadig kilde til ny viden om byen.

Jordarbejde i forbindelse med byggerier, renoveringer ol. kan derfor indebære risiko for at fjerne væsentlige fortidsminder der ville skulle undersøges inden de fjernes jf. museumslovens kap. 8 § 27.

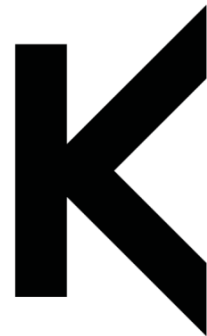
Københavns Museum kan vurdere denne risiko nærmere, hvis vi kontaktes i god tid inden eventuelle jordarbejder finder sted.

Læs mere om Museumsloven på:
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2014/358>

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Brink
Museumsinspektør
Etnolog
Københavns Museum
+45 2947 9903
P95R@kk.dk

Lena Diana Tranekjer
Museumsinspektør
Arkæolog
Københavns Museum
+45 2967 1472
P03N@kk.dk



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN

STORMGADE 20
1555 KØBENHAVN V
WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-
FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST



Svar til: Høring 61463 af: Birgit Rehder

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

103

INDSENDT AF

Birgit Rehder

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Kastelsvej 26

HØRINGSSVAR

Opfordring til Borgerrepræsentationen og TMU vedr. manglende standardiserede bestemmelser i Indre Bydel, inden for voldgaderne

Jeg vil opfordre Borgerepræsentationen og Teknik - og Miljøudvalget til at revurdere og forholde sig konkret og præcist til de særlige bestemmelser om manglende standardiserede bestemmelser for arealanvendelsen i det historiske kvarter inden for de 3 voldgader i Indre By.

Hvorfor?

Indre Bydel og Centrum er i de seneste 12 år blevet udsat for en accelererende byfortætning, hvor bebyggelsesbevaringen er blevet underkendt under devisen 'ressourceoptimering' og 'stationsnærhed'.

Visionen om mangfoldighed, livskvalitet, sundhed og trivsel er kommet i anden række.

Trængsel er stadig mere udtalt - ikke kun i forbindelse med transport til og fra arbejde og beboernes færden, men også den intensiverede turisme. - Jeg har fx i de seneste år ikke haft den samme glæde af min daglige rute på Langelinje på grund af de store grupper af turister, der skal se Den Lille Havfrue.

Jeg føler mig forvist fra min by og kan ikke sidde på en bænk og nyde udsigten, fordi jeg må flygte fra den lille vandflyver, der - med turister - cirkulerer over byen og forpester ethvert ophold på Langelinje med sin dieseludstødning.

Det fortsatte fokus på byfortætning ødelægger bevaringsværdige bygningers udtryk til skade for helheden og historien. Det er ødelæggende for identiteten og følelsen af at høre til.

Hensynet til regionale og internationale firmaers ønske om en adresse i Centrum og hensynet til grundejereres udnyttelse og finansiering af nødvendig vedligeholdelse af fx tag og energioptimering vejer tungere end hensynet til bygningsarven.

De seneste eksempler er Knud Højgaards Hus (SAVE 5) på Kultorvet, der opførte et grimt og

dominerende elevatorårn på 5 meter. Mærsk bygning er også et eksempel. Her blev der givet nedrivningstilladelse og hele Amaliegade nu i fare for ikke at blive optaget på UNESCOs Verdensarvsliste på grund af arkitektens manglende hensyn og tilpasning til den omgivende arkitektur og dens kontekst.

Begge gange har Teknik- og Miljøforvaltningen undladt at udarbejde en bevarende lokalplan. - Helt i tråd med kommuneplanens bestemmelser og BR18 om helhedsvurdering.

Denne situation hænger tæt sammen med de manglende standardiserede bestemmelser for bebyggelsesprocent, friareal, bygningshøjde og parkering.

Siden 2011, hvor kommuneplanen indeholdt et særligt fokus på bebyggelses- bevaring, har kommuneplanen indeholdt særlige bestemmelser, der friholder størstedelen af Indre By og områder på Christianshavn for de standardiserede bestemmelser, som gælder for det øvrige København (bebyggelsesprocent, friareal, bygningshøjde og parkering).

Begrundelsen for de manglende bestemmelser har overordnet heddet at være de ekstraordinære bevaringshensyn. Under denne sympatiske forklaring gemmer sig dog også kommunens politik siden Kommuneplan 2011, hvor ønsket er byfortætning.

Hensigten var oprindeligt, at denne bevaring skulle ske gennem lokalplaners detaljerede retningslinjer for bygnings udtryk, når ændringer af de bevaringsværdige bygninger havde særlig indflydelse på omgivelserne. Og der må man jo sige, at alle ombygninger i Indre Bydel og i særdeleshed i Centrum har særlig indflydelse på omgivelserne i kraft af de mange bygninger med høj bevaringsværdi.

I følgende citat fra [Teknik- og Miljøudvalget, den 16.12. 2013, Drøftelsessag. Sikring af bevaringsværdige bygninger Bilag 2](#), s. 6 ses uddrag fra kommuneplan 2011:

“(...) Sikring af disse hensyn skal ved nybyggeri, ombygninger og nedrivninger, der har særlig indflydelse på omgivelserne, ske gennem udarbejdelse af lokalplaner, der bl.a. skal indeholde en bebyggelsesplan, hvori indgår fredede og bevaringsværdige bygninger og anlæg, samt detaljerede retningslinjer for bebyggelsens ydre fremtoning. (...). Der kan tillades enkelte mindre, arkitektonisk motiverede afvigelser herfra (...)” (Min understregning)

På samme møde i Teknik og Miljøudvalget ses i [Bilag 1, Sikring af bevaringsværdige bygninger, Kommuneplan 2011](#), at den primære årsag til de manglende standardiserede bestemmelser er at *“muliggøre yderligere boliganvendelse”*:

“Særlige bestemmelser

Der er fastlagt særlige bestemmelser i enkeltområder, hvor specielle planmæssige forhold gør sig gældende. De særlige bestemmelser supplerer eller erstatter de standardiserede bestemmelser og er beskrevet i rammerne for det enkelte område, der kan ses under Rammer for bydele.

Størstedelen af Indre By og nogle områder på Christianshavn er friholdt for standardiserede rammer. Det skyldes, at der i disse områder er ekstraordinære bevaringshensyn, og at der ønskes en mere fleksibel anvendelse, primært for at muliggøre yderligere boliganvendelse. Det vil sige, at bestemmelser om bebyggelsesprocent og friareal kan fraviges i forbindelse med nyindretning af en bevaringsværdig bebyggelse” (min understregning)

Et konkret eksempel på, hvor retningslinjerne fra 2011 om en bebyggelsesplan med detaljerede beskrivelser af bygningens udtryk er fulgt, er Lokalplan 558 Østergade 27 fra 2018. Begrundelsen for tilladelsen til at forhøje ejendommen med to etager var at øge tætheden i et stationsnært område og "bidrage til bylivet". Hvad der konkret menes med den sidste formulering er uklart.

"Lokalplanen muliggør en ændring af bygningens anvendelse fra erhverv til erhverv og boliger på bygningens to øverste etager.

Hensigten hermed er at bidrage til såvel bylivet i området samt øge tætheden i et stationært område." (punktet 'Anvendelse' s. 7)

Bebyggelsesprocent: 630% (§6, side 14)

Den maksimale bebyggelsesprocent i resten af København: 185%.

(Den daværende maksimale bygningshøjde blev i denne sag desuden overskredet pga. fejlregninger og en dispensation måtte bevilges.)

Åndehullerne, de rekreative byrum med plads til fordybelse og ro kommer ikke i første række.

(Bevarende) lokalplaner kommer først i spil ved større ændringer, når der i forvejen er lokalplan eller formål og anvendelse ændres for bygninger (med bevaringsværdi SAVE 1-4).

Knud Højgaards hus på Kultorvet har en middel bevaringsværdi SAVE 5 og fik lov til at bygge et skæmmende 5 meter højt elevatortårn, der ikke tager hensyn til omgivelserne. Var der en lokalplan med offentlig høring? Nej, - helt i tråd med kommuneplanen.

En bevarende lokalplan med detaljerede retningslinjer for den ydre fremtoning havde været på plads her, når nu kommuneplanen prioriterer store internationale og regionale firmaers ønske om kontor i Centrum. Dette gælder også for Mærskes byggeri, der tilgodeser behovet for kontorplads til 700 medarbejdere.

Jeg forudser, at med den fart, der er på byfortætning i Centrum, vil Indre Bydel om 10 år være netop det, som Borgerrepræsentationen ikke ønsker:

En hektisk og larmende by, hvor mangfoldighed, sundhed og mental trivsel kommer til kort og beboerne har et stærkt begrænset friareal, hvor samvær med naboer i ejendommen ikke kan dyrkes og fastholdes.

Københavns Centrum er bygget og udbygget over flere hundrede år. De sidste 10-12 år er udnyttelsen af Centrums bygninger sket med bind for øjnene.

Stop fortætningen og giv bygningsejere andre klare incitamenter til at vedligeholde bygningerne, så

en øget udnyttelse ikke fortsætter med at være midlet til finansiering af vedligeholdelse.

Afsæt penge til at lave bevarende lokalplaner for hele Indre Bydel.

Gerne en enkelt overordnet lokalplan, der kan uddybes og finjusteres kvarter for kvarter, ejendom for ejendom, når behov opstår.

Robotterne i TMF har lettet arbejdsbyrden for sagsbehandlere og puklen med byggesager er væk.

Mindstekravene til en lokalplan er få:

Ifølge Planinfo.dk skal lokalplaner:

“1. indeholde oplysninger om planens formål og retsvirkninger (§ 15, stk. 1).

2. ledsages af en redegørelse for, hvorledes planen forholder sig til kommuneplanen og øvrig planlægning for området (§ 16, stk. 1, se nærmere under 'Redegørelsen' (kap. 3).”

Venlig hilsen
Birgit Rehder

Beboer i Indre Bydel

Svar til: Høring 61463 af: Rasmus Rise

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

102

INDSENDT AF

Rasmus Rise

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Søflygade 11

HØRINGSSVAR

Hørings svar til KK Kommuneplansstrategi 2023

Tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med kommunens udkast til ny kommuneplansstrategi 2023.

Jeg glæder mig over det store fokus på bevaring af bygningsværker, fortidsminder samt anlæg der understreger byens historie, en grønnere mobilitet og infrastruktur, samt miljøet.

Det undrer mig derved at der i Budget 2024 - Pnkt. ØK60 lægges op til at gå stik imod ovennævnte fokusområder, ved at undersøge en udvidelse af Refshalevej der vil betyde: Øgede mængder af motoriseret trafik, nedlæggelse af et grønt område med høj biodiversitet og en omkringliggende koncentration af flagermus som er en af de bilag 4 arter der er omfattet af en streng beskyttelse, samt nedlæggelse af et 5.000 m2 område m. fortidsminde v. Christianshavns Fæstning (Minebådsgraven). Ved spørgsmål til ØKF svares der at udvidelsen af Refshalevej ikke kun sker med trafiksikkerhed for øje, men også for at kunne trafikbetjene Refshaleøen med bl.a. motoriseret trafik i fremtiden. Dette er i strid med Tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 331-1 "Holmen II.

Jeg tilslutter mig derved DOGM's og Søflyhusenes høringsvar (vedhæftet) der foreslår at det historiske og grønne miljø omkring Refshalevej/Forlandet og Christianshavn Fæstningsanlæg bevares, og er stor tilhænger af foreslaget om en grøn forbindelse mellem Amager Strand og Refshaleøen.

Jeg gentager derved at "Det ville være en utilgivelig fejl, hvis kommunen øger mængden af motoriseret trafik på Forlandet/Refshalevej yderligere. Det vil både kunne spolere de smukke og værdsatte fortidsminder, unik biodiversitet langs voldene samt ødelægge den enestående mulighed, der er for at skabe en sammenhæng for bløde trafikanter mellem indre by/Østerbro, det nye Refshaleøen, boligområderne ved Amager Strand, det nye Kløverparken, og det eksisterende Margretheholm."

Der er rig mulighed for at kunne prioritere motoriseret trafik længst mod øst via jordvejen eller som en udvidelse af denne. Det vil her være attraktivt med en viadukt løsning "under" Margretheholm Havn for at bevare udsejlingen, evt. i samspil med en metro der bør nedgraves bagom

Margretheholm-bebyggelsen for at tilgodese de meget værdsatte og unikke grønne områder, som benyttes af områdets beboere såvel som turister og andre besøgende.

/Rasmus Rise

MATERIALE:

dogm hoeringssvar til kk kommuneplansstrategi 2023.pdf

soeflyhusene hoeringssvar til koebenhavn kommunes kommuneplanstrategi 2023.pdf

Den overordnede grundejerforening Margrethholm
Den 29. sept. 2023

Høringssvar til KK Kommuneplansstrategi 2023

Først tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med kommunens udkast til ny kommuneplansstrategi 2023.

Den overordnede ejerforening på Margretholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretholmen, hvor der bor omkring 3000 mennesker. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margrethholm.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

I kommuneplansstrategiudkastet (side 44) beskriver KK en mulig ny forbindelse mellem indre by og Refshaleøen på tværs af havnen til Amager som en del af ambitionerne om at skabe en mere sammenhængende by.

Københavns Kommune bør i den forbindelse have en særlig opmærksomhed på, at vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej desværre allerede i dag lider af, at KK har tilladt en øget mængde biler, lastbiler og anden tung trafik færdes på de smukke snoede veje, der leder igennem søer og andre fortidsminderne i området. Vi bakker stærkt op om KK's vision om øget cyklisme og flere fodgængere samt mere offentlig transport og færre biler i byen. Derfor appellerer vi til, at I med kommuneplansstrategien tager et større hensyn for at nedbringe de store gener og trafikalefarer den øgede motoriserede trafik medfører for den stigende mængde bløde trafikanter.

Det ville være en utilgivelig fejl, hvis kommunen øger mængden af motoriseret trafik på Forlandet/Refshalevej yderligere. Det vil både kunne spolere de smukke og værdsatte fortidsminder, unik biodiversitet langs voldene samt ødelægge den enestående mulighed, der er for at skabe en sammenhæng for bløde trafikanter mellem indre by/Østerbro, det nye Refshaleøen, boligområderne ved Amager Strand, det nye Kløverparken, og det eksisterende Margrethholm.

Vi vil derfor gerne appellere til, at KK tænker langsigtet omkring en god bæredygtig infrastruktur med særlig opmærksomhed på de bløde trafikanter mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. Dette kunne med fordel sammentænkes med en styrket grøn forbindelse mellem områderne.

Københavns Kommune opfordres derfor til at lede biler, busser og anden motoriseret trafik uden om denne del af byen og i stedet arbejde videre med en ide, de tidligere har luftet, omkring en "supercykelsti" mellem Amager Strandpark og Refshaleøen via Forlandet og Refshalevej. Der kunne fx være tale om en "grøn kile" af fodgængere, cyklister og metropassagerer, der benytter Forlandet/Refshalevej. En sådan rute vil kunne bidrage med renere luft, mere biodiversitet, understrege byens ambition om at være en førende cykel-by med et smukt, unikt miljø, til glæde for både borgere i kommunen, turister og øvrige besøgende. Allerede i dag bliver strækningen besøgt af mange tusinde mennesker hver dag (og endnu flere i sommerhalvåret).

Motoriseret trafik kunne i stedet ledes via By og Havns "jordvej" over Benzinøen og bagom de tæt beboede områder på nordvest Amager.

Kommuneplansstrategien kunne med fordel forholde sig til, hvordan de bløde trafikanter, der færdes mellem Christianshavn og Refshaleøen får nogle bedre og mere sikre adgangsforhold. Strækningen benyttes i dag af hundredvis af skolebørn foruden de mange turister og andre besøgende. Allerede i dag synes situationen uholdbar, idet de bløde trafikanter udsættes for farlige trafikale forhold pga. manglende cykelstier, snoede forløb og smalle passager hvor de mange tunge lastbiler og store ledbusser pga. vejens forhold ikke har mulighed for at holde deres vejbaner.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Det er vigtigt for os at pointerer, at Københavns Kommune i deres nye kommuneplansstrategi bør inkludere overvejelser, om hvordan Refshaleøen kan udvikles skånsomt for os naboer og for byen generelt ved at transportere byggematerialer til byudviklingen af vandvejen. Det vil spare de tæt befolkede områder syd for Refshaleøen, samt vejanlæg i hele byen, for en masse unødvendige trafikgener herunder både ift. trafikikkerhed, lyd og luftforurening. Kommunen kan med fordel hente

inspiration fra andre europæiske storbyer, som har haft succes med anvendelse af bæredygtige præmisse af vandvejen til transport.

Generelt bør kommunen ikke tillade, at Refshaleøen byudvikles ved brug af det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør derimod kunne transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når dele af den er etableret.

Derudover vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til i størst muligt omfang at bevare de eksisterende bygninger samt de eksisterende spor fra tidligere anvendelse, som findes i byrummene på Refshaleøen, både ud fra et hensyn om at bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også ud fra et hensyn til cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et meget velbesøgt og højt værdsat område, som netop er kendetegnet ved at rumme forskelligartede og rå industrielle bygninger og pladser, der adskiller områder fra de øvrige københavnerkvarterer. Københavns Kommune har en enestående mulighed for at sikre områdets variation og charme ved at integrere samtlige eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En endnu mere visionær ide kunne være at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område, som man tilgår fra vandsiden eller via metro, cykel eller til fods. Hermed vil man kunne man lade sig inspirere af de særligt gode kvaliteter ved et bilfrit område, som bl.a. naboområdet Christiania har erfaringer med. Det er en af de særlige karakteristika, som København allerede brander sig på internationalt, så hvorfor ikke udbrede det til flere områder i byen? Erfaringerne herfra kan så efterfølgende danne grundlag for om hele Lynetteholmen bør udvikles som en bilfri bydel.

Mobilitet (side 30)

Der er planer om, at M5 skal løbe på tværs af Margretheholm mellem boligbebyggelsen og foreningens populære grønne friarealer ved Margretheholms Havn. Hvis linjen bliver en højbane, ønsker vi at fastholde den fysiske såvel som den visuelle forbindelse mellem foreningens forskellige friarealer på tværs af metroforbindelsen. Vi er dog stærke fortalere for, at metrolinjen graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen, hvilket både vil bidrage til at bevare skønne grønne rekreative bynære områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Mange tak for muligheden for at blive hørt. Vi stiller os gerne til rådighed for en videre dialog om ovenstående.

På vegne af

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm

Anna Hesseldahl, bestyrelsesmedlem

Høringssvar til København Kommunes kommuneplanstrategi 2023

På vegne af Grundejerforeningen Søflyhusene, som er en del af Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM), vil vi gerne takke for muligheden for at afgive vores høringssvar vedrørende København Kommunes kommuneplanstrategi for 2023. Vi deler mange af de bekymringer og synspunkter, som DOGM har fremlagt i deres høringssvar, og ønsker at bidrage med vores egne perspektiver.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

Vi deler DOGM's bekymring vedrørende den mulige nye forbindelse mellem indre by og Refshaleøen via Forlandet/Refshalevej, som beskrives i udkastet på side 44. Vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej er allerede belastet af en betydelig mængde motoriseret trafik, hvilket udgør en betydelig udfordring for de bløde trafikanter og miljøet.

Vi støtter fuldt ud København Kommunes vision om at fremme cyklisme, fodgængertrafik, offentlig transport og reducere antallet af biler i byen. Det er af afgørende betydning at bevare det smukke og kulturarvsmæssige værdifulde miljø omkring Forlandet/Refshalevej. At øge mængden af motoriseret trafik på denne strækning ville ikke blot true fortidsminder og biodiversitet, men det ville også sætte en stopper for den enestående mulighed for at skabe en sammenhængende rute for bløde trafikanter mellem flere vigtige områder i byen.

Vi opfordrer derfor på det kraftigste Københavns Kommune til at tænke langsigtet og udvikle en bæredygtig infrastruktur, som prioriterer de bløde trafikanter, især mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. En sammenkobling af dette med en styrket grøn forbindelse mellem områderne vil gavne både beboere og besøgende i byen.

Københavns Kommune opfordres til at udforske alternative ruter for motoriseret trafik og overveje en "supercykelsti" langs Forlandet/Refshalevej. En sådan løsning vil fremme renere luft, øget biodiversitet og understrege byens ambition om at være en førende cykelby.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Vi deler DOGM's synspunkt om, at Københavns Kommune bør overveje en mere bæredygtig tilgang til udviklingen af Refshaleøen. Transport af byggematerialer via vandvejen er en fornuftig måde at mindske unødigt trafikbelastning, forbedre trafiksikkerheden og reducere støj og luftforurening i de tætbefolkede områder syd for Refshaleøen og i hele byen.

Vi opfordrer kommunen til at lade sig inspirere af andre europæiske storbyer, der med succes har anvendt bæredygtige pramme til transport. Det er afgørende, at kommunen ikke tillader byudviklingen på Refshaleøen at basere sig på det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør i stedet transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når denne er etableret.

Endvidere vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til at bevare de eksisterende bygninger og spor fra tidligere anvendelse på Refshaleøen. Dette vil ikke blot bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også fremme cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et højt værdsat område med en unik karakter, der adskiller sig fra resten af byen. Københavns Kommune har en unik mulighed for at integrere de eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En visionær ide: Et bilfrit Refshaleøen

Vi finder idéen om at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område værd at overveje. Et bilfrit miljø, som kan tilgås fra vandsiden, metro, cykel eller til fods, vil ikke blot forbedre livskvaliteten for beboere og besøgende, men også bidrage til at skabe et unikt og bæredygtigt område.

Erfaringerne fra bilfrie områder som f.eks. Christiania er værdifulde, og dette er en karakteristik, som København allerede er kendt for internationalt. Derfor opfordrer vi til at udbrede konceptet til flere områder i byen og drage erfaringer herfra, som kan anvendes i fremtidige byudviklingsprojekter, måske endda hele Lynetteholmen.

Mobilitet

Vi er enige med DOGM i vigtigheden af at fastholde en fysisk og visuel forbindelse mellem DOGM's forskellige friarealer på tværs af den planlagte M5-metrolinje. Det er vores holdning, at metrolinjen bør graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen for at bevare de grønne rekreative områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Vi takker for muligheden for at afgive vores input og håber, at Københavns Kommune vil tage vores synspunkter i betragtning i den videre planlægning af kommuneplanstrategien for 2023.

Svar til: Høring 61463 af: Grundejerforening Konstabelhaven

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

101

INDSENDT AF

Grundejerforening Konstabelhaven

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Flyhangargade 2-34 og Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

På vegne af Grundejerforeningen Konstabelhaven, som er den del af Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm, vil vi gerne benytte os af muligheden for at blive hørt i forbindelse med kommenens udkast til ny kommuneplansstrategi 2023.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

I kommuneplansstrategiudkastet beskriver KK en mulig ny forbindelse mellem indre by og Refshaleøen på tværs af havnen til Amager som en del af ambitionerne om at skabe en mere sammenhængende by. Københavns Kommune bør i den forbindelse have en særlig opmærksomhed på, at vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej desværre allerede i dag lider af, at KK har tilladt en øget mængde biler, lastbiler og anden tung trafik færdes på de smukke snoede veje, der leder igennem søer og andre fortidsminderne i området. Vi bakker stærkt op om KK's vision om øget cyklisme og flere fodgængere samt mere offentlig transport og færre biler i byen. Derfor appellerer vi til, at I med kommuneplansstrategien tager et større hensyn for at nedbringe de store gener og trafikalefarer den øgede motoriserede trafik medfører for den stigende mængde bløde trafikanter.

Det ville være en utilgivelig fejl, hvis kommunen øger mængden af motoriseret trafik på Forlandet/Refshalevej yderligere. Det vil både kunne spolere de smukke og værdsatte fortidsminder, unik biodiversitet langs voldene samt ødelægge den enestående mulighed, der er for at skabe en sammenhæng for bløde trafikanter mellem indre by/Østerbro, det nye Refshaleøen, boligområderne ved Amager Strand, det nye Kløverparken, og det eksisterende Margretheholm.

Vi vil derfor gerne appellere til, at KK tænker langsigtet omkring en god bæredygtig infrastruktur med særlig opmærksomhed på de bløde trafikanter mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. Dette kunne med fordel sammentænkes med en styrket grøn forbindelse mellem områderne.

Københavns Kommune opfordres derfor til at lede biler, busser og anden motoriseret trafik uden om denne del af byen og i stedet arbejde videre med en ide, de tidligere har luftet, omkring en "supercykelsti" mellem Amager Strandpark og Refshaleøen via Forlandet og Refshalevej. Der kunne

fx være tale om en "grøn kile" af fodgængere, cyklister og metropassagerer, der benytter Forlandet/Refshalevej. En sådan rute vil kunne bidrage med renere luft, mere biodiversitet, understrege byens ambition om at være en førende cykel-by med et smukt, unikt miljø, til glæde for både borgere i kommunen, turister og øvrige besøgende. Allerede i dag bliver strækningen besøgt af mange tusinde mennesker hver dag (og endnu flere i sommerhalvåret).

Motoriseret trafik kunne i stedet ledes via By og Havns "jordvej" over Benzinøen og bagom de tæt beboede områder på nordvest Amager.

Kommuneplansstrategien kunne med fordel forholde sig til, hvordan de bløde trafikanter, der færdes mellem Christianshavn og Refshaleøen får nogle bedre og mere sikre adgangsforhold. Strækningen benyttes i dag af hundredvis af skolebørn foruden de mange turister og andre besøgende. Allerede i dag synes situationen uholdbar, idet de bløde trafikanter udsættes for farlige trafikale forhold pga. manglende cykelstier, snoede forløb og smalle passager hvor de mange tunge lastbiler og store ledbusser pga. vejens forhold ikke har mulighed for at holde deres vejbaner.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Det er vigtigt for os at pointerer, at Københavns Kommune i deres nye kommuneplansstrategi bør inkludere overvejelser, om hvordan Refshaleøen kan udvikles skånsomt for os naboer og for byen generelt ved at transportere byggematerialer til byudviklingen af vandvejen. Det vil spare de tæt befolkede områder syd for Refshaleøen, samt vejanlæg i hele byen, for en masse unødvendige trafikgener herunder både ift. trafiksikkerhed, lyd og luftforurening. Kommunen kan med fordel hente inspiration fra andre europæiske storbyer, som har haft succes med anvendelse af bæredygtige pramme af vandvejen til transport.

Generelt bør kommunen ikke tillade, at Refshaleøen byudvikles ved brug af det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør derimod kunne transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når dele af den er etableret.

Derudover vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til i størst muligt omfang at bevare de eksisterende bygninger samt de eksisterende spor fra tidligere anvendelse, som findes i byrummene på Refshaleøen, både ud fra et hensyn om at bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også ud fra et hensyn til cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et meget velbesøgt og højt værdsat område, som netop er kendetegnet ved at rumme forskelligartede og rå industrielle bygninger og pladser, der adskiller områder fra de øvrige københavnerkvarterer. Københavns Kommune har en enestående mulighed for at sikre områdets variation og charme ved at integrere samtlige eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En endnu mere visionær ide kunne være at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område, som man tilgår fra vandsiden eller via metro, cykel eller til fods. Hermed vil man kunne man lade sig inspirere af de særligt gode kvaliteter ved et bilfrit område, som bl.a. naboområdet Christiania har erfaringer med. Det er en af de særlige karakteristika, som København allerede brander sig på internationalt, så hvorfor ikke udbrede det til flere områder i byen? Erfaringerne herfra kan så efterfølgende danne grundlag for om hele Lynetteholmen bør udvikles som en bilfri bydel.

Mobilitet

Der er planer om, at M5 skal løbe på tværs af Margretheholm mellem boligbebyggelsen og

foreningens populære grønne friarealer ved Margretheholms Havn. Hvis linjen bliver en højbane, ønsker vi at fastholde den fysiske såvel som den visuelle forbindelse mellem foreningens forskellige friarealer på tværs af metroforbindelsen. Vi er dog stærke fortalere for, at metrolinjen graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen, hvilket både vil bidrage til at bevare skønne grønne rekreative bynære områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Mange tak for muligheden for at blive hørt.

Grundejerforeningen Konstabelhaven

Svar til: Høring 61463 af: Salling Group A/S

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

100

INDSENDT AF

Salling Group A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

35954716

BY

Køge

POSTNR.

4600

ADRESSE

1 Mimersvej

HØRINGSSVAR

Indsigelse til kommuneplan ramme (R19.C.2.24) Korsørgade 1, 2100 København Ø.

Vi ønsker at udvide dagligvarerammen til 800 m², inkl. lager og personalefaciliteter, idet vi har et ønske om at opføre en tilbygning på ca. 110 m² i ejendommens gård jf. vedhæftede skitseforslag. Tilbygningen skal anvendes til lager.

MATERIALE:

netto korsørgade 1 tilbygning skitseforslag 2021 12 08.pdf

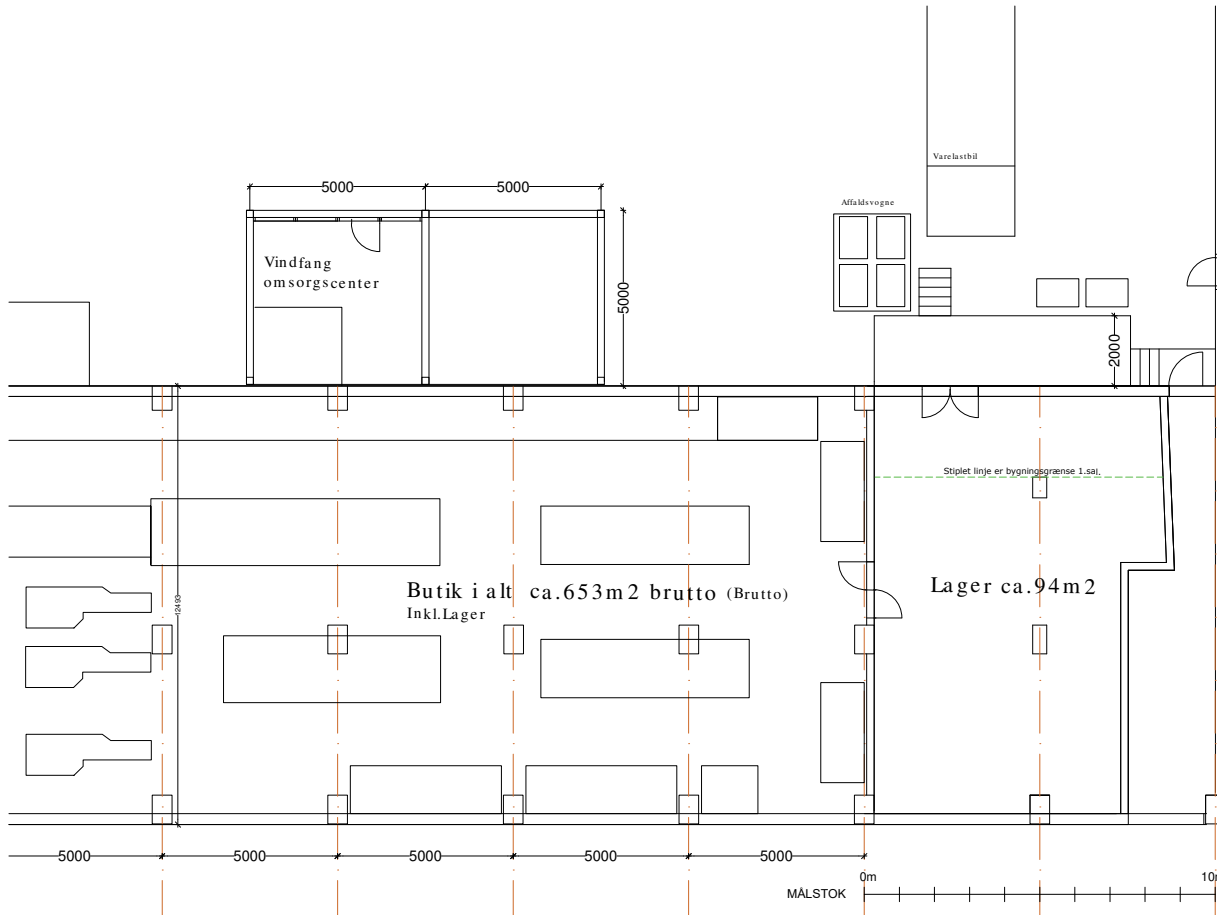
Udbygning

Skitseforslag



Netto - Korsørgade 1
2100 København Ø

Den.08-12-2021

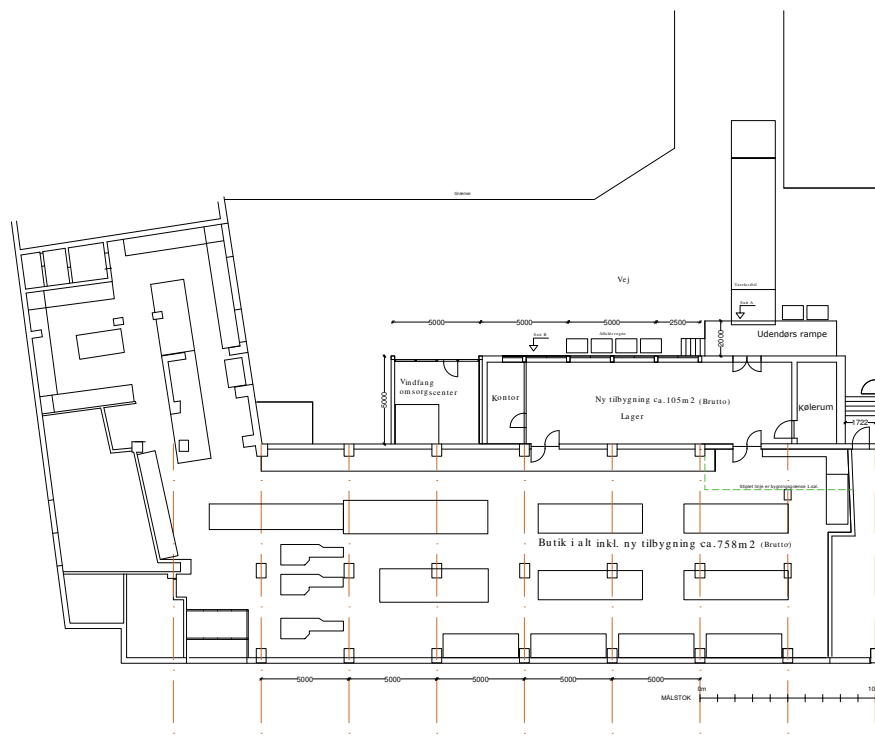


Netto - Korsørgade 1

2100 København Ø

Situationsplan - Eksisterende forhold

Format: 420x297 (A3) Mål: 1:100 Dato: 2021.12.08
Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.



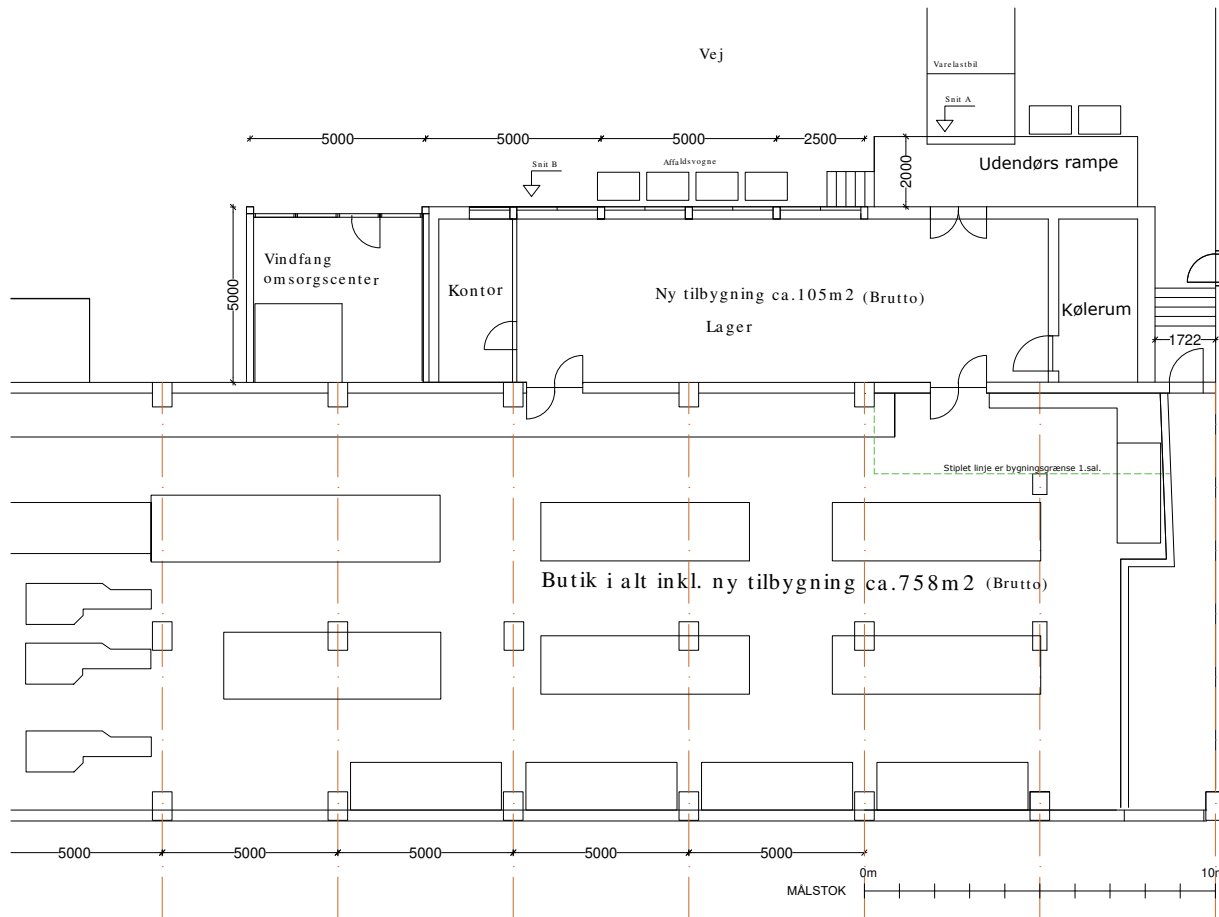
Netto - Korsørgade 1

2100 København Ø

Situationsplan - Helhed - Planforslag

Format: 420x297 (A3) Mål: 1:200 Dato: 2021.12.08

Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.

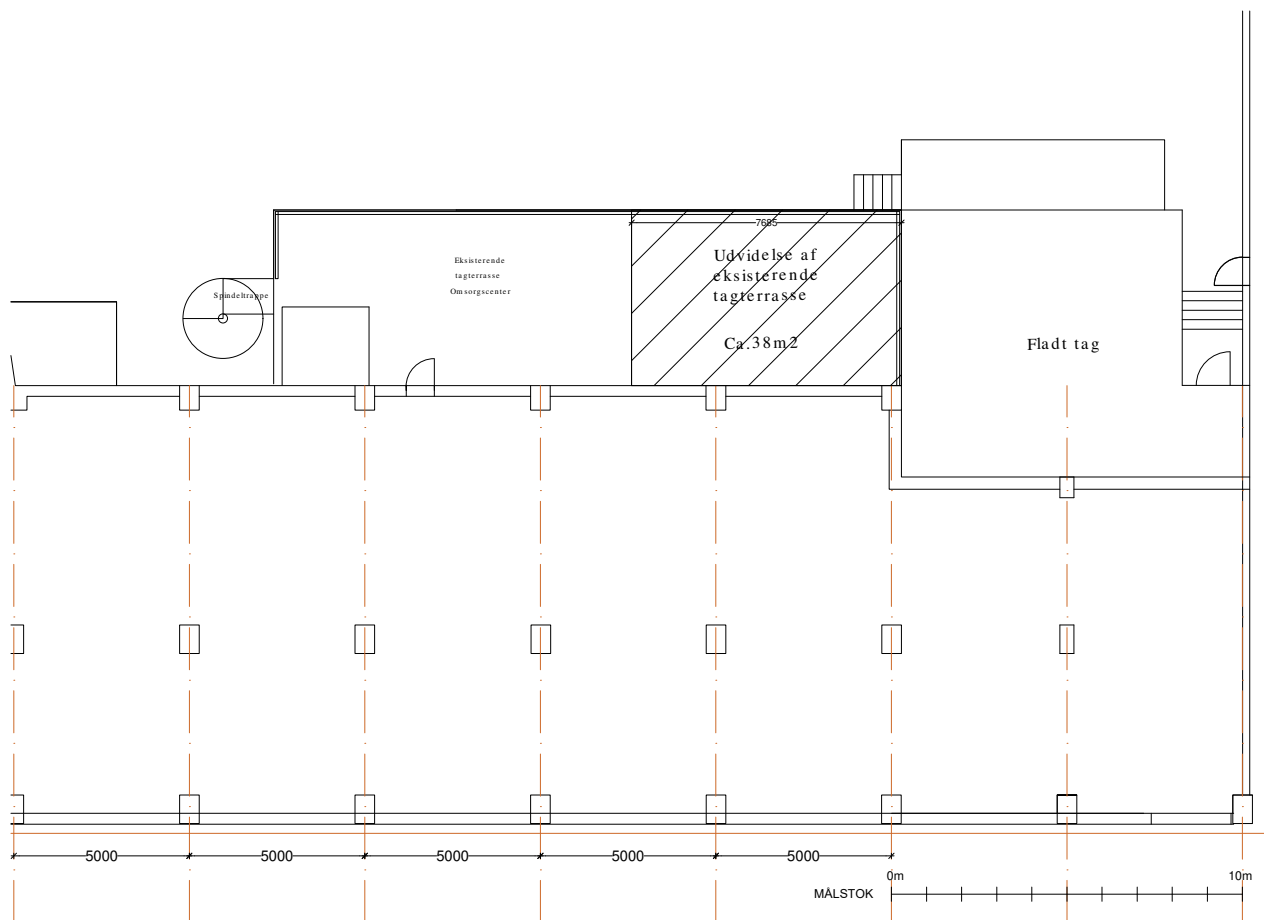


Netto - Korsørgade 1

2100 København Ø

Planforslag

Format: 420x297 (A3) Mål: 1:100 Dato: 2021.12.08
Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.

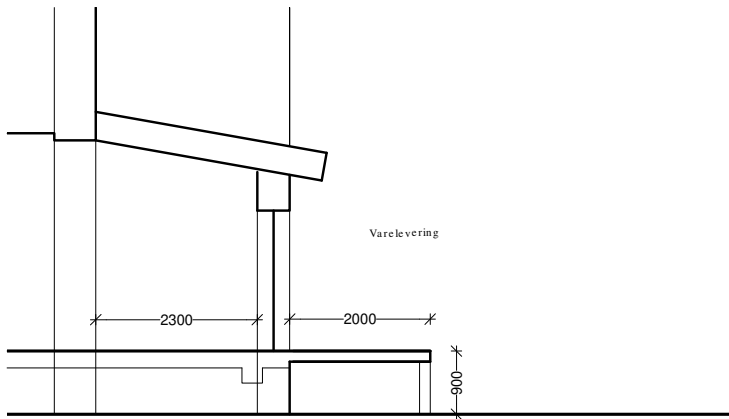


Netto - Korsørgade 1

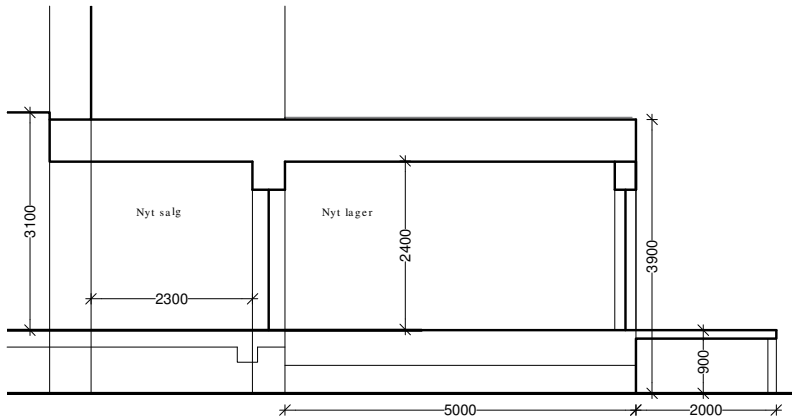
2100 København Ø

Tagplan

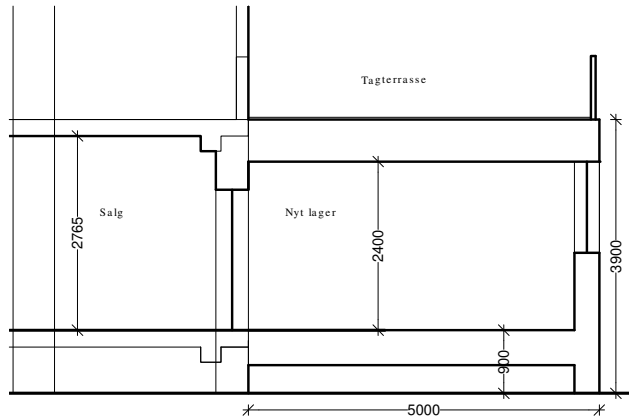
Format: 420x297 (A3) Mål: 1:100 Dato: 2021.12.08
Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.



Snit - Lager/rampe/varelevering - Eksisterende forhold 1:50



Snit A - Ny udbygning ved lager/rampe/varelevering 1:50



Snit B - Ny udbygning lager udbygning 1:50

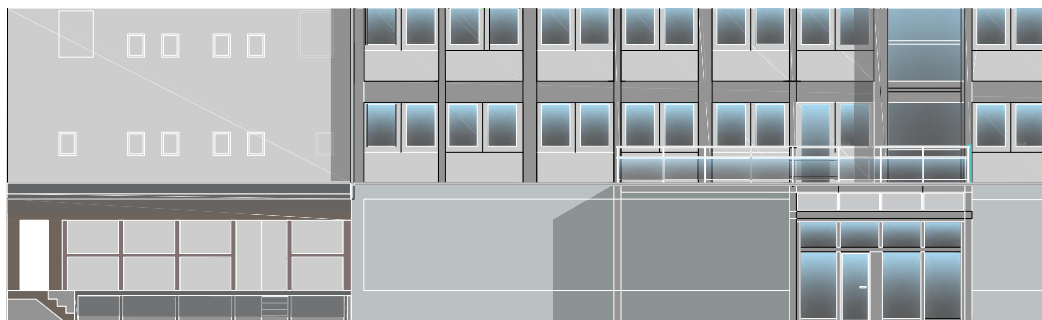
Netto - Korsørgade 1

2100 København Ø

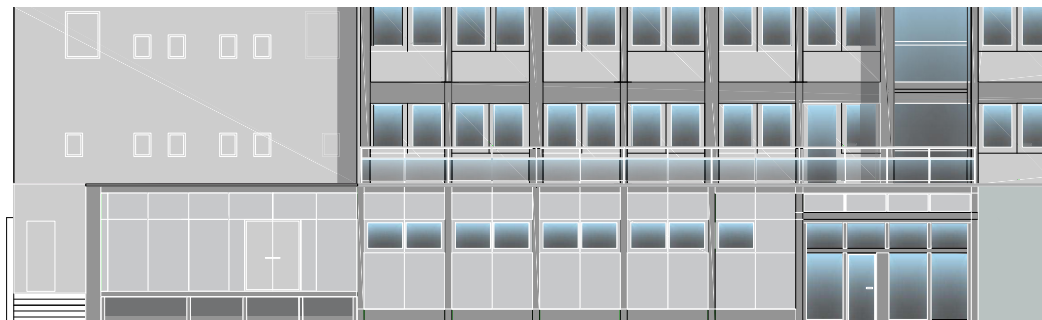
Snit

Format: 420x297 (A3) Mål: 1:50 Dato: 2021.12.08

Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.



Facade ind mod gård - Eksisterende forhold 1:100



Facade ind mod gård - Ny udvidelse 1:100

Netto - Korsørgade 1

2100 København Ø

Facade - Illustrationer

Format: 420x297 (A3)

Dato: 2021.12.08

Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.



Facade ind mod gård - Eksisterende forhold



Facade ind mod gård - Ny udvidelse

Netto - Korsørgade 1

2100 København Ø

Facade - Billede + visualisering

Format: 420x297 (A3)

Dato: 2021.12.08

Note: Alle mål er relative og derfor opfattes som vejledende og kontrolleres på stedet.

Svar til: Høring 61463 af: Christianshavns Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

99

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

BY

København V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg med bilag.

MATERIALE:

christianshavns lokaludvalg om forslag til kommuneplanstrategi.pdf

debat om bypolitik paa christianshavnerdagen.pdf

debat om klima paa christianshavnerdagen.pdf



Økonomiforvaltningen

29. september 2023
J. nr. 2023-0379745-1

Christianshavns Lokaludvalg giver hermed sit hørings svar til den offentlige høring af Forslag til Kommuneplanstrategi 2023, som løber frem til den 29. september 2023.

Christianshavns Lokaludvalg har tidligere indsendt sit hørings svar om Forslag til kommuneplanstrategi 2023 til Økonomiforvaltningen den 10. maj 2023.

Christianshavns Lokaludvalg har efterfølgende afholdt borgerdialog om kommunens forslag til kommuneplanstrategien på Christianshavnerdagen d. 3. september. Lokaludvalget har herefter revideret sit hørings svar.

Om "1. Byvision for København"

Kapitlet indeholder mange løfter og gode overvejelser om byens grønne fremtid, om den sociale balance i byen og om den inkluderende by. Der ønskes dog generelt mere forpligtende og bindende mål.

Her mener lokaludvalget, at klimaneutralitet samt stormflodssikring fra såvel syd som nord skal have første prioritet.

Derudover mener lokaludvalget, at der skal fastsættes måltal for reduktion af CO₂, ligesom der skal fastsættes mål for en reduktion af luftforureningen bl.a. med måltal for reduktionen af den benzin- og diesel-drevne bil-, lastbil og busstrafik i Københavns Kommune.

Om 2. "Hovedstadens byudvikling og mobilitet"

Det er godt, at hele hovedstadsområdet ses samlet med hensyn til boliger, arbejdspladser og infrastruktur. Men det er meget svært at få et konkret overblik over, hvad der skal ske for at styrke samarbejdet i hovedstadsområdet.

Og overordnet mangler kommuneplanstrategien at svare på, hvordan man agter at løse trængsels-, CO₂- og støjproblemerne, især hvis staten ikke leverer den ønskede lovgivning i forhold til dæmpning af biltrafikken.

Lokaludvalget støtter målet på side 20 om, at 75 % af mobiliteten skal være gående, cyklende og kollektiv trafik, mens biltrafikken skal reduceres til 25 %.

Under "Mål for Københavns udvikling" på side 20 nævnes supercykelstinet. Her vil det være ønskeligt, hvis man også omtaler mål for de forskellige former for kollektive transport.

Med henvisning til kommunens mobilitetsanalyser fra 2021 vil det også være ønskeligt med mål for etablering af trafikører i byens kvarterer, hvor den motoriserede trafik skal køre ud samme sted, som den kører ind. For Christianshavns vedkommende vil trafikører kunne mindske trængslen og forureningen og give plads til udvikling af en mere grøn mobilitet.

Sætningen på side 20, 3. spalte er uklar. Lokaludvalget foreslår, at den formuleres således: "Det skal være muligt for københavnernes at flytte uden for kommunegrænsen uden, at det påvirker muligheden for at beholde et job i Københavns centrum og omvendt, da Region Hovedstaden og til en vis grad Greater Copenhagen må betragtes som et sammenhængende arbejdsmarked for virksomheder og velfærdsservices".

Københavns Kommune bør fremgå af kort 2.1 på side 21.

De jernbaneinvesteringer, som er besluttet i infrastrukturplanen frem til 2035, bør omtales på side 22-23.

Figur 2.2. og 2.3 på side 23 mangler Y-aksebenævnelser (hvh. antal indbyggere og antal indbyggere pr. år).

Sætningen på side 24, spalte 1: "Det betyder, at efterspørgslen på boliger i en bestemt kommune eller bydel ikke nødvendigvis kan mødes ved at bygge det samme antal boliger et andet sted i regionen" og de efterfølgende ræsonnementer stemmer ikke overens med beregningerne i forbindelse med den strategisk miljøvurdering af Østhavnen, som viste, at en prisdæmpende virkning i København også kunne nås – om end ikke i helt samme grad – ved at bygge andre steder. Der er således substitutionsmuligheder, hvilket vel er en af grundene til at se regionens boligmarked som et sammenhængende hele.

Til side 28 "Den tætte by er mest miljøvenlig": Beregningen, som omtales, er betænkelig. Tætby-udviklingen sammenlignes ikke med den bedst mulige udbygning langs regionens fingre. Og ulemperne ved at bo tæt, især hvis biler fortsat skal have en stor rolle i byen, er klart under vurderet. Her tænkes bl.a. på trængsel.

På side 36 omtales dilemmaer. Vi vil pege på endnu et dilemma: Der mangler svar på, hvordan man vil håndtere det stadigt øgede bilejerskab i en by, hvor der ønskes bygget stadig tættere med konsekvenser for trængsel, støj og ulykker.

Det er godt, at kommunen efterlyser lovændringer for at opfylde mål vedr. delebiler og roadpricing. Kommunen kan selv fremme dele-tankegangen, fx ved at etablere pladser til dele-ladcykler.

Lokaludvalget mener, at kommunen skal gøre, hvad den kan, for at en kommende ændring i Planloven ikke vil forhindre kommuner i at planlægge etablering af bilfri bydele, sådan som der ellers er lagt op til.

Lokaludvalget ønsker, at kommunen skal beslutte 0-emissionszoner på Christianshavn og i Indre By.

Lokaludvalget understreger, at en trafikdæmpning og -sanering i det Indre København skal være et led i en eventuel beslutning om at anlægge Østlig Ringvej. Sammenhængen mellem trafiksanerende tiltag i centrum og etableringen af Østlig Ringvej antydes i 2. spalte på side 30 i udkastet til kommuneplanstrategi, men denne sammenhæng bør fremgå meget mere tydelig.

Det fremgår, at den tætte by er klimavenlig og at metroudbygningen skal ses som et vigtigt element i den klimavenlige tætte by. Men den klimavenlige tætte by skal også være menneskevenlig. Metroudbygningen bør således ikke opleves som en gene for omgivelserne. Lokaludvalget foreslår derfor, at metrolinje M5 graves ned ved Refshaleøen, Margretheholm og Kløverparken. Margretheholm er i dag et beboelsesområde med ca. 3.000 indbyggere. Refshaleøen og Kløverparken bliver, som det ser ud nu, beboelsesområder i fremtiden.

Inderhavnen er en barriere for mobilitet. Til styrkelse af mobiliteten og den sammenhængende by foreslår lokaludvalget en forbindelse for cyklister og fodgængere mellem Østerbro og Refshaleøen. Lokaludvalget foretrækker en højfrekvent færgeforbindelse eller en tunnelløsning fremfor en broløsning.

Københavns Kommune mangler arealer til boliger og natur og er plaget af gennemkørende trafik. Derfor foreslår lokaludvalget, at containerterminalen flyttes fra Nordhavn til Avedøre Holme. Det vil frigøre attraktive arealer til boliger og natur på Nordhavnspladsen og samtidig gøre, at den tunge trafik fra containerterminalen får direkte adgang til motorvejsnettet.

Om 3. "Boliger og sammenhængende by"

Lokaludvalget er ikke imod, at der bygges nye boliger, men overordnet kan kommuneplanstrategien godt lægge større vægt på muligheden for bygge nye boliger i Københavns omegn. Manglen på boliger skal ikke løses af Københavns Kommune alene.

Derudover bør kommuneplanstrategien lægge op til, at der skal være arkitekturpolitiske overvejelser, når man bygger nye byområder, så der bl.a. kan være arkitektonisk sammenhæng mellem bebyggelserne.

I øjeblikket løser Københavns Kommune bolig manglen ved at give mulighed for at bygge nye boliger. Men bolig manglen kan også løses ved at se på, hvordan eksisterende byggerier anvendes. På Christianshavn er der forholdsvis mange boliger uden bopælspligt samt boliger, som benyttes som ferieboliger, ferielejligheder eller investeringsobjekter for investeringsselskaber. Målet må være, at alle boliger i kommunen som udgangspunkt er med bopælspligt. Tilsynet med bopælspligten og Huslejenævnet skal styrkes.

Der skal ikke byfortættes yderligere i den nuværende tætby, specifikt især på Christianshavn. På Christianshavn skal der ikke bygges i baggårde og der skal ikke ske huludfyldninger i karreer. Eksisterende grønne områder skal bevares. Overordnet bør grønne områder, blå områder og idrætsområder nyde fremmes.

Til side 40 - Mål for Københavns udvikling: Ambitionerne for byggeriet af almene boliger er ikke høje. Man stiler efter, at andelen af almene boliger i Københavns Kommune skal stige fra 19,9 pct. til 20 pct. i en ikke nærmere defineret fremtid. Vi mener, at andelen af almene boliger skal være 25 pct.

Det bør i kommuneplanstrategien konkretiseres, hvordan målet for andelen af almene boliger i kommunen opnås. Det mål, som er aftalt mellem den tidligere regering og Københavns Kommune for almene boliger, bør fremgå af kommuneplanstrategien, nemlig at 25 pct. af boligerne omfattet af nye lokalplaner bør være almene, og at 40 pct. af boligerne i By & Havns områder bør være almene. Planerne om lokale plejehjem, f.eks. på Christiania for Christianshavns vedkommende, kan også kun realiseres, hvis der kommer gang i det almene byggeri. Vi ønsker at denne sammenhæng klart fremgår af strategien.

Målet om en sammenhængende by indebærer, at borgerne har nødvendige offentlige institutioner og servicetilbud til rådighed indenfor en rimelig afstand af deres bopæl. Kommuneplanstrategien skal derfor være fremsynet vedr. arealreservation til kommunale institutioner og servicetilbud.

Hvis København skal være en sammenhængende by, skal den lokale offentlige sundheds- og omsorgsstruktur være bedre. På Christianshavn er der behov for et plejecenter samt et læge- eller sundhedshus, blandt andet for at modvirke social ulighed i sundhed.

Om "4. En by med erhverv og studiemiljø"

Turisme

Lokaludvalget ser positivt på, at man vil fastsætte målsætninger for turismen. Vi synes, at samkvetmet mellem gæster og lokale i vores by er en vigtig del af vores DNA. Men vi ønsker ikke masseturisme, som ændrer vores by til et Disneyland, kun kommer nogle få virksomheder til gode og i hovedsagen kun skaber lavtlønnede og ikke-overenskomstdækkede jobs. Vi synes, der er god grund til at begrænse denne del af turismen i en periode, hvor byen mangler arbejdskraft. Overvejelser af denne karakter bør klarere frem i strategien.

Turismen og medfølgende støjproblemer fylder meget i dagligdag på Christianshavn og nogle gange for meget. Målsætninger for turismen skal derfor være håndfaste og gennemførlige.

En konkret løsning på at dæmme op for følgerne af overturisme kan være at indføre en turistskat i København. En turistskat kan regulere og modvirke overturisme og reducere negative virkninger af turismen, såsom luftforurening og støj for såvel fastboende som gæster. En turistskat skal finansiere tjenester og faciliteter, der er af interesse for turister, såsom nedslidning, rengøring og vedligeholdelse af gader, pladser og parker.

Plads til virksomheder

Lokaludvalget foreslår, at man systematisk indretter "mellemrum" i byen til kreative erhverv og aktiviteter, herunder håndværk og værksteder, til huslejer, som er til at betale. Der skal fastlægges flere kreative zoner i kommuneplanen.

Kommuneplanstrategien bør besvare, hvordan man løser dilemmaet mellem ønsket om mere erhverv og ønsket om at begrænse den motoriserede trafik i gadenettet. Der bør være overvejelser om at se på alternativer til traditionel erhvervstransport, jf. nedenfor om klimabyen.

Kommuneplanstrategien bør sætte mål for en effektiv jobformidling for kommunens borgere.

Om "5. Klimaby med plads til natur, kultur og fritid"

Klimaby

Som nævnt bør klimaneutralitet samt stormflodssikring fra såvel syd som nord skal have første prioritet, når visionen om en klimaby skal omsættes til konkret handling.

Den kommende byudvikling af Refshaleøen giver anledning til at overveje, hvordan upcycling af f.eks. bygningsmaterialer og ting, som samtidig kan afspejle Refshaleøens historie, indtænkes i udviklingen af området. Erfaringerne vil kunne bruges over hele byen. Det vil også være oplagt at sætte et ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne tage, taghaver og facader indtænkes i Refshaleøen og alle andre nye byområder med minimum 50% af bygningsarealet. Det kan øge biodiversitet i byen og medvirke til at afkøle byen. Mulighed for opsamling og genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

I kapitel 2 "Hovedstadens byudvikling og mobilitet" nævnes det under "Mål for udvikling", at WHO's retningslinjer for god luftkvalitet er målet for luftkvaliteten i København.

Dette mål bør omsættes til konkrete måltal i kapitel 5 "Klimaby med plads til natur, kultur og fremtid". Lokaludvalget foreslår, at målet er en reduktion af CO₂ med 50% inden 2025 fra den motoriserede trafik til lands (biler, lastbiler, busser, motorcykler) samt fra havnebusserne, vandflyvemaskinerne og krydstogtskibene, der benytter Københavns Havn, og 100% inden 2030. Det bør således være et krav, at krydstogtskibe anvender landstrøm, når landstrømanlægget er etableret.

Kommuneplanstrategien bør indeholde mål for udfasning af fossil opvarmning inkl. brændeovne og herunder mål for en reduktion af import af biomasse (træflis og træpiller) til opvarmning.

På side 74 nævnes, at CO₂-udledningen er reduceret med 72% siden 2010. Ifølge Politiken den 17. april 2023 er reduktionen ikke reel, da vi i Danmark årligt (og heraf en stor del på Amagerværket) brænder næsten 9 millioner tons træ af om året med heraf følgende udledning af CO₂. At denne udledning ikke indregnes, skyldes udelukkende, at træet importeres fra udlandet.

Til arbejdsprogrammet på side 82: I en klimaby nøjes man ikke med at undersøge muligheden for at understøtte nye transportløsninger og målrettede vilkår for erhverv med særlige transportbehov. Man stiller krav her og nu om nye transportløsninger i det omfang, det er muligt, inden for den gældende lovgivning, og arbejder for ændringer i lovgivningen, så målene for klimabyen kan nås hurtigst muligt.

Natur

I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til kommuneplanstrategi savner lokaludvalget ambitiøse mål for og ikke kun muligheder for nye grønne/rekreative arealer i takt med, at byen og befolkningen vokser.

Kultur

Kulturområdet er stedmoderligt behandlet i kommuneplanstrategien og sammenkædningen af klima og kultur i strategien virker søgt. Kulturarv ud fra rent bygningsmæssigt perspektiv fylder væsentligt mere i strategien end kulturen. Det er påfaldende.

Kunst og kultur kan bidrage til byens sammenhængskraft og skabe værdi i sig selv. Der bør være fokus på udvikling af nytænkende og nyskabende kunst og kultur i de eksisterende byområder og ikke kun tænkes i, hvordan dette kan skabes og etableres i nye byområder som Refshaleøen.

Lokaludvalget sætter dog pris på, at Refshaleøens kreative miljøer og fremdrift er i fokus og foreslår, at de i øjeblikket midlertidige aktiviteter få større gennemslagskraft og blivende karakter.

I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til kommuneplanstrategi savner lokaludvalget ambitiøse mål for flere, bedre og tiltrækkende kulturfaciliteter i takt med, at byen og befolkningen vokser.

Fritid

Havneområderne har udviklet sig til et fantastisk rekreativt fritidsområde. Men der bør være overvejelser om, hvordan vi undgår tivolisering af havneområderne.

Implicit skriver man i udkastet til kommuneplanstrategi, at bade- og fritidsaktiviteter i havneaktiviteterne skal øges, men man forholder sig ikke til de forureningsmæssige aspekter af en udvidelse. Lokaludvalget har flere gange fremført udfordringerne på Christianshavn omkring affald og støj fra dem, som benytter havnefronten; ikke mindst de badende og dem, som sejler i lejede både i kanalerne og i havneområdet.

Kommuneplanstrategien bør desuden forholde sig til forureningen i havnen og kanalerne fra bl.a. havnerundfarterne. Der bør arbejdes for at skabe en maritim miljøzone i Inderhavnen og kanalerne kun for emissionsfrie både.

Hvis københavnere, turister og en by, der på sigt skal have 100.000 flere indbyggere, alle skal være her, er det nu vi skal tænke på, hvordan vi

sikrer udvikling af en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro. Foruden fokus på reduktion af trafikstøj bør der fokuseres på reduktion af støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn, kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme københavnernes mulighed for "ro", bl.a. uden forstærket musik og larm.

I Arbejdsprogrammet for 2024 på side 82 i udkastet til kommuneplanstrategi savner lokaludvalget ambitiøse mål for flere, bedre og tiltrækkende idrætsfaciliteter i takt med, at byen og befolkningen vokser.

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg

Referat af Debat om Bypolitik – Christianshavnerdagen, 3. september 2023

Ordstyrer Lars Trier Mogensen

Oplægsholder Arkitekt Knud Aarup Kappel:

Han har i sin forskning haft fokus på tæthed i byen. Han oplever, at det er lykkeligt med mange gode naboer på Christianshavn (Chr), for en mangfoldig by er vigtig, både med muligheden for anonymitet og fællesskab. København (KK) har forandret sig utroligt meget i de 30 år, han har boet i KK – det er gået stærkt, måske for stærkt. Chr. Er en gammel dame og er slet ikke færdig endnu, der vil fortsat være ballade om kvartererne osv. At se på Chr.s udvikling/forandring er relevant, den viser bl.a. ændringerne fra industri – til servicesamfund. Men Chr. er ikke færdig med sin udvikling, der kan være mange vilkår, som kan forandre bydelen. Men det kræver nænsomhed og grundighed at forandre Chr., også fordi bydelen er meget sammensat med stor bymæssig varietet/intensitet – det er vigtigt at fokusere på bydelens virke, på hvordan man gør det og alt sammen skal gøres med stor generøsitet. Han foreslår en vis fortætning i bydelen – måske kunne man genbygge nogle af de nedrevne baghuse – et god fortætning er ikke kun et regneark, men en øvelse, hvor man ser på, hvad kan ske, en by-transformation, som skal være varsom – og meget vigtigt med dialog! For Chr. bliver aldrig færdig med at udvikle sig.

A Laura Rosenvinge: Vi drømmer om. At der er plads til alle på forskellig vis – en by med ikke kun unge, men også med plejeboliger, som mangler.

C Morten Melchior: Vores oplevelse er, at folk helst vil have flere ejerboliger, det må vi facilitere, vi er bagud med at bygge dem. Vi mener at der er plads nok til både at bygge ejer – og andelsboliger.

Ø Knud Holt Nielsen: Jeg vil gerne have, at mine børn kan og har råd til at flytte hjemmefra – dengang jeg var ung, var det billigt, og da flyttede alle ind midt i byen, nu er det alt for dyrt for de fleste. Det har ændret byen, at det er for mange private og dyre boliger og det er dårligt for infrastrukturen i byen, den kommer til at mangle liv, hvis der er kun dyre boliger, så knækker byens liv.

Ordstyrer: Hvad gør man for at beholde de almindelige mennesker?

S: Jeg synes grundlæggende, at folk har det godt i KK, men der er nok privat udlejning, måske fordi der har været for mange restriktioner, og svært at få bygget alment.

C: Det er ikke så dårligt i KK, i andre storbyer er huspriserne steget meget mere, vi har ændret det til det bedre, bl.a. så vi kan undgå ghettoer og slum.

Ø: Vi har på Vesterbro stadig baghuse i nogle gårde, nogle steder gik byggeriet skævt, men nogen steder fungerer de fint.

C: Vi skal lege med tætheden, fortsætte med at arbejde på det nogle steder, og så have grønne områder andre steder.

A: Ja, måske en balance med bedre tæthed nogle steder, men ikke alle.

Arkitekten: Der er mange argumenter for forskellig tæthed, det kan give bedre aktivitet, så der bliver plads til noget af det, som ellers må flytte ud af byen – byen skal kunne noget andet end at bo i.

Spørger: Vi snakker kun boliger, hvor bliver alt det skæve af, og de handlende – Chr. er da ikke en mindelund?

A: Ja, socialdemokraterne har nok lavet fejl, men vi har arbejdet på at skabe sammenhæng mellem boligejere og forretninger – Torvet er et eksempel på, at det kan forandres.

Ø: Skæve boliger er vigtige i nye byområder, butikkerne er vigtige for et byliv, ellers er det ikke en by – f.eks. Ørestaden med åbne, forblæste områder – der skal liv i stueetagerne – Vesterbro har stadig bevaret de små butikker – til dels.

C: Vi skal jo også huske at handle i de små butikker, ellers forsvinder de, vi må justere på det.

Spørger: Vi har ikke nok fokus på de ældre, vi har f.eks. endnu ikke fået plejehjem på Chr. KK arbejder meget dårligt for ældreplejen. Hvorfor kan KK ikke kræve en byggegrund solgt til den nødvendige pris?

A: Det forstår jeg godt, at du spørger om, vi prøver at finde en grund, vi vil gerne gøre det, men det har været fysisk umuligt, men vi prøver!

C: Hvis staten ikke vil sælge til os, så kan vi jo ikke gøre noget, problemet er staten.

Ø: Ingen er uenige om at få bygget et plejecenter, men vi kan ikke finde stedet.

Arkitekten: Det betyder enormt meget, at både ældre og unge kan bo i en by – man siger jo, at man arbejder for en by for alle!

Spørger: Hvad siger I til det, at man kan købe en dyr ejerlejlighed uden bopælspligt?

A: Det undrer jeg mig også over.

C: Der er jo meget få, som bor sådan, og det er jo ændret, for det findes jo ikke mere .

Ø: Vi har tordnet imod det, men det handler jo om, hvordan man udviklede by-opbygningen tidligere – og så er de dyre lejligheder jo ikke bygget til os, men til de, som ofte bor andre steder.

Flere udtalte, at de ikke kendte til reglerne og, at de ville undersøge problemet nærmere.

Spørger: Det er svært at blive ældre grundet cyklerne, som kører overalt, hun vil afskaffe cykeltyranniet.

Ø: Cyklen er den bedste transport form i KK, men vi må lade være med at blande formerne sammen, og flere, bredere cykelstier osv.

C: Klassisk konflikt, at de støder sammen, derfor må vi skille dem ad.

A: Vi skal have flere på cyklerne, men vi må finde plads til at skille dem ad.

Arkitekten: Nu taler vi igen om trafik og trafik, men vi har mangfoldigheden, og den er besværlig ..

Spørger: Det er pengene, der ofte bestemmer over byens liv – som man siger "Geld regiert die Welt"?

Ø: Vi vil have bygget mere alment, og det er dyrt i KK, fordi grundene er meget dyre, bl.a. på Papirøen, hvor der bygges almene boliger, men de bliver meget dyre alle sammen på den dyre grund – en billig bolig er blevet generations bestemt, de unge har ikke en chance.

A: Vi må blande almene og ejerboliger. Vi ved, at By & Havn prøver at tjene mange penge for at være med til at udvikle byen, også for de unge.

Ø: Vi har løst det at få Metro ved gøre byggegrundene meget dyre.

C: Papirøen er et Ok sted, og vi har været til at skabe 25% almene boliger også der, så vi har fået begge dele, ejer og almene boliger.

Spørger: Hvorfor er det ikke staten, som finansierer Metroen, så det bliver billigere at bygge i KK?

Ordstyrer: Hvorfor er københavnerpolitikkerne så svage, at vi ikke får/kæmper for at få betalt Metroen og derfor må bygge så dyrt?

C: jeg er enig i, at staten skal være mere med til at finansiere mere af Metroen.

Ordstyrer: Har A i Folketinget opgivet KK?

A: Jamen KK sætter også så mange penge i byggeriet, men vi kan ikke ændre det, vi sætter dog også mange penge ind til grundsalg.

Ø: Vi har oplevet siden 1950'erne, at KK har mistet arbejdskraft, og med de dyre boliger, flytter folk jo væk fra byen.

Spørger til C: Er det ikke lidt provokerende at du omtaler de almene boliger som slum?

C: Jeg tænkte på ghettoerne, som kan blive slum, men de 20 % almene boliger er ok.

Spørger: Hvad mener I om at frigive hashen?

A: På CA skal der bygges almene boliger, det er aftalt, jeg går ind for legalisering, det vil være godt for CA.

C: Nej til legalisering! Der skal bygges ældreboliger på CA.

Ø: Det afhænger af, hvordan CA'erne kan få det til, for CA'erne skal ikke undgælde for at legalisere hashen. Der bør etableres en mobil politistation i Pusherstreet.

Referat af

Debat om Klima i København og Christianshavn, Christianshavnerdagen, 3. september 2023

Ordstyrer er Lars Trier Mogensen

Indledning med Marianne Spang Beck:

Hun taler om den klimaplan, som skulle skabe en stor klimaneutralitet i København (KK) i 2025, men den er nu, i den kommende klimastrategi for KK, udsat til 2035 – altså hele 10 år!

Allerede i marts 2023 havde danskerne forbrugt vores CO2 kvote, så hvad gør vi ved det?

Vi arbejder på begrønning og plads til naturen, men der er et dilemma, for der skal jo være veje til transport o.a., men alle vejene er fyldt med biler, så hvad kan vi gøre for at handle anderledes? Det ville hun gerne høre politikerne fortælle om?

SF Astrid Aller: KK skal være en klimavenlig hovedstad, vi bor nu dejligt tæt på hinanden, men vi skal være omhyggelige med, hvordan vi bruger pladsen i byen, - og der er det vigtigt at kigge på arealerne mellem husene, nu er der mest biler, men vi ønsker bedre rammer for at bruge gaderne til det grønne.

B Christoffer Røhl: Enig med Astrid i hendes opdeling af byen. Vi vil skabe et budget, så der vil blive plads til alle, vi vil differentiere med både store og små lejligheder efter behov, så der bliver plads til alle til at bevæge sig i byen.

V Jens-Kristian Lütken: Det skal være nemt at være grøn i KK, og der skal ikke være så megen moralsnak. Der skal være flere el-ladestander, så forsvinder osen. Flere private ejerlejligheder, så der bliver plads til alle, også til det grønne, det skal der være mere plads til!

Å Emil Sloth Andersen: Vi skal have børn før biler – byen skal grundlæggende være for børn. Det vil være effektivt at hæve forbrugerprisen på bilerne 3 dobbelt. Og så skal der investeres i et bedre skoleliv for børnene. Der skal ikke være for mange store boliger, man bør nedlægge kravet om 95 m², for der bliver flere unge og ældre enlige i fremtiden.

Ordstyrer: Er Vs forslag om flere elbiler i KK godt, får vi flere biler af det?

SF: Det ville være godt at nedlægge p-pladser mange steder, ikke i Prinsessegade, men i de små sidegader – de har prøvet at spørge folk om forslag til p-frie gader og de har fået mere end 81 forslag, som de skal kigge på.

V: Det er op til beboerne at bestemme hvor p-pladserne skal være, KK har måtte leje p-pladser, fordi der var for få, og folk har jo brug for deres biler! Vi vil kun udskifte til elbiler.

R: Vi ønsker færre biler, også på Christianshavn, vi er enige med SF og V, for vi vil gerne have færre biler og flere elbiler, vi vil kigge på begge muligheder.

Spørgsmål fra tilhørerne: Hvad siger I til vores projekt med at lukke Torvegade ved Torvet?

SF: Spændende, vi synes, at flere gennemkørende veje skal lukkes.

Å: Spændende, men vi vil lige se på det, for ved lukning må vi jo vælge hvilke veje der kan prioriteres – det må jo ikke kun være for de få.

R: De har været med på arbejdet på projektet, men der er store konsekvenser for bilfolkene.

V: Man rykker jo trafikken et andet sted hen, så det går vi ikke ind for.

SF: Der er mange kontorer ved Langebro, så det er måske ikke så stort et problem.

Ordstyrer: En tilhører bringer Østlig Ringvej op, hvad siger I til den?

SF: Den vil blive god, for den kan hjælpe med at flytte bilerne, da den sluser dem ud af byen.

Å: Vi er voldsomt imod den og hele Lynetteholm og alt det, som den vil indebære!
V: Vi er for Lynetteholm!
R: Vi er for begge dele.

Spørger: Er det ikke en god ide med en generel betalingsring udenom KK?

SF: Roadpricing er bedst – vi er for en national model, hvor man betaler for hver kørt km, det skal være dyrt der, hvor der er god kollektiv trafik, billigere, hvor den ikke fungerer.
R: De er med på roadpricing, de har lavet projekt med det med DTU.
V: Vi er for mere markedsagtige strategier – Vi har verdens højeste skat på biler, vi må lave bedre strategier i stedet – ikke ved at det bliver dyrere at være dansker.
SF bliver spurgt om de vil være med til at sænke registreringsafgiften?
SF: Nej – måske, men vi er ved at drukne i biler.

Spørger fortæller om projekt med en bedre bilforbindelse over havnen til Refshaleøen i en tunnel, så man kan isolere trafikken/vejkørslen i byen, hvad siger de til det?

R: Dårlig ide, Østlig Ringvej klarer det.
V: Nej!
Å: Vi kan bruge roadpricing i stedet.

Spørger: Skal vi stoppe byudviklingen?

R: Vi skal lave parkeringsnormer/modeller alt efter hvor og hvad vi bor i eller arbejder med.
Å: Det er for billigt at eje biler i DK, vi skal have flere delebil modeller. Hvad siger I, kan og vil I reducere p-pladserne?
R: Ja, det kan jo lade sig gøre, i Ørestad har de p-huse.
SF: Jamen biler tager plads alle steder . også i p-huse.
V: Nej, vi vil ikke bare have flere p-pladser, for der er forskel på behovet.
SF: Vi foreslår at hjælpe med at overgå til flere delebiler, ikke som V, der vil eje bilerne og ikke bestemme over andre.
Å: Jamen C vil oprette erstatnings p-pladser.

Marianne Spang: Vi mangler handlinger – hvordan vil I løse strategien frem mod 2035?
Ordstyrer: Hvad kan vi gøre hver for sig?

V: Vi kan f.eks. ikke se en eneste elbil her, dem skal vi have flere af! Og flere solceller – det går for langsomt med at reducere CO2 forbruget. Rådhuset vil gerne hjælpe!
SF Der skal også ses på københavnernes udledninger, vi agerer grønt i KK, men det grønne valg skal bygges op – mange har taget affaldsordningerne til sig.

Ordstyrer: Hvad hvis de ikke har lyst?

SF: Måske kan der kun ændres, hvis der udøves lidt tvang?!
R: Vi bliver klimapositive i 2035, men forhåbentligt klimaneutrale før!
Hvad der skal ændres nu, det ved han ikke, for de kan kun noget af vejen langsomt, affaldsgenbruget er jo i gang, selv om det går langsomt.

Spørger: Hvad vil I gøre ved de 2200 flere biler, som fremover skal føres over til den kommende Østlig Ringvej?

SF: Der er jo steder, hvor bilerne ikke kan køre mere, så vi må tage de valg i den nye byudvikling.
Ordstyrer: Jamen der kommer jo flere biler?

V: Der kan investeres mere i Metro

Svar til: Høring 61463 af: Den overordnede grundejerforening Margretheholm

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

98

INDSENDT AF

Den overordnede grundejerforening Margretheholm

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Den overordnede grundejerforening Margretheholm

Den 29. sept. 2023

Hørings svar fra Den overordnede grundejerforening Margretheholm til KK Kommuneplansstrategi 2023

Først tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med kommunens udkast til ny kommuneplansstrategi 2023.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen, hvor der bor omkring 3000 mennesker. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

I kommuneplansstrategiudkastet (side 44) beskriver KK en mulig ny forbindelse mellem indre by og Refshaleøen på tværs af havnen til Amager som en del af ambitionerne om at skabe en mere sammenhængende by.

Københavns Kommune bør i den forbindelse have en særlig opmærksomhed på, at vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej desværre allerede i dag lider af, at KK har tilladt en øget mængde biler, lastbiler og anden tung trafik færdes på de smukke snoede veje, der leder igennem søer og andre fortidsminderne i området. Vi bakker stærkt op om KK's vision om øget cyklisme og flere fodgængere samt mere offentlig transport og færre biler i byen. Derfor appellerer vi til, at I med kommuneplansstrategien tager et større hensyn for at nedbringe de store gener og trafikalefarer den øgede motoriserede trafik medfører for den stigende mængde bløde trafikanter.

Det ville være en utilgivelig fejl, hvis kommunen øger mængden af motoriseret trafik på

Forlandet/Refshalevej yderligere. Det vil både kunne spolere de smukke og værdsatte fortidsminder, unik biodiversitet langs voldene samt ødelægge den enestående mulighed, der er for at skabe en sammenhæng for bløde trafikanter mellem indre by/Østerbro, det nye Refshaleøen, boligområderne ved Amager Strand, det nye Kløverparken, og det eksisterende Margretheholm.

Vi vil derfor gerne appellere til, at KK tænker langsigtet omkring en god bæredygtig infrastruktur med særlig opmærksomhed på de bløde trafikanter mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. Dette kunne med fordel sammentænkes med en styrket grøn forbindelse mellem områderne.

Københavns Kommune opfordres derfor til at lede biler, busser og anden motoriseret trafik uden om denne del af byen og i stedet arbejde videre med en ide, de tidligere har luftet, omkring en "supercykelsti" mellem Amager Strandpark og Refshaleøen via Forlandet og Refshalevej. Der kunne fx være tale om en "grøn kile" af fodgængere, cyklister og metropassagerer, der benytter Forlandet/Refshalevej. En sådan rute vil kunne bidrage med renere luft, mere biodiversitet, understrege byens ambition om at være en førende cykel-by med et smukt, unikt miljø, til glæde for både borgere i kommunen, turister og øvrige besøgende. Allerede i dag bliver strækningen besøgt af mange tusinde mennesker hver dag (og endnu flere i sommerhalvåret).

Motoriseret trafik kunne i stedet ledes via By og Havns "jordvej" over Benzinøen og bagom de tæt beboede områder på nordvest Amager.

Kommuneplansstrategien kunne med fordel forholde sig til, hvordan de bløde trafikanter, der færdes mellem Christianshavn og Refshaleøen får nogle bedre og mere sikre adgangsforhold. Strækningen benyttes i dag af hundredvis af skolebørn foruden de mange turister og andre besøgende. Allerede i dag synes situationen uholdbar, idet de bløde trafikanter udsættes for farlige trafikale forhold pga. manglende cykelstier, snoede forløb og smalle passager hvor de mange tunge lastbiler og store ledbusser pga. vejens forhold ikke har mulighed for at holde deres vejbaner.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Det er vigtigt for os at pointerer, at Københavns Kommune i deres nye kommuneplansstrategi bør inkludere overvejelser, om hvordan Refshaleøen kan udvikles skånsomt for os naboer og for byen generelt ved at transportere byggematerialer til byudviklingen af vandvejen. Det vil spare de tæt befolkede områder syd for Refshaleøen, samt vejanlæg i hele byen, for en masse unødvendige trafikgener herunder både ift. trafikikkerhed, lyd og luftforurening. Kommunen kan med fordel hente inspiration fra andre europæiske storbyer, som har haft succes med anvendelse af bæredygtige pramme af vandvejen til transport.

Generelt bør kommunen ikke tillade, at Refshaleøen byudvikles ved brug af det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør derimod kunne transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når dele af den er etableret.

Derudover vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til i størst muligt omfang at bevare de eksisterende bygninger samt de eksisterende spor fra tidligere anvendelse, som findes i byrummene på Refshaleøen, både ud fra et hensyn om at bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også ud fra et hensyn til cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et meget velbesøgt og højt værdsat område, som netop er kendetegnet ved at rumme forskelligartede og rå industrielle bygninger og pladser, der adskiller områder fra de øvrige københavnerkvarterer. Københavns Kommune har en enestående mulighed for at sikre områdets variation og charme ved at integrere samtlige eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En endnu mere visionær ide kunne være at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område, som man tilgår fra vandsiden eller via metro, cykel eller til fods. Hermed vil man kunne man lade sig inspirere af de særligt gode kvaliteter ved et bilfrit område, som bl.a. naboområdet Christiania har erfaringer med. Det er en af de særlige karakteristika, som København allerede brander sig på internationalt, så hvorfor ikke udbrede det til flere områder i byen? Erfaringerne herfra kan så efterfølgende danne grundlag for om hele Lynetteholmen bør udvikles som en bilfri bydel.

Mobilitet (side 30)

Der er planer om, at M5 skal løbe på tværs af Margretheholm mellem boligbebyggelsen og foreningens populære grønne friarealer ved Margretheholms Havn. Hvis linjen bliver en højbane, ønsker vi at fastholde den fysiske såvel som den visuelle forbindelse mellem foreningens forskellige friarealer på tværs af metroforbindelsen. Vi er dog stærke fortalere for, at metrolinjen graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen, hvilket både vil bidrage til at bevare skønne grønne rekreative bynære områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Mange tak for muligheden for at blive hørt. Vi stiller os gerne til rådighed for en videre dialog om ovenstående.

På vegne af Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm
Anna Hesseldahl, bestyrelsesmedlem

MATERIALE:

dogm hoeringssvar til kk kommuneplansstrategi 2023.pdf

Den overordnede grundejerforening Margrethholm
Den 29. sept. 2023

Høringssvar til KK Kommuneplansstrategi 2023

Først tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med kommenens udkast til ny kommuneplansstrategi 2023.

Den overordnede ejerforening på Margretholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretholmen, hvor der bor omkring 3000 mennesker. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margrethholm.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

I kommuneplansstrategiudkastet (side 44) beskriver KK en mulig ny forbindelse mellem indre by og Refshaleøen på tværs af havnen til Amager som en del af ambitionerne om at skabe en mere sammenhængende by.

Københavns Kommune bør i den forbindelse have en særlig opmærksomhed på, at vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej desværre allerede i dag lider af, at KK har tilladt en øget mængde biler, lastbiler og anden tung trafik færdes på de smukke snoede veje, der leder igennem søer og andre fortidsminderne i området. Vi bakker stærkt op om KK's vision om øget cyklisme og flere fodgængere samt mere offentlig transport og færre biler i byen. Derfor appellerer vi til, at I med kommuneplansstrategien tager et større hensyn for at nedbringe de store gener og trafikalefarer den øgede motoriserede trafik medfører for den stigende mængde bløde trafikanter.

Det ville være en utilgivelig fejl, hvis kommunen øger mængden af motoriseret trafik på Forlandet/Refshalevej yderligere. Det vil både kunne spolere de smukke og værdsatte fortidsminder, unik biodiversitet langs voldene samt ødelægge den enestående mulighed, der er for at skabe en sammenhæng for bløde trafikanter mellem indre by/Østerbro, det nye Refshaleøen, boligområderne ved Amager Strand, det nye Kløverparken, og det eksisterende Margrethholm.

Vi vil derfor gerne appellere til, at KK tænker langsigtet omkring en god bæredygtig infrastruktur med særlig opmærksomhed på de bløde trafikanter mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. Dette kunne med fordel sammentænkes med en styrket grøn forbindelse mellem områderne.

Københavns Kommune opfordres derfor til at lede biler, busser og anden motoriseret trafik uden om denne del af byen og i stedet arbejde videre med en ide, de tidligere har luftet, omkring en "supercykelsti" mellem Amager Strandpark og Refshaleøen via Forlandet og Refshalevej. Der kunne fx være tale om en "grøn kile" af fodgængere, cyklister og metropassagerer, der benytter Forlandet/Refshalevej. En sådan rute vil kunne bidrage med renere luft, mere biodiversitet, understrege byens ambition om at være en førende cykel-by med et smukt, unikt miljø, til glæde for både borgere i kommunen, turister og øvrige besøgende. Allerede i dag bliver strækningen besøgt af mange tusinde mennesker hver dag (og endnu flere i sommerhalvåret).

Motoriseret trafik kunne i stedet ledes via By og Havns "jordvej" over Benzinøen og bagom de tæt beboede områder på nordvest Amager.

Kommuneplansstrategien kunne med fordel forholde sig til, hvordan de bløde trafikanter, der færdes mellem Christianshavn og Refshaleøen får nogle bedre og mere sikre adgangsforhold. Strækningen benyttes i dag af hundredvis af skolebørn foruden de mange turister og andre besøgende. Allerede i dag synes situationen uholdbar, idet de bløde trafikanter udsættes for farlige trafikale forhold pga. manglende cykelstier, snoede forløb og smalle passager hvor de mange tunge lastbiler og store ledbusser pga. vejens forhold ikke har mulighed for at holde deres vejbaner.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Det er vigtigt for os at pointerer, at Københavns Kommune i deres nye kommuneplansstrategi bør inkludere overvejelser, om hvordan Refshaleøen kan udvikles skånsomt for os naboer og for byen generelt ved at transportere byggematerialer til byudviklingen af vandvejen. Det vil spare de tæt befolkede områder syd for Refshaleøen, samt vejanlæg i hele byen, for en masse unødvendige trafikgener herunder både ift. trafikikkerhed, lyd og luftforurening. Kommunen kan med fordel hente

inspiration fra andre europæiske storbyer, som har haft succes med anvendelse af bæredygtige præmisse af vandvejen til transport.

Generelt bør kommunen ikke tillade, at Refshaleøen byudvikles ved brug af det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør derimod kunne transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når dele af den er etableret.

Derudover vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til i størst muligt omfang at bevare de eksisterende bygninger samt de eksisterende spor fra tidligere anvendelse, som findes i byrummene på Refshaleøen, både ud fra et hensyn om at bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også ud fra et hensyn til cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et meget velbesøgt og højt værdsat område, som netop er kendetegnet ved at rumme forskelligartede og rå industrielle bygninger og pladser, der adskiller områder fra de øvrige københavnerkvarterer. Københavns Kommune har en enestående mulighed for at sikre områdets variation og charme ved at integrere samtlige eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En endnu mere visionær ide kunne være at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område, som man tilgår fra vandsiden eller via metro, cykel eller til fods. Hermed vil man kunne man lade sig inspirere af de særligt gode kvaliteter ved et bilfrit område, som bl.a. naboområdet Christiania har erfaringer med. Det er en af de særlige karakteristika, som København allerede brander sig på internationalt, så hvorfor ikke udbrede det til flere områder i byen? Erfaringerne herfra kan så efterfølgende danne grundlag for om hele Lynetteholmen bør udvikles som en bilfri bydel.

Mobilitet (side 30)

Der er planer om, at M5 skal løbe på tværs af Margretheholm mellem boligbebyggelsen og foreningens populære grønne friarealer ved Margretheholms Havn. Hvis linjen bliver en højbane, ønsker vi at fastholde den fysiske såvel som den visuelle forbindelse mellem foreningens forskellige friarealer på tværs af metroforbindelsen. Vi er dog stærke fortalere for, at metrolinjen graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen, hvilket både vil bidrage til at bevare skønne grønne rekreative bynære områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Mange tak for muligheden for at blive hørt. Vi stiller os gerne til rådighed for en videre dialog om ovenstående.

På vegne af

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm

Anna Hesseldahl, bestyrelsesmedlem

Svar til: Høring 61463 af: Michael Gatten

APPLICATION DATE

29. september 2023

SVARNUMMER

97

INDSENDT AF

Michael Gatten

VIRKSOMHED / ORGANISATION

KBH - Commerce & Culture (KCC)

BY

København K

POSTNR.

1260

ADRESSE

Bredgade 6, 1.

HØRINGSSVAR

Hermed fremsender KBH - Commerce & Culture (KCC) høringssvar til 'Forslag til Kommuneplanstrategi 2023' (se vedhæftede).

Med venlig hilsen

Michael Gatten, direktør

KBH - Commerce & Culture (KCC)

MATERIALE:

2023.09.28 hoeringssvar kcc - kommuneplanstrategi 2023.pdf

København, den 28. september 2023

Vedr.:

Høringssvar til 'Forslag til Kommuneplanstrategi 2023'

KBH - Commerce & Culture (KCC) takker for muligheden for at indgive høringssvar vedr. 'Forslag til Kommuneplanstrategi 2023'.

Et stærkt og attraktivt København

København har et alsidigt og unikt erhvervsliv, som vi i fællesskab skal værne om. Fra butikker til liberale erhverv. Fra caféer til hoteller. Fra restauranter til kultur- og turistaktører. København skal fortsat være attraktivt at drive erhverv i, så vi fastholder et attraktivt og varieret erhvervsliv - og fastholder København som en attraktiv hovedstad at besøge og bo i - og arbejde i, hvorfor erhvervslivets rammevilkår er altafgørende for et fortsat stærkt og attraktivt København.

I processen omkring Kommuneplanstrategien 2023 har KCC været aktivt deltagende i diverse fora desangående, hvor vi løbende har givet konkrete input og udtryk for både de positive tiltag og visioner, såvel som de udfordrende og/eller manglende elementer i forslag til Kommuneplanstrategien i relation til byens handels- og kulturliv.

Med udgangspunkt i det foreliggende forslag til Kommuneplanstrategi 2023 vil KCC derfor i nærværende høringssvar særligt henlede opmærksomheden på, at København med såvel Kommuneplanstrategien som kommende Kommuneplan sikrer en øget opmærksomhed på og styrket, attraktive rammevilkår for handelslivet i København.

Detailhandlen er uundværlig for København

I vores pulserende, smukke og vidunderlige København er detailhandlen meget mere end blot en række butikker langs gaderne, i stræderne og ved byens pladser. Detailhandlen udgør også en fundamental vigtig faktor for byens økonomi. En økonomi, der alene genereres, når byens lokale, gæster og turister handler i byens butikker, støtter de lokale forretningsdrivende og understøtter arbejdspladser i nærområdet.

De økonomiske indtægter genereret af detailhandlen cirkulerer i og bidrager til lokalsamfundet, ligesom butikkerne betaler skatter og afgifter, der bidrager væsentligt til finansiering af byens offentlige tjenester og ydelser, byens infrastrukturprojekter og byens velfærd. Men det gør det ikke alene. For detailhandlens værdi strækker sig ud over meget mere...

Butikkerne og butikslivet er byens puls, Københavns hjerte, hvor mennesker mødes, interagerer og skaber fællesskaber. Stormagasinerne i samspil med de små lokale butikker giver København sin unikke charme og atmosfære, og tiltrækker både lokale, gæster og turister. Denne form for social interaktion styrker byens sammenhængskraft og livskvalitet og gør derfor også detailhandlen til en vigtig kilde til velfærd, til kulturlivet, til turisme.

Københavns detailhandel er også en essentiel aktør på arbejdsmarkedet. Tusindvis af mennesker finder beskæftigelse inden for det københavnske handelsliv, lige fra butiksmedarbejdere og salgspersonale til lagerarbejdere og ledere. Disse job skaber en bred vifte af beskæftigelsesmuligheder, der spænder fra unges første arbejdsoplevelser til specialiserede stillinger for erfarne fagfolk.

Handels- og kulturlivet er byens puls. Københavns hjerte.

I en tid med stigende globalisering og teknologiske fremskridt er det muligvis fristende at undervurdere betydningen og prioriteringen af rammevilkårene for byens fysiske butikker. Men Københavns detailhandel er ikke blot et sted for handel – den er en vital brik i byens fundament, der understøtter Københavns økonomi, arbejdsmarked og velfærd. Kort sagt: Københavns handelsliv ER byens puls. Københavns hjerte.

Det er derfor afgørende, at Kommuneplanstrategien anerkender detailhandlens afgørende betydning for Københavns økonomi og velfærd, og at dette også gennemsyrrer retning og visioner i Kommuneplanstrategien. Herunder sikrer mobiliteten i og på tværs af hovedstaden, styrker turismen, og sikrer en udvikling med respekt for byens sjæl og kultur, også når det handler om byens handelsliv, byens forretningsdrivende.

Såvel Kommuneplanstrategi 2023 som kommende Kommuneplan 2024 skal balancere mange hensyn, også hensynet til de erhvervsdrivende i Indre By. Det ser KCC meget frem til fortsat at deltage aktivt i og takker endnu en gang for muligheden for at indgive nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen

Michael Gatten, direktør
KBH - Commerce & Culture (KCC)

Svar til: Høring 61463 af: Vanløse Grundejersammenslutning

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

96

INDSENDT AF

Vanløse Grundejersammenslutning

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Vanløse

HØRINGSSVAR

Vanløse Grundejersammenslutnings høringssvar i vedhæftede fil

MATERIALE:

vanloese grundejersammenslutnings hoeringssvar til kommuneplanstrategi.pdf

VANLØSE GRUNDEJERSAMMENSLOTNING



VGS
www.vgs.dk

Sophus August Jakobsen Bojesen
Københavns Kommune
Kommuneplanstrategi 2023

28. september 2023

Hermed vil Vanløse Grundejersammenslutning (VGS) komme med nogle kommentarer til høringen

Fremtidens klimavenlige hovedstad (KK).

Da dette også er en Kommuneplanstrategi er det med forbløffelse vi igen, igen må konstatere at KK design endnu ikke har opdaget at bag Frederiksberg Kommune, ligger en udkantsbydel med ca. 40.000 indbyggere, og som heller ikke kan ses fra Rådhusårnet.

Det må igen konstateres at fotograferne/redaktøren ikke har kunnet finde vej uden for Københavns Volde, så derfor vil VGS gerne byde på en rundtur i bil i Vanløse Bydel.

Mødested Metrostationen i Vanløse -metroen kan godt finde vej til Vanløse.

Der behøves ikke pas, da Vanløse er indlemmet i Københavns Kommune 1. januar 1901.

Vi undrer os også over, hvorfor planen er trykt med så små bogstaver – der er plads nok på siderne, så borgerne kan have svært ved at læse teksten.

KK har haft en undersøgelse om dette på nettet, som endnu ikke har været offentligt.

Med venlig hilsen

Charlotte Tørngren

Formand

Formand:

Charlotte Tørngren
th.

Tlf. 2857 0086
2720vgs@gmail.com

Kasserer:

Willy Sejr Dierks
Slotsherrensvej 143, kld.
2720 Vanløse

Tlf. 2720 3879
formand@abshusene.dk

Næstformand:

Flemming Bak Jensen
Nordbyvej 28
2720 Vanløse

Tlf. 6162 1921
fletting@gmail.com

Sekretær:

Erik Jønsson
Egelykkevej 15 B
2720 Vanløse

Tlf. 4028 2020
erikjoensson29@gmail.com

Bestyrelsesmedlem:

Charlotte Friis
Tryggevej 18
2720 Vanløse

Tlf. 35373957
chfr@globeaccounting.com

Bestyrelsessuppleant:

Jan Mørch
Ådalsvej 27
2720 Vanløse

Tlf. 3871 5846
janm@email.dk

Tilsluttet:

Grundejeren.dk

Vanløse Bydel skal ikke være "skraldespand" for andre bydele !

I forordet skriver overborgmester Sophie Hæstrup Andersen at udviklingen af København skal ske i tæt dialog med Københavnerne, så det vil VGS glæde sig til at høre mere om.

Vanløses borgere oplever gang på gang at man flytter problemerne længere ud fra bymidten og til udkantsbydelen e.

I en undersøgelse i Borgerpanelet viser følgende prioriteter:

1. Mere plads til bynat ur og rekreative åndehuller.

Det vil VGS gerne være med til, men som det er i dag arbejder de forskellige forvaltninger i mod hinanden.

De planlagte yderligere byggerier /tiltag fremmer ikke bynatur, biodiversitet og rekreative åndehuller.

Private fællesveje -Kommunalvej



Affaldssortering

Københavns Kommunes affalds indsamling vil placere flere og flere beholdere hos villaejerne på de private veje

Der skal nu til at anlægges "parkeringsplads" op til 9 beholdere, og dette indskrænker de grønne områder så vi har forsøgt at fremstille en beregning:

Vanløse har ca. 3.350 boliger i parcel/rækkehuse.

9 beholdere af ca. kr. 500,- pr stk. = kr. 4.500,-

3.350 boliger = kr. 15.075.000,-

De 9 beholdere fylder vel ca. 20 m² og ca. 3.350 grundejere skal finde ca. 67.000 m² som vel svarer til ca. 70 fodboldbaner.

For at skraldemændene skal have fast underlag "flisebelagt" kan de fleste komme op på måske omkring kr 20.000,- til anlæg.

Alle Vanløses Grundejere ca. 3.350 vil det koste ca. 70.000.000,-

Denne nedlæggelse af grønne områder strider jo imod KK's beslutning om, at der skal opsættes ca. 100.000 nye træer, og den enkelte grundejer kan også blive nødt til at fælde et eller flere træer/buske. I Vanløse kan dette blive ca. 7.000 stk.

Det går ud over KK's grønne ønskede profil.

TMF har for nyligt i Vanløse afholdt et møde om tilgængelighed, hvorh undgik man at tale om villavejene, som mange gå gennem måneden får tømte affaldsbeholdere efterladt på fortovet.

Det er meget mærkeligt at den tømte spand ikke kan blive placeret på grunden igen f.eks. i indkørslen.

I reglerne står der at "tømmeren" godt må gå op til 25 meter ind på den private grund, og hentes den måske fyldte beholder

Efter tømningen må den kun sættes i fortovskanten, og vente på beboeren kommer hjem.

Så må barnevogne mm. ud på vejen for kunne komme hjem. (Smart ikke

Ved at anlægges ca. 67.000 m² "parkeringsplads" går det også ud over Regnvandsindsamlingen, da vandet nu løber i rendesten og ikke ned i Jorden, f.eks. via græsplænen.

Dertil kommer at det ikke moderne at have græsplæne, så meget mere bliver "flisebelagt".

Men grundejerne har stadig en grøn vej, dog er den blevet dette, af grønne affaldsbøtter.

Mindre etageejendomme som engang havde en grøn plet i midten, kan nu se på en grøn plet med plastic.

Nogle ejendomme har skulle have brandvæsenets godkendelse , når skraldebøtterne kom for tæt på væg/vindue.

Hertil skal lægges de mange kroner etageejendommene har brugt på at opstille "skure", og i mange tilfælde ændre dem når der kom nye tiltag.

I denne forbindelse gør vi opmærksom på at villaområderne ligger for det meste som en ring omkring København, og er en stor løsning på kommende klimaudfordringer, med hensyn til bæredygtighed og skybrudsløsninger.

Som forslag til Kommunenplanstrategien 2023 vil vi komme med dette:

Grunde der udstykkes til enfamiliehuse i eksisterende villaområder skal være på minimum 600 m².

Grundstørrelse for nyopførte tofamiliehuse med vandret lejlighedsskel skal være på min. 1000 m².

Grundstørrelse for nyopførte tofamiliehuse med lodret lejlighedsskel skal være på min. 1.200 m².

Villaservitutter skal respekteres.

Så kan der også være plads til skraldeordningerne og grønt.



Boliger til udsatte

Vi er meget forundret over at man i Københavns Kommune igen ikke kan finde boligmuligheder til udsatte.

Tidligere har man anlagt 12 boliger mm. lige ved siden af de mest trafikerede vejkryds Borups Alle/Hulgårdsvej.

Tænk også på hvor meget den usunde luftforurening der er der, og støjgrænserne overstiges, når man går udenfor "voldene" fra de ca. 65.000 køretøjer der dagligt passerer krydset.

(Langebro har 49.000 køretøjer dagligt.)

Nu er KK. så i gang med at gentage historien og planlægger at anlægge udsatte boliger for beboerne i et nyt botilbud, der er tiltænkt unge voksne med autismespektum -forstyrrelser på Elna Munchs Plads med manglende udenomsarealer.

Der er trafikstøj i området fra Jyllingevej og Ålekistevej, som overstiger vejledende grænseværdier

Støjniveauet er op til Lden70 på friarealerne og på nogle af facaderne og dette overskrider grænseværdierne, så boligerne skal bygges med støjdæmpende materialer så støjgrænserne kan bliver overholdt.

Men man glemmer luftforureningen fra de over 40.000 køretøjer der dagligt passerer krydset. På indfaldsvejen til København.

Der kører ca. 1.500 busser i området i døgnet.

Linje 9 A - 31 - 142.



Der planlægges også et plejehjem på Slotsherrens vej, med ca. 20.000 køretøjer hver dag, er der ikke meget plads til frirum, og daglige gå ture

Vanløse har -vil som udkantsbydel modtaget flere "udsatte" der har behov for en bolig f.eks. i forbindelse med byggeri af botilbud på Linde Allé. Hvor man river en god bygning for at opføre en ny bygning, dette strider mod KK's regler om miljøet og genanvendelse.

Botilbuddet er for aktivisbrugere med dobbelt diagnoser, der har, dvs. aktivt misbrug sammen med psykiatriske diagnoser.

På Linde Allé ligger flere skoler bl.a. Behandlings skolerne, hvor de børn og unge, der er visiteret hertil har dobbeltdiagnoser som f.eks. psykiatriske lidelser, ADHD, autismspektrum forstyrrelser og adfærdsforstyrrelser.

Tænk man placerer dette botilbud med de flere diagnoser (Aktivt stofmisbrug) lige op ad en sådan skole, og i et tæt bebygget boligområde, og hvor det desuden er kendt, at der foregår handel med hash i et lidt større omfang. Og nu hvor man arbejder med planer om at lukke Christiania så forventes det kun at blive være.

Desuden ligger Vanløse Privat skole, hvor eleverne kommer mange forskellige steder fra og ikke kun fra Vanløse.

Vanløse Privat Skole er nabo til det kommende botilbud, og kommer til at dele "plankeværk" med det, og hvor der måske kan ske en påvirkning af de ældste aldersgrupper fra skolen.

Desuden har vi dagligt besøg i Vanløse af brugerne fra mødestedet Hus Forbi der kigger indenfor, og dagligt holder til på Vanløse torv.

Mange Vanløse Borgere føler sig utrygge på dette sted.



Ungdomsboliger !

I den senere tid er der bygget ungdomsboliger i Vanløse, og flere kommer til.

Eksempler:

Blækhuset med 16 lejligheder

Katrinedalsvej med 43 boliger

På Slotsherrens vej ??? boliger

Vanløse Allé 100 ??? boliger

Jydeholmen 4 ??? boliger

Der er uforståeligt at KK har givet tilladelse til, at der må bygges flere m² og samtidig nedsat antallet af parkeringspladser i disse byggerier, når det er bevisligt at de unge køber flere biler.

De små bilers eksplosive popularitet skyldes ikke mindst at flere unge køber nye biler.

Mere end hver tredje mellem 18 og 29 år vælger at investere i en miljørigtig vises undersøgelse, og leasing er også godt inde i billedet.

Nedsættelse af p-kravet med 100² m er lig med 3 boliger á 30 m²

Bilerne bliver så parkeret de private fælles veje, som jo står i den situation at de bliver mere slid/reparation af vejen, som "grundejerne" så skal betale mere til.

KK bør også se grundigt på, at der i byggetilladelser indskrives et årligt vejvedligeholdelses bidrag til omliggende grundejerforeninger når byggeriet ikke selv kan finde P-pladser.

Eks. Et ejendomsselskab vil gerne opføre 36 tagboliger, og det kræver jo et vist antal P-pladser f.eks. 25 stk. Det viser sig så at brandvæsenet nu skal kunne komme til taglejlighederne og der nedlægges så 15 p-pladser = 40 p-pladser som nu parkerer (gratis) i de omliggende grundejerforeninger.

KK har også gjort noget lignende ved at nedlægge 25 p-pladser på offentligvej og så må de private veje overtage parkeringen og udgifterne.

Det er mærkeligt at KK opretter trafikører, hvor trafikken fra f.eks. villaområder ledes igennem veje med etageejendomme, denne omlægning formindsker jo ikke luftforureningen, men gør den mere koncentreret .

Hele tiden er der angreb på P-pladserne som der ikke er overskud af. KK arbejder også med til affaldsindsamling med sorteringspunkter nedgravet eller ej, skal der nedlægges omkring 40 P-pladser.

Så hvor skal Vanløse borgere parkere bolig/handel?

Vi er i Vanløse meget spændt på udfaldet af det meget dyre projekt med at få INDRE BY 's planer om at være CO² neutral, gennemført, da dét betyder at ringvejene i Vanløse skal belastes endnu mere. (Vanløse Ring 2 m. flere)

I Vanløse er vi spændt på, hvor mange flere køretøjer der kan/vil komme igennem bydelen, når der nu skal bygges ca. 50.000 nye boliger, og senere serviceres.

Hvordan kommer trafikken se ud til de nye boligområder, håndværkere mm den daglige mælk, postordrekøb hvilken betydning kan det betyde for Vanløse ?

Allerede ved etableringen af en trafikø bliver bilisterne tvunget længere ud end bymidten, hvor der er tilladt kørsel med alle køretøjer.

Dette gælder også de oprettelser af trafikøer der sk er på Nørrebro.

Udover "udflytningen pga. af trafikøer, er det planlagt at hvis Bispeengbuen skal ændres skal der ca. 1.000 køretøjer flere gennem Vanløse dagligt.

Tallene viser det er trafikken udefra, som vil køre på Vanløse større veje ind mod København. Boligerne er for dyre.

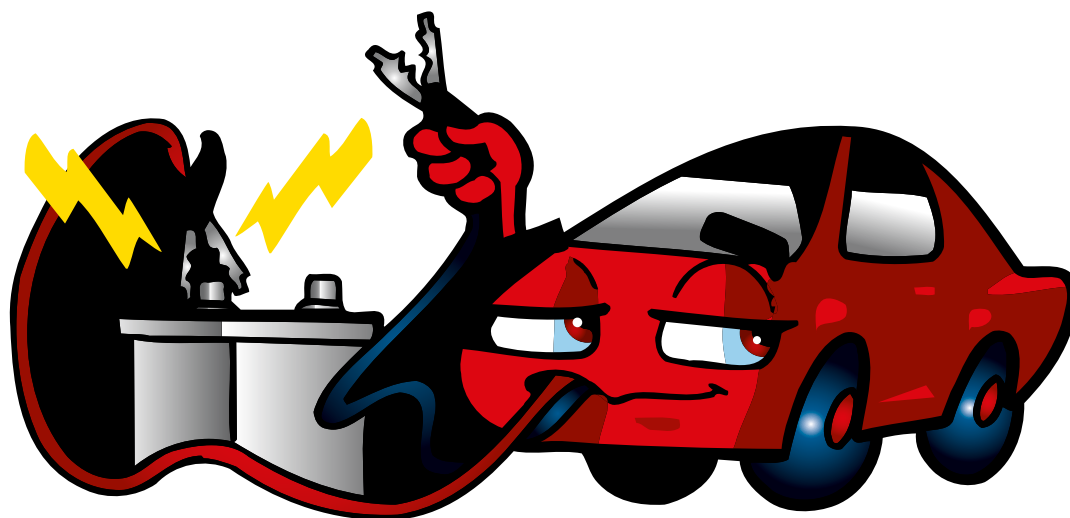
Ca. 50.000 køretøjer mødes dagligt i krydset Sallingvej, Hulgår dsvej, Hillerødgade.

I Indre by nedlægger man ordningen med den gratis parkering for elbiler - det samme gør Frederiksberg Kommune, og samtidig med KK at elbiler ikke skal underlægges reglerne for de 3 timers P -zoner i Vanløse.

Det er ikke svært at forestilles at pendlere med elbiler vil parkere gratis på de private fællesvej, og så tage metroen il Indre by .

Måske bør der gennemtænkes elbilernes rettigheder i disse 3 -timers zoner.

Samt andre biltyper der har/får privilegier. "



Kopi af forslag til Indre by's forslag for mindre kørsel

4.2-3

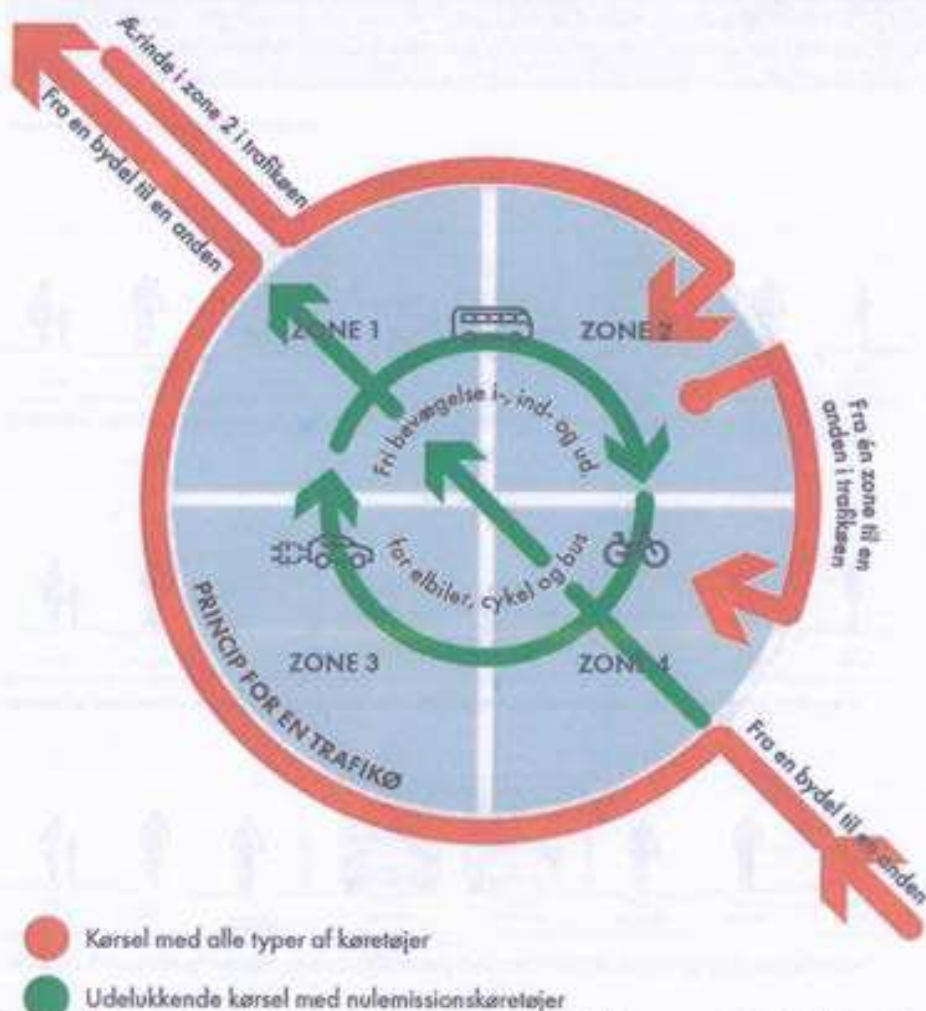


Trafikøer - definition

Konceptet for trafikøer indebærer, at den gennemkørende trafik reduceres i afgrænsede byområder ved at opdele området i mindre 'lukkede' zoner, hvor det kun er muligt at køre ind og ud samme sted. Har man som bilist arinde i flere zoner, skal man anvende 'ringveje' omkring trafikøen for at komme fra én zone til en anden. Samtidig nedsættes hastigheden til 30 km/t i hele trafikøen.

Trafikøer er et effektivt virkemiddel til trafikalt at fredeliggøre større sammenhængende områder og skabe nye byrum med plads til ophold og øvrige transportformer - cykel, gang og bedre adgang til kollektive knudepunkter. Som isoleret tiltag kan enkelte trafikøer skabe en del ørovejskørsel, men hvis der etableres trafikøer i et større område, vil de føre til et generelt fravalg af bilen på ture, hvor der findes et bedre alternativ.

Erfaringer fra både ind- og udland viser, at etableringen af trafikøer overflytter bilture til især cykelture. Trafikøer vil derfor kunne bidrage til en samlet reduktion af biltrafik og CO₂-udledning, hvis tiltaget gennemføres, så det dækker hele kommunen.



Figur 9: Principperne for trafikøer, som opdeler et afgrænset byområde i zoner, som fossil trafik ikke kan køre på tværs af. I stedet skal fossile køretøjer anvende en 'ringvej' omkring trafikøen for at komme fra en zone til en anden. Nul-emissionskøretøjer, cykler og busser har fri mulighed for gennemkørsel.

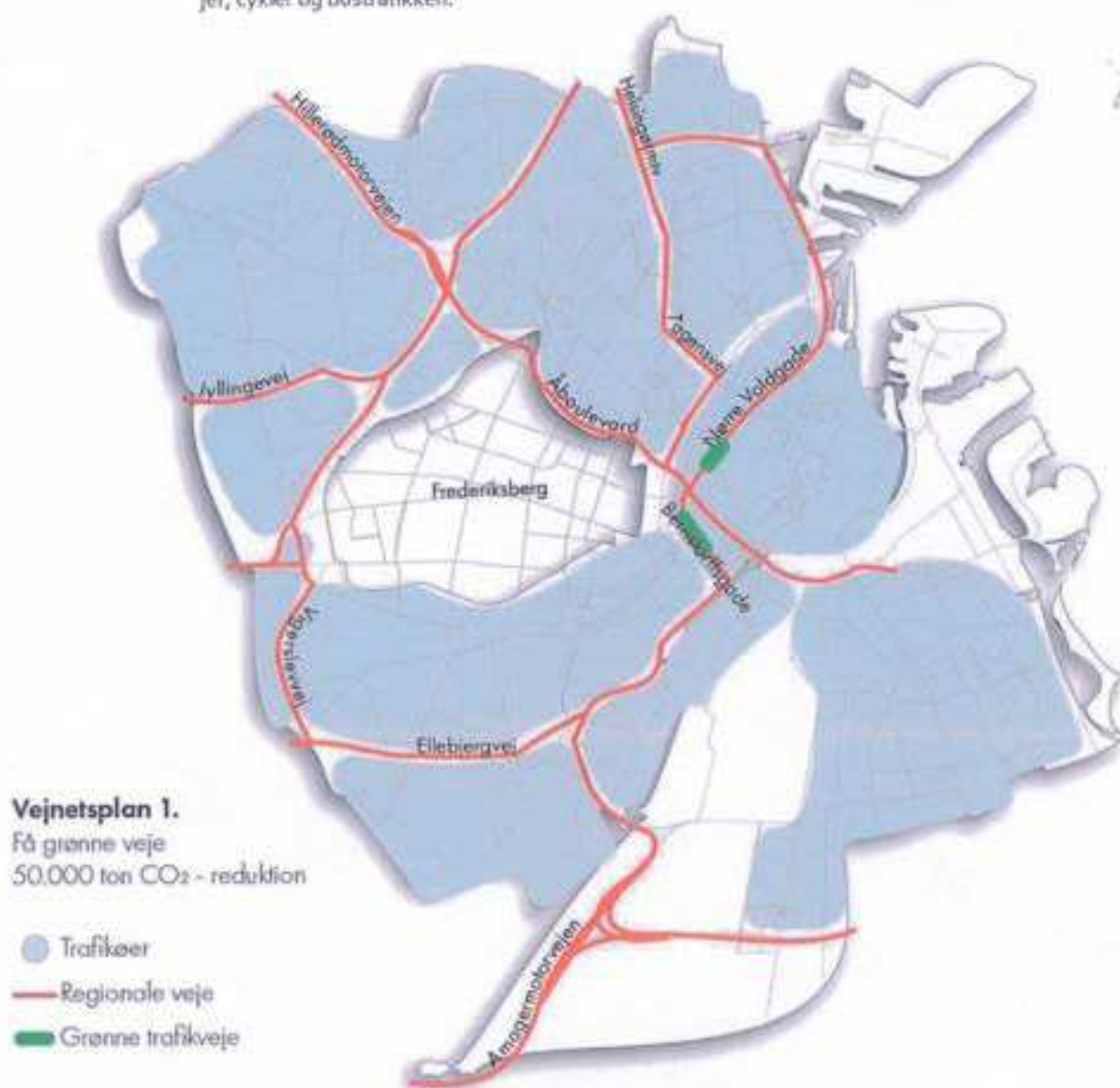
Plan som viser hovedfærdsels veje

9.1

Vejnetsplan 1

Vejnetsplan 1, som er illustreret på Figur 20, omfatter grønne trafikveje på Bernstorffsgade og Nørre Voldgade samt 13 trafikøer svarende til de vejnetsændringer, der indgår i grundpakken, og i de initiativpakker, der reducerer CO₂-udledningen med 50.000 ton.

De to foreslåede grønne trafikveje reducerer gennemkørselsmulighederne på tværs af Indre By for den fossile trafik, som dermed koncentrerer sig på de største regionale vejforbindelser gennem trafikøen. De fossile køretøjer kan dermed færdes på det meste af det regionale vejnet, som er planlagt og indrettet til store trafikmængder, mens de har begrænset fremkommelighed gennem trafikøerne. Dette giver samtidig mere plads til afvikling af nul-emissionskøretøjer, cykler og busstrafikken.



Figur 20: Vejnetsplan 1 som gælder for alle tre initiativpakker med 50.000 ton CO₂-reduktion. Slotsholmsgade, Slatsholmsgade, G.L. Kage Landevej, Tagensvej nord for Ring 2 samt Frederiksbergvej foreslås nedklassificeret til fordelingsgader.

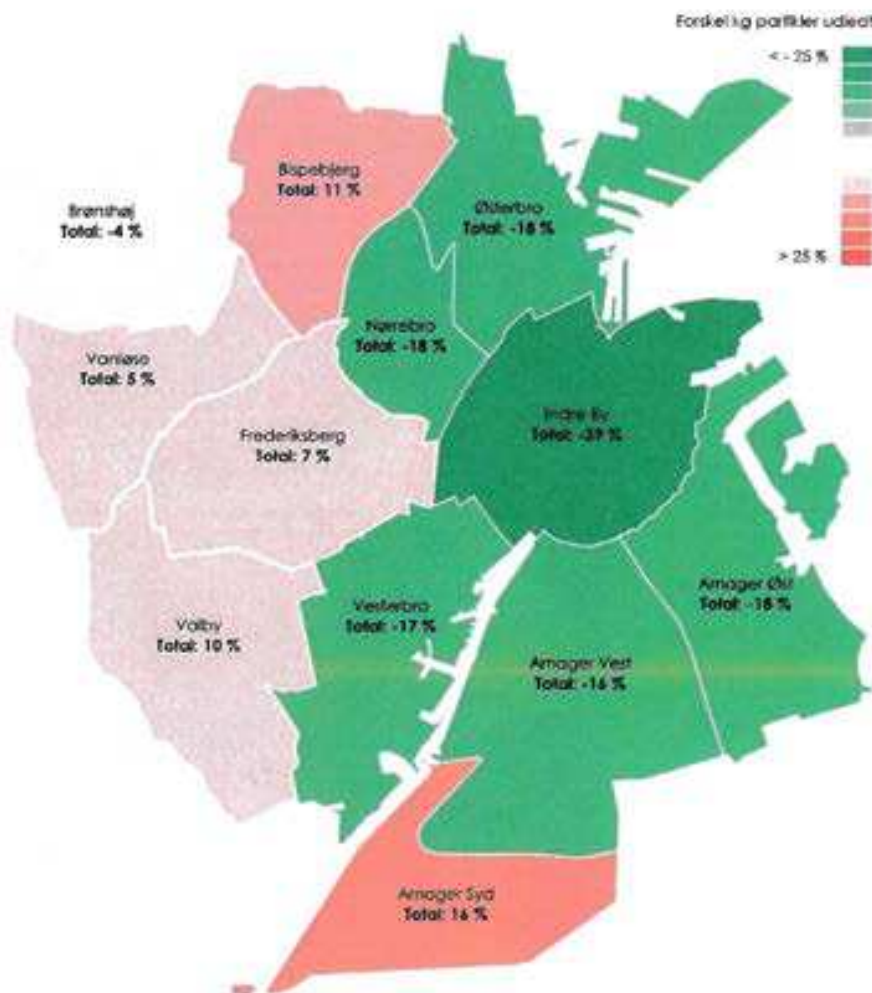
Luftforureningen i Vanløse bliver dårligere !

8.3.2

Luftforurening

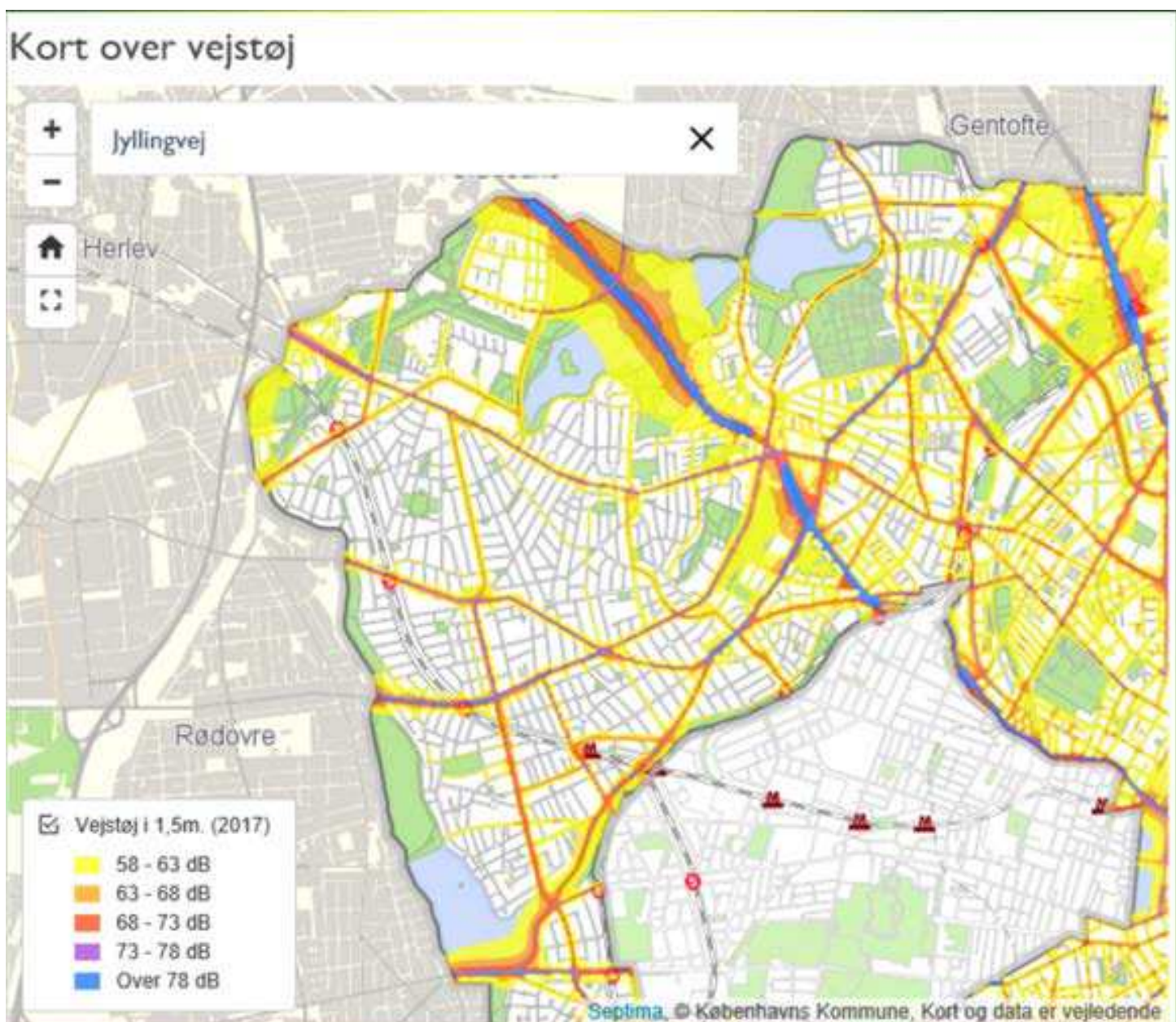
En afledt effekt af overflytningerne på vejnettet er en reduktion af udledning af partikler, NO_x og CO₂. Ændringer i trafikken betyder ændringer i luftkvaliteten i byen. Reduktion af biltrafikken fra initiativerne, som Københavns Kommune selv kan iværksætte, vil derfor bidrage til at reducere luftforureningen i København. Normalt angives luftkvaliteten som koncentrationer, der måles med målestationer. Dette kan imidlertid ikke beregnes på baggrund af trafikmodellen og er derfor ikke medtaget i denne analyse. I stedet opgøres partikeludledningen pr. bydel.

Figur 27 viser, at særligt i Indre By kan der forventes en væsentlig reduktion i partikeludledningen. Brokvartererne rundt om Indre By kan også forventes at opleve en reduktion i partikeludledningen. Dog er det værd at bemærke, at projektområdet ikke omfatter hele bydelens geografiske udstrækning. Det er derfor sandsynligt, at reduktionen af udledningen af partikler i brokvartererne er større nærmest Indre By.



Figur 27: Bydelsinddelt partikeludledning (TSP) som forskel mellem basis 2025 og initiativer Københavns Kommune selv kan gennemføre.

Som det kan ses er støjforureningen stor, på Vanløses veje, og dette skulle ikke gerne blive være med den plan der er for Indre By mm.



København har ikke en målestation i et af udkantsområderne

Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

95

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Dødens Gade fjernes

I dag er Aaboulevarden Københavns farligste gade for cyklister på trods af, at alle vejkryds er bygget efter alle kunstens regler. Men disse regler er kunstige. Alle vi mænd med hurtige cykler, og i stigende grad ikke kun mænd men alle med cykler med elmotor, kan ikke - indimellem og desværre for tit - ikke holde disse kunstige "skikkerhedslommer" ud. Det er unaturligt at køre kun når højresvingende biler har rødt, for så at vente en omgang rødt og grønt lys på at kunne komme over hele krydset. Det er naturligt ved hastigheder over 20 km ikke at skulle dreje 90 grader og at følges med de biler, der meget ofte kører langsommere end os cyklister.

Cyklisterne dør i alle disse kruds, fordi enkelte cyklister taber tålmodigheden og tror sig udødelige.

Og naturligvis også de lejlighedsvis højresvingsulykker, hvor kvinder bliver dræbt i deres blinde tillid til andre trafikanters fornuft.

Nu må der ske noget på denne gade. For mange mennesker dør.

Tallene på kortet er fra 2014-2018

MATERIALE:

lu doedens gade i koebenhavn.jpg



Svar til: Høring 61463 af: Hans Erik Rasmussen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

94

INDSENDT AF

Hans Erik Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Buschaufførgruppe fra Ryvang

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Birkedommervej 87, st.th.

HØRINGSSVAR

Vores høringssvar vedrører Sibeliusgade nr. 84-86 på Ydre Østerbro, hvor der siden oktober 1969 har været busanlæg. Det er det eneste busanlæg, som gennem de seneste år har været tilbage i København, og det har gennem årene været benævnt som Ryvang busanlæg. Arriva (og Deutsche Bahn) lukkede busanlægget i november 2022 efter, at Arriva havde mistet linjerne i nogle udbud af kørsel gennem de seneste 10 år.

I kommuneplan og lokalplan er grunden defineret til anvendelse som "teknisk anlæg". Men i stedet for at sælge grunden til et andet busselskab, som har vundet buslinjer i København, vil man hellere arbejde på at sælge grunden til anvendelse til andet formål for at score en væsentligt større gevinst.

Vi er en gruppe af buschauffører, som gennem mange år har arbejdet på Ryvang busanlæg. Vores kolleger har været temmelig frustrerede over udviklingen med lukning af den sidste busarbejdsplads i København. Derfor vil vi appellere til, at politikerne i Københavns Kommune fastholder, at grunden også i fremtiden skal anvendes som "teknisk anlæg" - eller endnu bedre definerer, at grunden i fremtiden skal anvendes som "busanlæg", som det har været tilfældet i de foregående 53 år.

Vi har skrevet det vedhæftede høringssvar. Men vi vil kortfattet nævne de vigtigste begrundelser:

Busanlægget ligger tæt på endestationerne på en række københavnske buslinjer. Busanlægget, der for 10 år siden var Danmarks største busanlæg, har kapacitet til at garagere såvel mindre buslinjer som store linjer, og det er indrettet til at køre med elbusser.

Det er vigtigt med et københavnsk busanlæg for at spare de lange tomkørselsture, der i dag foregår mellem busanlæg i industriområder udenfor København og endestationer på københavnske linjer. Det gælder både busser som de transportbiler, der anvendes til at bringe chauffører mellem busanlæg og afløsningssted på linjen, når chauffører skal afløse hinanden. Det er ikke usædvanligt, at en chauffør bruger 1 time af den daglige arbejdstid på tomkørsel i stedet for passagerkørsel. På Ryvang-anlægget var forbruget af transportbiler langt mindre end på andre busanlæg.

Tomkørsel med busser og transportbiler er en belastning for klimaet og miljøet, selvom indsættelsen af elbusser giver mindre belastning end dieselbusser. Den meget tomkørsel er med til at forøge trængslen på vejene, som i forvejen er præget af kødannelser i myldretiderne.

Et københavnsk busanlæg skal medvirke til at fastholde buschaufførerne i jobbet. Det gælder især buschauffører, der bor i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Mange chauffører er stoppet, når de ellers skal flytte med en linje til et andet busselskab, der har busanlæg udenfor København. Det skyldes ofte, at nogle chauffører har benyttet kollektiv transport til og fra arbejde, og det er stort set fraværende tidligt om morgenen og sent om aftenen i industriområder. Mange er ikke indstillet på at benytte cyklen, når afstandene bliver meget længere.

Men det handler også om at kunne rekruttere nye buschauffører blandt indbyggerne i København og på Frederiksberg. Flere busselskaber har i dag svært ved at skaffe de nye buschauffører, som de søger. Det problem forstærkes i de nærmeste år, når mange chauffører stopper på grund af alder. Når der kun kan tilbydes arbejde på busanlæg, der ligger længere og længere væk fra København, fravælges jobbet som buschauffør.

Det er et problem, at bustrafikken bliver dyrere, når der skal køres de lange tomkørselsture. Udgiften skal indregnes i tilbudsprisen.

Når der er udbud af linjer, sker det i mange tilfælde, at et selskab ikke genvinder linjerne. Det medfører måske, at selskabet derefter beslutter at lukke busanlægget. Det giver normalt nogle omkostninger at afvikle et anlæg.

Omvendt skal det nye selskab, der vinder linjer, ud og finde en grund til at etablere busanlæg. Det bliver stadig sværere, fordi der er stadig færre områder/ grunde, hvor der kan gives tilladelse til at etablere busanlæg. Når grunden er på plads, skal der normalt bygges driftsbygning, vaskehal og værksted. Der skal også etableres elanlæg. Disse udgifter skal også lægges ind i tilbudsprisen. Der kunne spares mange penge, hvis man havde busanlæg, hvor både linjer og busanlæg skal overdrages i forbindelse med udbud. Så kan busselskaberne koncentrere sig om selve busdriften.

Vi har været i dialog med Movia, som også er bekymret over de stigende udgifter til bl.a. tomkørsel, der bl.a. skyldes, at Ryvang-anlægget har mistet buslinjer, og sidenhen er blevet lukket ned.

Derfor håber vi meget på, at der vil være forståelse for vores argumenter for, at det er nødvendigt, at der kan etableres busdrift igen fra busanlægget i Sibeliushave. Vi håber, at en fastholdelse af anvendelse af grunden som "teknisk anlæg" - eller endnu bedre: anvendelse som "busanlæg" vil bane vejen for, at grunden kan handles til en mere rimelig pris, så et busselskab, der har vundet driften af københavnske buslinjer kan være interesseret i at købe grunden.

MATERIALE:

hoeringsvar fra tidl. ryvangchauffoerer til kommuneplanstrategi 2023.pdf

Høringssvar til kommuneplanstrategi 2023

Vedr. busanlægget i Sibeliusgade på Ydre Østerbro

(nævnt i Forslag til Kommuneplanstrategi 2023, side 54 om Behov for nye arealer)

I den nuværende Kommuneplan 2019 er grunden i Sibeliusgade nr. 84-86 defineret til at blive anvendt som "teknisk anlæg". Siden 19. oktober 1969 har der været busanlæg på grunden. Det blev opført af det offentligt ejede Københavns Sporveje, da man erstattede sporvognene med busser. I 1974 indgik Københavns Sporveje i det nyetablerede HT (Hovedstadsområdet Trafikselskab).

Det har gennem årene været benævnt som Ryvang-anlægget.

Efter loven om privatisering af busdriften (fra 1990) overgik det i første omgang til det offentligt ejede Busdivisionen og Bus Danmark.

I 1999 valgte de 5 amtskommunale enheder at sælge selskabet til det engelske tog- og busselskab Arriva.

I 2010 blev Arriva købt af det tyske selskab Deutsche Bahn (men man valgte at fortsætte med navnet Arriva).

I 2012 vandt og genvandt Arriva en række buslinjer, hvorved man garagerede en større andel af de københavnske buslinjer på Ryvang-anlægget.

Men i de efterfølgende år blev Arriva udfordret af flere nye busselskaber, der har vundet en række udbud af linjer, der hidtil har været garageret på anlægget.

I november 2020 besluttede Deutsche Bahn, at man ville lukke busanlægget i Ryvang i 2022, og at man ville sætte selskabet Arriva Danmark til salg.

Arriva Danmark blev i maj 2023 solgt til den tyske investeringsfond Mutares.

Men busanlægget i Ryvang indgik ikke i denne handel. Deutsche Bahn og Arriva UK ville sælge grunden særskilt.

Der er et stort behov for at kunne bevare et københavnsk busanlæg.

Vi er en gruppe buschauffører, der gennem mange år har været ansat på busanlægget, og som kommer med en stor opfordring til, at man i den kommende Kommuneplan 2024 fastholder, at grunden anvendes som "teknisk anlæg" eller endnu bedre, at grunden anvendes som "busanlæg". Vi er alle fast tilknyttet linjerne 150S og 15E, som var de sidste linjer på Ryvang-anlægget, inden det blev lukket i november 2022.

Vi vil i vores høringssvar argumentere for, hvorfor det er så vigtigt, at man fastholder, at grunden også i fremtiden anvendes som busanlæg.

Busanlæg, der forsvinder.

Der har gennem årene været en række busanlæg i Københavns Kommune, men som efterhånden blev lukket.

Der var HT-busanlæggene i Husum (lukket i 1990), Valby (lukket i 1991), Irlandsvej (lukket i 1992), Ørnevej (lukket i 1994) og Artillerivej (lukket i 1996).

Dertil kommer en række busanlæg, som de private selskaber har haft:

Gl. Køge Landevej (Hvidovre Rutebiler/ Linjebus/ Connex/ Veolia), Vasbygade (DSB Busser/ Combus/ Connex/ Veolia), Sluseholmen (Unibus), Thorvald Borgs Gade (City Trafik) og Ved Amagerbanen (Arriva).

Tager man en rundtur til disse steder, kan man konstatere, at alle spor af de oprindelige busanlæg er væk. Bortset fra Vasbygade er der bygget boliger eller forretninger på grundene.

Der er således kun grunden i Ryvang tilbage med bygningerne og opstillingspladsen fra busanlægget.

Men står det til de nuværende ejere, ser de gerne, at grunden kan sælges til et andet formål, hvis man kan få ændret kommuneplanen og lokalplanen for området.

Busanlægget i Ryvang.

Som nævnt var det Københavns Sporveje, som byggede og indviede busanlægget i Ryvang d. 19. oktober 1969 på en tidligere militær grund. Anlægget ligger i Sibeliusgade 84-86 (tidligere: Borgervænget 25) på Østerbro langs S-banen mellem Svanemøllen Station og Ryparken Station.

Anlægget rummer en driftsbygning, en vaskehal med 2 spor til at vaske og rengøre busser samt en værkstedsbygning med 13 spor.

Opstillingspladsen er belagt med SF-sten, som giver en solid belægning til at parkere og køre med busser.

Der er lavet elanlæg på grunden, da der dels har været kørt med elbusser (de små elbusser på linje 11A i København City i årene 2009 – 2015) og linje 2A (ledbusser i årene 2019 – 2022), så anlægget har været forberedt til at køre med elbusser i fremtiden.

Anlægget er centralt placeret, når der skulle gives tilbud på københavnske linjer, som var i udbud. Der har været korte afstande til linjernes endestationer og pauselokaler (især Svanemøllen Station, Hans Knudsens Plads, Ryparken, Hellerup Station, Nørreport Station og Emdrup Torv).

Selvom der var linjer, der blev tabt i udbud, var der typisk andre linjer, der blev vundet i udbud. I 2012 var anlægget fyldt op, da der blev garageret ca. 200 busser, og det var i en række år det største busanlæg i Danmark.

Det har været let at rekruttere nye chauffører, fordi busanlægget ligger attraktivt for mange buschauffører i Københavnsområdet. Mange har benyttet cyklen til og fra arbejde, og en del har benyttet tog og busser, fordi Svanemøllen Station ligger i gangafstand fra busanlægget.

Skift af arbejdsplads.

Indenfor de seneste år har vi oplevet, at størstedelen af alle udbud ender med, at en anden entreprenør vinder kørslen. Den vindende entreprenør skal tilbyde medarbejderne at blive overdraget på de hidtidige løn- og arbejdsforhold.

Men det betyder også, at der ved hvert udbud er en masse chauffører og andre medarbejdere, som skal skifte arbejdsplads. For en stor del af chaufførerne medfører det,

at man får længere transport til og fra arbejde. Mange har søgt job på det busanlæg, som ligger nærmest deres bopæl. Det har betydning, at transport ikke tager for lang tid, når man skal have familielivet til at fungere (især i forhold til børn), eller hvis man har nogle fritidsinteresser.

Vi kan se, at der sker en koncentration af busanlæg i nogle få industriområder. Det bryder med den geografiske spredning af busanlæg, som var en stor fordel før i tiden. Nu er busanlæg koncentreret på Avedøre Holme og i Glostrup og Gladsaxe.

De fleste chauffører skal enten møde tidligt om morgenen på arbejde, eller de skal slutte ud på aftenen eller natten. Det gør det besværligt at komme til og fra arbejde, hvis man ikke har en bil.

Beliggenheden af busanlæg har også betydning for chauffører, der vil benytte kollektiv trafik, når de skal til og fra arbejde. Det er f.eks. chauffører fra Malmø-området eller fra andre dele af Sjælland.

Derfor er skift af arbejdsgiver og især arbejdsplads i forbindelse med afgørelse af udbud et problem for mange medarbejdere. Det vil for de fleste betyde længere transport, og at der skal bruges mere tid for at komme til og fra arbejde. Derfor vælger mange at købe en bil for at spare en del tid på transport. Det medfører en belastning i forhold til klima, miljø og trængsel.

Bliver cykelture erstattet af bilture, betyder det også en mindre sund livsstil.

Konsekvenser for klima, miljø og trængsel.

Når busanlæg koncentrerer i bestemte områder, medfører det, at der er mange lokalområder uden busanlæg. I stedet er busserne garageret på busanlæg, der er langt fra linjernes endestationer og afløsningssteder.

Det medfører, at mange busser skal tilbagelægge lange afstande for at køre mellem garageanlæg og endestationer på de pågældende linjer.

Selvom der i disse år skiftes til de mere klimavenlige elbusser, vil det stadig give en belastning i forhold til klimaet og miljøet. Det medfører også, at busserne bidrager til øget trængsel på vejene.

Dertil kommer, at der også køres med transportbiler. Chaufførerne skal normalt starte og slutte deres vagter på busanlægget. Transportbiler benyttes til, at chauffører kører mellem busanlæg og afløsningssted/ pauselokale, når chauffører skal starte eller afslutte deres vagter.

Endelig er det også en belastning, når chauffører, der benytter bil for at komme mellem hjem og arbejdsplads, skal køre væsentligt længere, når den nye arbejdsplads ligger mere fjernt fra bopælen.

Det medfører en øget belastning af klimaet og miljøet, og det bidrager til øget trængsel på vejene.

Sværere at rekruttere nye chauffører.

Når busanlæg placeres i industriområder eller mere tyndt befolkede områder, er det sværere at rekruttere nye chauffører. Det har ikke været et problem at skaffe chauffører

til Ryvang-anlægget, fordi størstedelen af indbyggerne i Københavns og Frederiksberg kommuner har let ved at komme til anlægget. Man kan altid tage cyklen og møde på arbejde!

Men situationen er sværere, når busanlæg ligger mere afsides. Derfor er det blevet stadig sværere at tiltrække nye chauffører. Uddannelsesstederne har færre, der søger ind til buschaufførjobbet. Der er mange muligheder for at søge andre jobs, og så bliver jobbet som buschauffør fravalgt. Udfordringen bliver større af, at mange chauffører vil stoppe på grund af alder indenfor de næste år.

Det er uholdbart. Det er nødvendigt, at der kan skaffes det nødvendige antal chauffører til at sikre, at den kollektive trafik fungerer optimalt.

Bustrafikken er blevet dyrere.

Tilbage i HT-tiden lå busanlæggene tæt på de linjer, som de betjente. Sådan er det ikke mere. Selvfølgelig skal det tages med i betragtningen, at der er reduceret i bustrafikken i København på grund af metroen. Men der er stadig mange buslinjer i København, og man kan ikke undvære, at der også i fremtiden skal køre buslinjer i København.

Men bustrafikken er blevet unødigt dyr for kommunerne, regionen og for skatteborgerne. Mange københavnske busser er i dag garageret på busanlæg, der ligger et godt stykke udenfor København. Det er ikke usædvanligt, at en buschauffør på et anlæg i Avedøre, Glostrup eller Bagsværd bruger omkring 1 time af sin arbejdstid på tomkørsel med busser eller transportbiler, hvis de kører bus i København. Denne udgift er entreprenørerne nødt til at lægge ind i tilbudsprisen.

Når et udbud ender med en ny entreprenør til at køre linjen, skal den tabende entreprenør måske lukke sit anlæg, hvis der ikke er andre linjer tilbage på anlægget. Det kan give nogle lukke-omkostninger.

Men for den vindende entreprenør kan det i mange tilfælde medføre, at der skal findes en ledig grund, hvor der kan etableres et nyt busanlæg. Dette er blevet stadig sværere, fordi der er stadig færre grunde, som kan benyttes til dette formål, og det vil typisk kun kunne ske i områder, der er forbeholdt til industri/ erhverv. Måske ender entreprenøren med en grund, som ligger mindre fordelagtigt i forhold til den vundne kørsel, end man havde regnet med.

Det kan bemærkes, at Movia i 2022 har forespurgt kommunerne om, hvor der kan være mulighed for at etablere nye garageanlæg. Svarene viser, at i halvdelen af kommunerne er der ingen muligheder for nyanlæg. I andre kommuner kan det kun ske i industri- eller erhvervsområder. Heraf kan der være erhvervsområder, hvor der planlægges byudvikling.

Når entreprenøren har fået grunden til busanlæg på plads, er der en række etableringsomkostninger. Der skal etableres driftsbygning, værksted og vaskehal, og der skal sandsynligvis også lægges elkabler og oprettes elanlæg til de nye elbusser. Dette har entreprenøren også været nødt til at lægge ind i sit tilbud.

Dette er udgifter, som kunne undgås, hvis man kan placere linjerne på et busanlæg i lokalområdet, og som allerede har været benyttet som busanlæg.

Desværre ser vi, at ejerne af et selskab, der taber kørsel, er mere interesseret i at sælge grunden til andet formål fremfor at sælge til en ny entreprenør, som kan benytte busanlægget fremover til sin kørsel.

Det resulterer i, at det bliver dyrere for Movia og for kommunerne/ regionen, når de skal indhente tilbud på kørsel.

Det er et problem, som Movia og politikerne i kommuner og regionen er nødt til at forholde sig til, hvis man skal løse udfordringerne med stigende tilbudspriser på buskørslen.

Linjerne 150S og 15E.

For at understrege problemerne ved, at der ikke anvendes et københavnsk busanlæg, kan vi nævne de udfordringer, som sker for chaufførerne på linjerne 150S og 15E efter et udbud.

Linje 150S kører mellem Nørreport Station og Gl. Holte eller Kokkedal Station.

Linje 15E kører mellem Nørreport Station og Hørsholm (og kører kun i myldretiderne).

Linjerne blev vundet af Umove i et udbud, hvor Arriva ikke selv afgav tilbud.

Linjerne har været garageret på Ryvang-anlægget, hvor der er kort afstand til Nørreport Station og en rimelig afstand til de andre endestationer.

Der blev ikke benyttet transportbiler, fordi Hans Knudsens Plads (afløsningssted) ligger i gangafstand fra busanlægget.

Umove forhørte sig om muligheden for at købe anlægget, men ejerne satte en så høj pris, at man måtte opgive ideen.

Umove har ikke kunnet finde en grund, der ligger hensigtsmæssigt placeret til garagering af busserne. Kontrakten gælder fra d. 24. marts 2024.

Deres plan er derfor blevet, at de vil garagere halvdelen af busserne på deres hidtidige busanlæg i Kvistgård (sydvest for Helsingør), og den anden halvdel garageres på et kommende busanlæg på Tømmerupvej i den sydlige del af Tårnby Kommune.

Anlægget i Tårnby etableres, fordi Umove har vundet en række buslinjer på Amager og i Hvidovre-området.

Det kommer til at medføre utrolig meget tomkørsel med både busser og transportbiler hver eneste dag. Der er ca. 40 km. fra Kvistgård til Nørreport Station, og da 59 ud af 98 tomkørselsture i dag starter eller slutter på Nørreport Station, kan man ikke undgå disse lange tomkørselsture. Det understreges også af, at de fleste busser starter passagerkørslen ét sted om morgenen (f.eks. Kokkedal Station) og afslutter kørslen et andet sted (Nørreport Station). Bussen skal jo tilbage til det busanlæg, hvor den er kørt ud fra.

Lange tomkørselsture er ikke godt for klimaet og miljøet, og det giver mere trængsel på vejene. Lange tomkørselsture har større risiko for at blive ramt af forsinkelser i myldretidstrafikken. Det kan medføre forsinkede busafgange fra især Nørreport Station.

Lange tomkørselsture med både busser og transportbiler medfører, at Movia og kommunerne/ regionen kommer til at betale mere for busdriften, end da linjerne blev kørt fra Ryvang. Er det rimeligt, at skatteborgernes penge bliver brugt i så stort omfang på at betale for kørsel med tomme busser og transportbiler?

Hver dag er der 17 chauffører, der kører delte vagter, fordi en stor del af kørslen udføres i myldretiderne. Derudover skal der bruges 10-15 chauffører, der kan køre delte vagter, når de faste chauffører er på ferie eller har andet fravær.

Men de fleste delvagt-chauffører bor tæt på Ryvang-anlægget, og derfor har de accepteret at møde 2 gange om dagen.

Mange af delvagt-chaufførerne har været vant til at cykle til og fra arbejde.

Det har givet store frustrationer blandt chaufførerne, at linjerne nu skal garageres så langt fra deres bopæl. Kun 10-15 ud af de ca. 80 tilknyttede chauffører bor i

Nordsjælland og kan forventes at tage med til Kvistgård.

Et anlæg i Tårnby er lidt tættere på. Men Tømmerupvej vil medføre væsentligt længere transporttid end i dag – og især for delvagt-chaufførerne, der skal tage turen frem og tilbage 2 gange om dagen.

Der er stort set ingen muligheder for at benytte kollektiv trafik for at komme til de 2 busanlæg, hvis man skal møde om morgenen.

Man må forvente, at næsten alle chauffører fremover bliver nødt til at benytte bil i stedet for cykel på grund af de meget længere afstande.

Eller også bliver de nødt til at stoppe og finde andet job.

For chaufførerne føles det helt urimeligt, når man ved, at Ryvang-anlægget ligger så tæt på linjerne og på de fleste chaufførers bopæl.

Strategi for placering af busanlæg i fremtiden.

Mens bustrafikken var offentligt ejet, havde politikerne og trafikselskabet større indflydelse på, hvor busanlæg var placeret, så de lå hensigtsmæssigt i forhold til linjerne i et lokalområde. De havde dog også flere muligheder for at skaffe grunde end i dag.

Men det er nødvendigt, at man i Movia og hos politikerne i kommunerne og regionen finder en model for, hvordan man mere hensigtsmæssigt kan få garageret busserne.

Det vil være fornuftigt at arbejde på at sikre busanlæg i de forskellige geografiske områder. Vi har forespurgt Movia, om det kunne være en mulighed, at de købte/ overtog busanlæg. Det er dog en udfordring, da Movia er presset på økonomien af faldende passagerindtægter.

Men vi oplever, at Movia er positivt indstillet på at undersøge og få en dialog om, hvordan man kan løse problemet med de stigende udgifter i tilbuddene.

Såfremt Movia ikke kan købe grunde med busanlæg, kan vi i stedet forestille os en model, hvor et privat eller almennyttigt selskab kan købe og udleje grunden.

Det kunne være en god model, hvis Movia og kommunerne/ regionen kunne blive enige om at lave udbud, hvor man samler en række linjer i et bestemt lokalområde i ét udbud. Det vil give nogle stordriftsfordele.

Det skal fremgå af udbudsmaterialet, at den vindende entreprenør skal benytte anlægget på den pågældende grund, og at det overdrages til en ny entreprenør, hvis det bliver resultatet af det næste udbud af kørslen.

Det betyder, at der bliver ejer og administrator af grunden, og at entreprenøren reelt kommer til at fungere som driftsselskab, når det lejer sig ind på grunden. Det har den fordel, at en entreprenør, der vinder buskørslen, ikke skal bruge tid og ressourcer på at finde et nyt anlæg. Man kan i stedet koncentrere sig om driftsopgaven.

Det har også den fordel, at medarbejderne ikke skal skifte arbejdsplads, men at de kun skal skifte arbejdsgiver. Det vil være en stor lettelse for medarbejderne, og det kan bidrage til at genskabe den arbejdsglæde, som man savner i dag.

Et københavnsk busanlæg.

Det er også i denne sammenhæng, at det er vigtigt at skabe mulighed for, at grunden med Ryvang-anlægget igen kan anvendes som busanlæg. Det kræver, at kommuneplanen og lokalplanen fastholdes som "teknisk anlæg" eller endnu bedre ændres til "busanlæg". Dermed kan vi håbe på, at den nuværende ejer indstiller sig på, at salgsprisen også skal fastsættes ud fra dette forhold.

Der er ikke mulighed for at etablere busanlæg andre steder i Københavns Kommune. Derfor vil vi appellere kraftigt til, at vores københavnske politikere prioriterer, at der skal være et københavnsk busanlæg i Sibeliushave 84-86.

Vi vil foreslå, at Movia og Københavns Kommune får gang i en dialog om, hvordan man kan arbejde på, at grunden igen kan anvendes som busanlæg for buslinjer i København. Man kan finde frem til hvilke linjer, der kan indgå i 1 eller 2 samlede udbud af kørsel af københavnske linjer. Busanlægget i Ryvang er stort nok til, at der eventuelt kan være 2 entreprenører, som benytter anlægget. Man kan i denne sammenhæng også inddrage Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune.

Vi ved godt, at de københavnske linjer i dag er placeret i forskellige udbud, hvor de udløber i forskellige år. Så der vil blive en overgangsperiode over flere år. Men det kan man forhåbentligt løse ved at lave udbud med forskellige kontraktlængder, så de udvalgte linjer på et tidspunkt kan placeres i 1 eller 2 samlede udbud.

PS: I det historiske perspektiv er busanlægget i Ryvang også bevaringsværdig, fordi busanlægget er det eneste busanlæg, der er bevaret fra tiden, hvor man i København overgik fra sporvogne til busser.

Indsendt af:

Hans Erik Rasmussen, daværende tillidsrepræsentant for chaufførerne i Ryvang
Lars Martin Svendsen, daværende tillidsrepræsentant for chaufførerne i Ryvang
Klaus Hansen, chauffør på linjerne 150S og 15E
Per Michael Jensen, chauffør på linje 150S
Sadedin Zulal, chauffør på linje 150S

Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

93

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Prioriterede cykelgader og bedre vejkryds

Jeg ønsker, at BR vedtager dette princip for alle gader i Indre By, dvs. indendfor voldene:

København ønsker, at alle gader principielt skal være cykelgader med mulighed for bilkørsel. Dette betyder bedre fremkommelighed for alle fire cykeltyper, nemlig 2-hjulede, 3-hjulede ladcykler, 2-hjulede el-cykler samt 3-hjulede eldrevne ladcykler.

Desuden bør alle trafikryds omdannes til at sikre, at cyklisters stop minimeres.

København mener, at kun ved at prioritere cykler på denne måde, vil cykeltallet stige.

(Dvs. på den måde at der laves cykelgader og krydsene bliver designet om, begge dele)

Vi skal diskutere, hvad disse to punkter rent faktisk betyder. For eksempel dette spørgsmål: Skal bilerne principielt underlægges cyklisterne, så disse får forkørselsret ?

VEJBANER:

Eksempler:

I Bredgade kan jeg se et scenarie med smallere vejbaner. Bredgade har to bilspor og en cykelsti at disponere over. Bredgade er (med kommunens tal) mellem 13,95 og 15 m bred per 2020, antagelig med cykelsti. Der kan godt laves noget med det gadeareal. For eksempel er Nr. Søgade med to vejbaner på 9,73 m. bred, og Barcelona har tre vejbaner på 9,05 m, se bilag. På 9,05 meter kan vi altså lave tre smalle vejbaner, og jeg vil ikke lege ingeniør, blot sige, at nu i dag er der to vejbaner på 13,95 meter, hvoraf det ene spor er delvis optaget som spor af parkering. Det må være muligt at lave plads nok til, at der både kan køre biler og gøres plads til de fire nævnte cykeltyper.

Jeg har i Barcelona set vejskilte, der viser, at der skal køres forskudt

VEJKRYDS:

Det er mit udgangspunkt, at alle vejkryds med trafiklys er skabt for at hjælpe biler gennem krydsene bedst muligt. Med dette udgangspunkt, skal vi omlægge vejkrydsene således, at cyklerne får det nemmest muligt.

Bag vedtagelsen i LU af dette ligger de to åbenlyse forhold, at cyklerne er langsommere og at der i antal mennesker er ca 4 gange så mange som i bilerne.

Første eksempel på dette er Dybbølsbro-krydset, som viser udfordringerne, fordi dette kryds er helt og holdent mislykket. Det er udenfor vores bydel, men jeg tror, at de fleste af os har prøvet det. Ingeniørerne prøvede et kompromis mellem en bro bredde og forkørsel for cyklister. Selvfølgelig kan man gøre det godt for cyklisterne. Dette var blot det første forsøg

g, og vi skal lære af det.

Nu til Indre By.

Mit favorit kryds er det store kryds ved Oslo Plads, Østerport Station, hvor Folke Bernadottes alle starter/slutter og, hvor der er fem veje, Grønningen, Folke Bernadottes alle, Oslo Plads, Øster Voldgade og Store Kongensgade, samt på en måde også Kronprinsessegade.

Kortet viser en masse ubehageligheder for cyklisterne.

Hvad jeg vil påpege er kun, at alle cykelforhold virker som, at de er kommet til efter, at bilernes bedste måde at komme frem på, er fastlagt.

Jeg ønsker et cykelkryds, hvor cyklerne sikkert OG HURTIGT kan komme nordfra og dreje ned ad alle de veje, som der er tusinder, der hver dag skal ned ad,

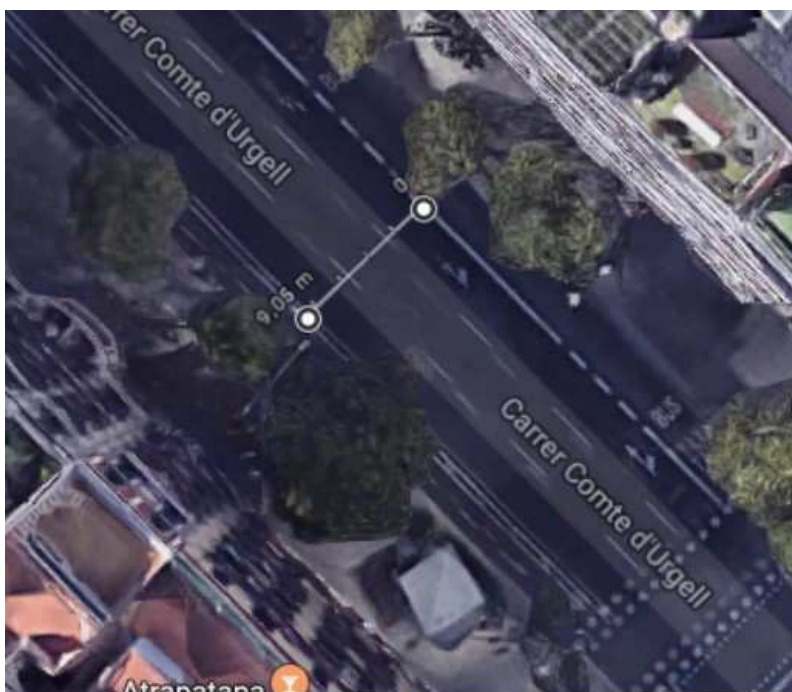
- Grønningen - efter sigende ligger Danmarks største koncentration af liberale erhverv for enden af denne vej.
- Store Kongensgade - Fra tidlig morgen rengøringspersonale, senere butikspersonale osv. skal ned ad denne gade.
- Øster Voldgade - her skal næsten ingen ned ad mod Nørreport
- Kronprinsessegade - her er der trafik til Slotsholmen og Amager, samt til Indre By/Middelalderbyen generelt

Jeg har ikke fundet løsningen, jeg starter blot her en diskussion af problemer .

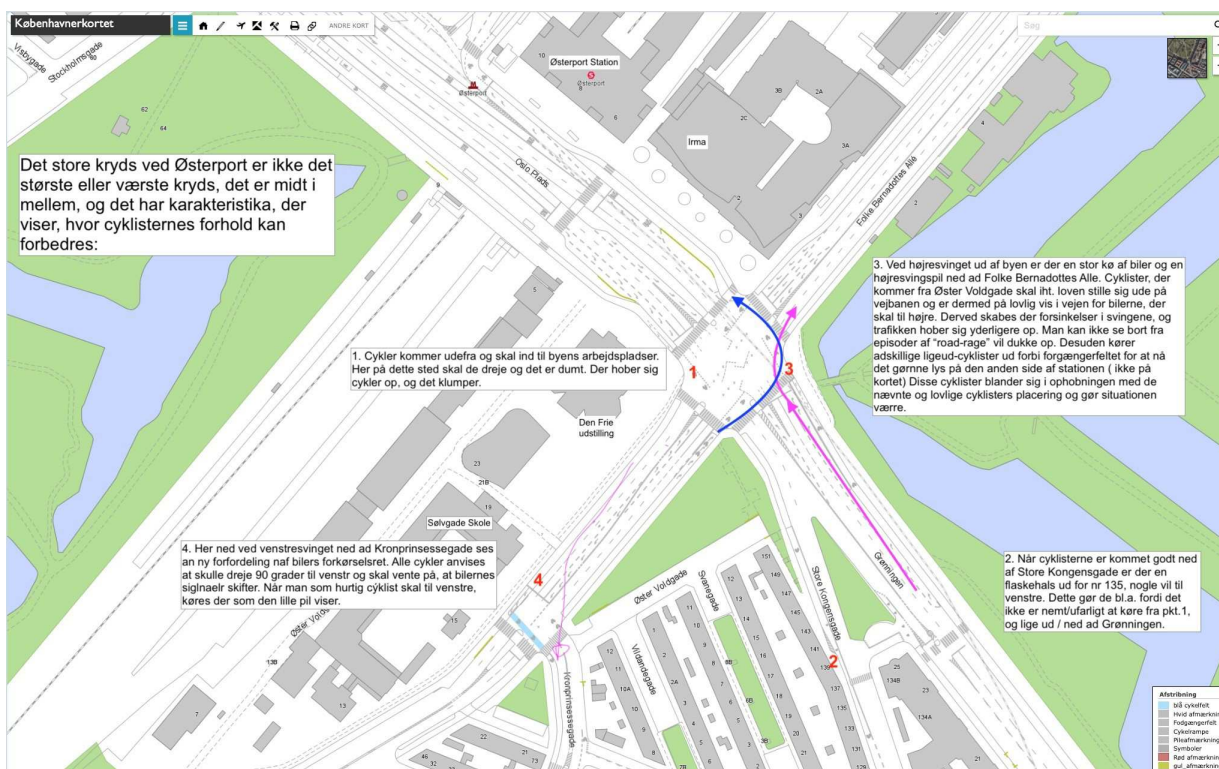
MATERIALE:

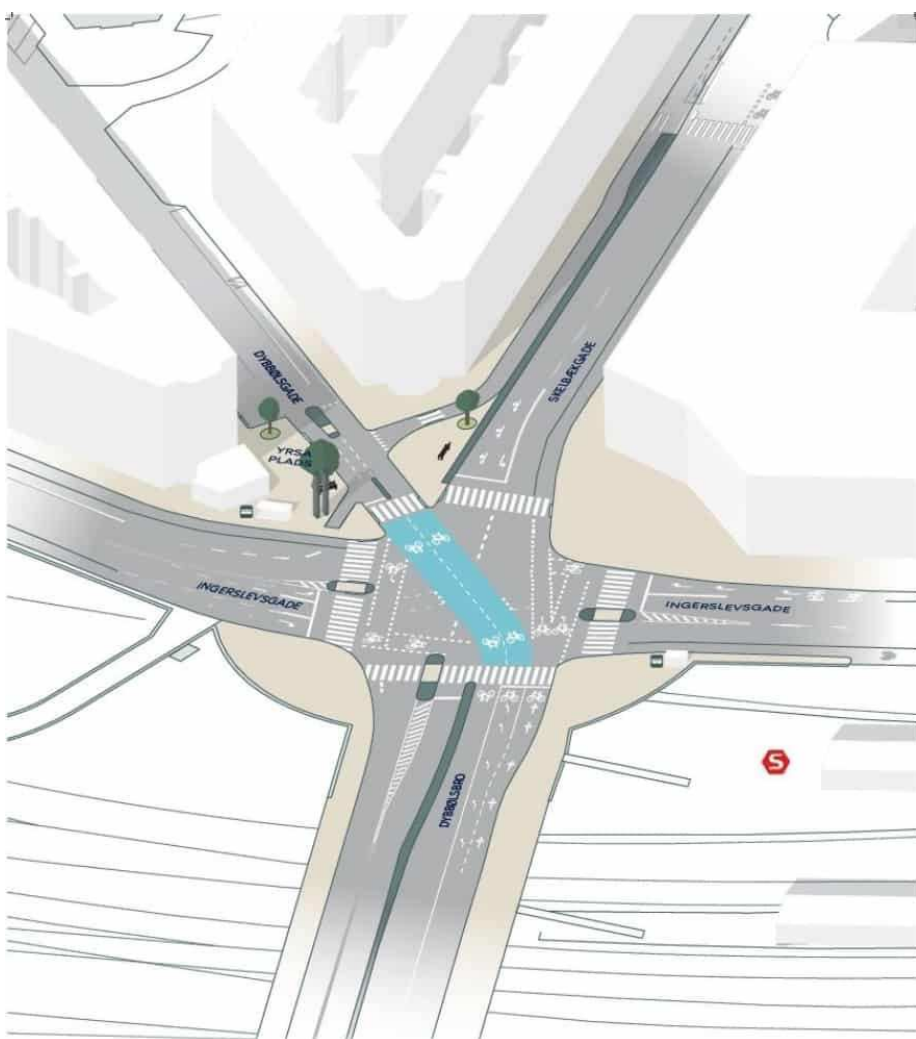
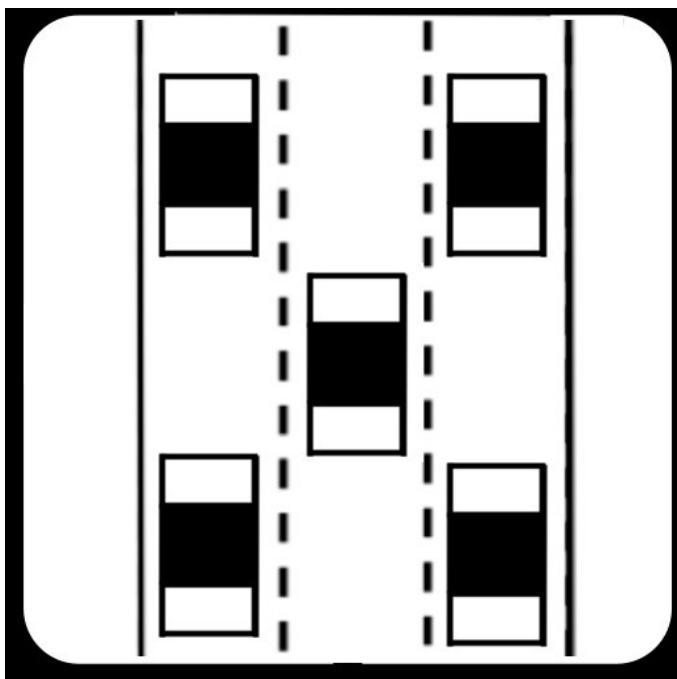
billeder til bilag om en samlet trafikplan.pdf





Mål afstand
Klik på kortet for at tilføje stien
Samlet afstand: 9,05 m (29,70 fod)





Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

92

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Omfartsvej langs Søerne fra Fredensbro/Sølvtorv til havnen.

Der er ingen gennemkørsel gennem Nørrebro, og trafik fra Østerbro og nordpå til Frederiksberg og videre sydpå kører derfor udenom enten via Søgaderne eller via Fasangaderne. Der er også trafik - mest fra den nye tunnel og havnegade - ind gennem byen over Kgs. Nytorv og gennem Stormgade, fordi der ikke er fremkommelighed på Søgaderne.

Søgadernes er blevet aflastet af denne nævnte tunnel. Nu er det hovedsageligt trafik fra Lyngbyvejen, der kører over Fredens Bro.⁷

Jeg foreslår, at trafikken fra Fredens Bro og til Frederiksberg og Kalvebod Brygge føres ad forbedrede gader langs søerne. Ved Søvavillonen føres trafik lidt ned ad H.C. Andersens Bld. og til højre ned til Kalvebod Brygge mellem Tivoli og Hovedbanegården. Dette kan gøres indenfor de almindelige anlægsbudgetter med smarte løsninger, moderne grønne bølger og nye kantstene osv. Man behøver heller ikke ikke at tage en centimeter ad cykelstier osv. mod Søerne. Men der skal laves tre spor på Søgaderne. Turen nordpå fra havnen kan føres ad Farimagsgaderne til Sølvtorvet og så nordpå.

Denne løsning er ikke uden problemer, men alternativet er fortsat forurening, fortsat trængsel osv. Løsningen vil løse gennemkørselsproblemer et stykke hænd ad vejen indtil mine forslag om cykler og - ikke mindst - Østre Ringvej

gennemføres.

Det foreslåede kan udvides med større anlæg. En nedgravning af HC. Andersens Boulevard. Jernbanegraven kan overdækkes. Banedanmark siger ganske vist, at det ikke er muligt, men det kan jo lade sig gøre at køre under jorden til Nørreport, så det burde også kunne gøres ved de to banegrave. Derved kan Bernstorffsgade stort set føres lige ud til Vestre Farimagsgade.

Fra denne vestre udgave af en ringgade kan trafik via fødegader ind til Indre By og Slotsholmen.

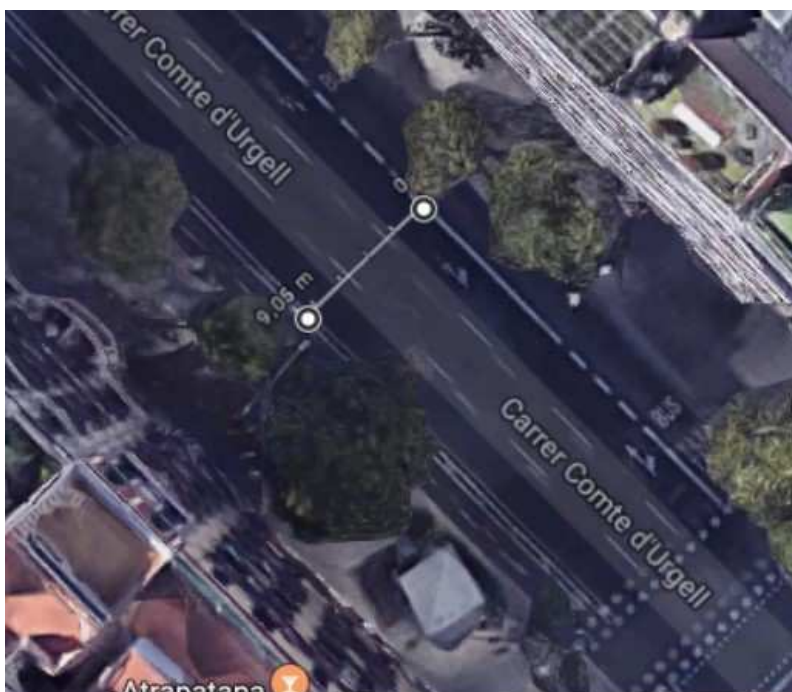
Både Søgaderne og Farimagsgaderne foreslår jeg blive tre-sporede med to spor sydpå i Søgaderne og to spor nordpå i Farimagsgaderne.

Billederne viser forskellige måder, hvorved man løser disse trængselsproblemer på, smaller vedspor, forskudt kørsel mm

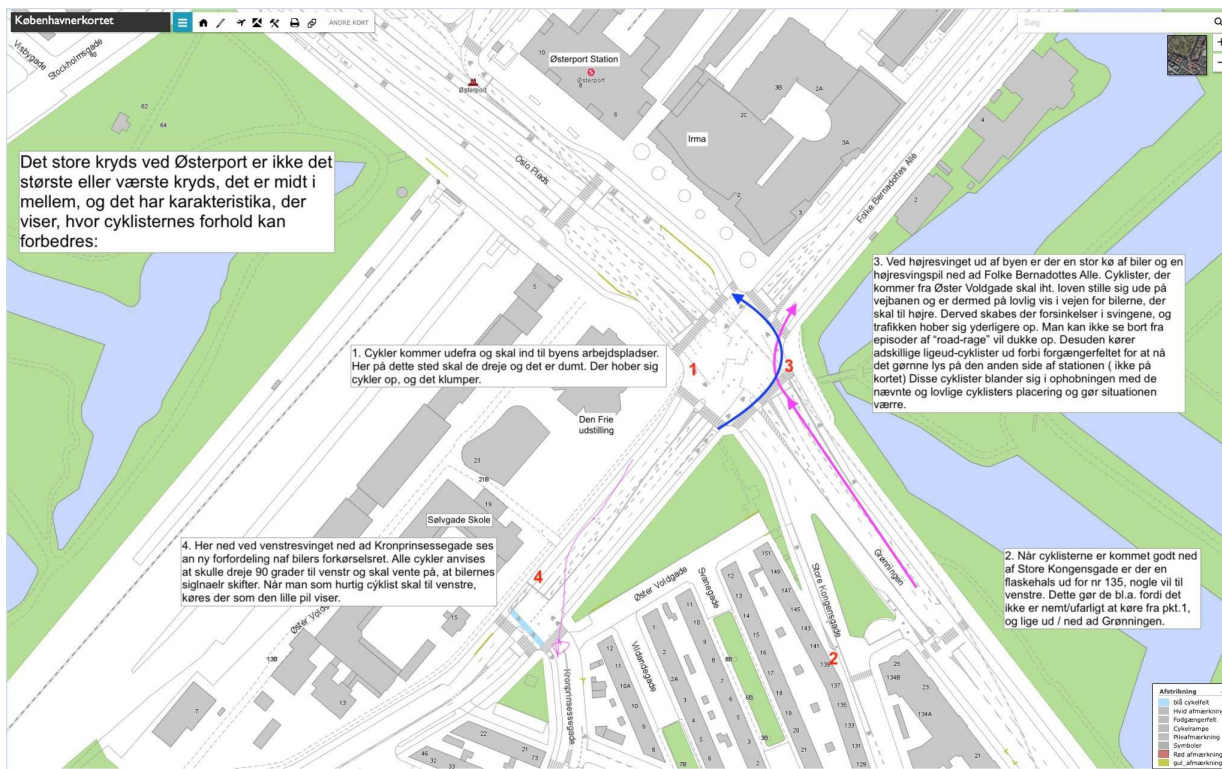
MATERIALE:

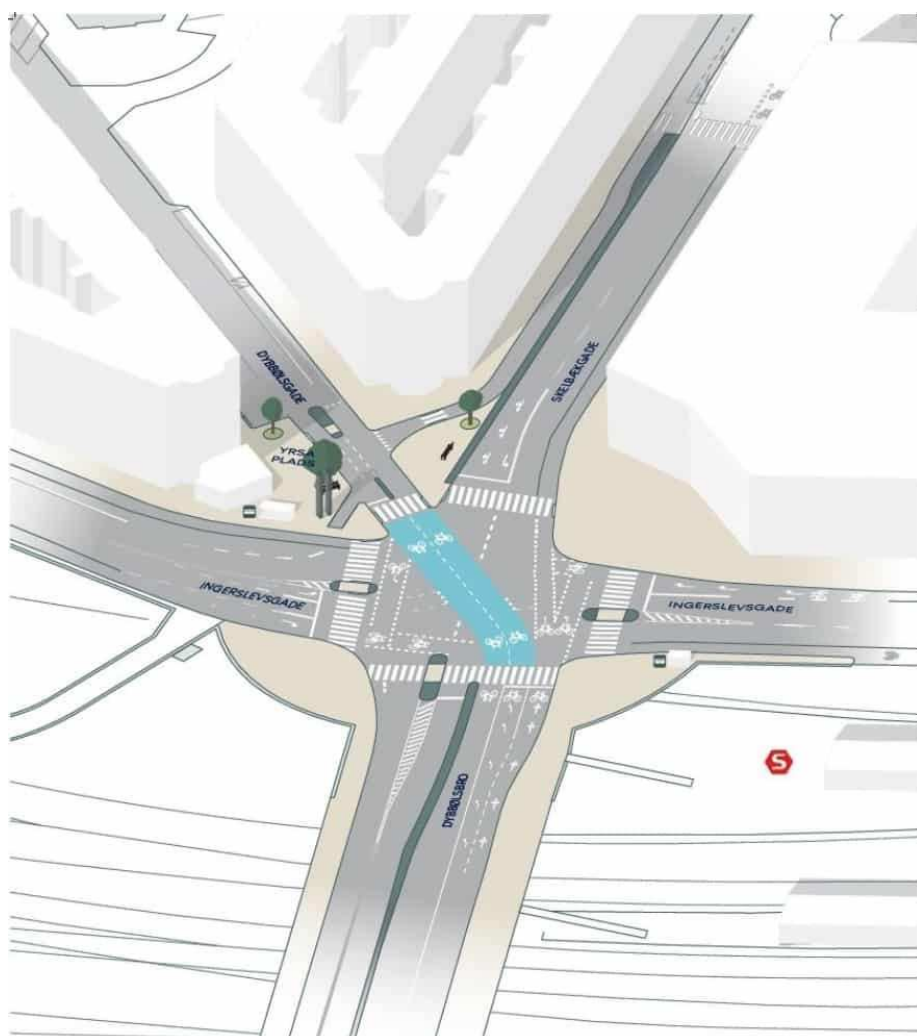
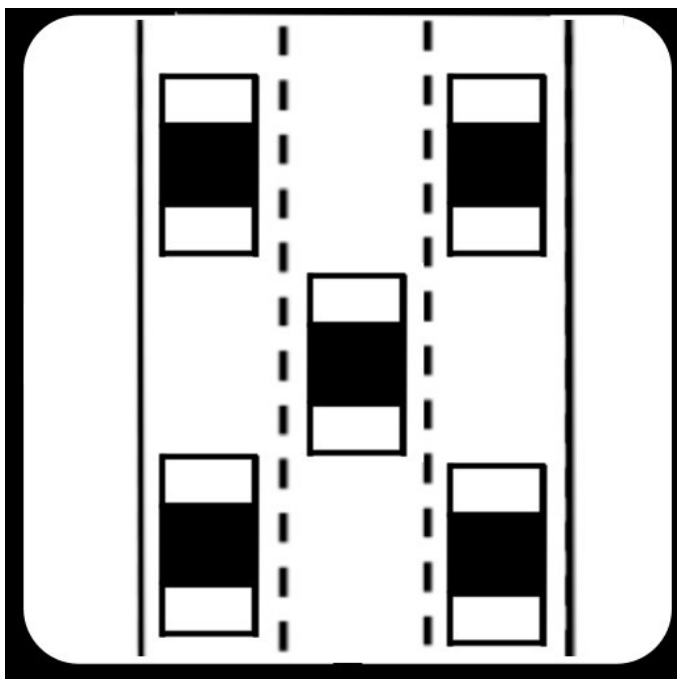
billeder til bilag om en samlet trafikplan.pdf





Mål afstand
Klik på kortet for at tilføje stien
Samlet afstand: 9,05 m (29,70 fod)





Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

91

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Bredere cykelsti i Bredgade.

Der er en cykelsti i Bredgade, fint. Men der er ingen plads på den. Den bør blive bredere. Der er fire cykeltyper, og de langsomme spærrer for andre. De fire typer er 2- og 3-hjulede med/uden motor. Når en cyklist har ventet tilstrækkelig mange gange bag en 3-hjulet uden motor, tager 'han' bilen. Dette er så tydeligt en konsekvens, at det undrer mig, at kommunen tilsyneladende ikke har indset det.

Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

90

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Flere specialforretninger:

Københavns kommune har i 1995 og 1998 offentliggjort undersøgelser fra Tyskland, der viste, at specialforretninger erstattes af internationale kædeforretninger ved indførslen af gågader. Samtidig viste kommunens tal, at huslejerer stiger. Jeg foreslår derfor, at alle gågader erstattes med cykelgader over tid og efter en nøje udarbejdet plan. Der er adskillige gode handelsgade med gode specialforretninger, der kan danne grundlaget for den nye gadetype. Det er f.eks. Nordre Frihavnsvej på Østerbro. Ved at blande trafikarter vil gaderne kunne fremstå mere naturlige, og livet i Middelalderbyen vil blomstre.

Jeg mener i sammenhæng hermed ikke, at flere overborgmestre skal besøge ejendomsmæglerkongresserne i Cannes for at promovere Københavns billige huse og gode gågader til internationale kæder.

Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

89

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Cykelgader i Indre By:

Så længe formålet med gaderne i Indre By (indenfor Søerne) er at bringe biler frem og tilbage, vil cyklerne antal falde. Dette - sammen med cykler altid generes ad vejreparationer (se nedenfor) - er hovedårsagen til, at cyklernes andel af trafikken ikke stiger, snarere falder. Derfor bør alle gader have cykler som formål. Cyklerne skal kunne komme frem,, der er to hjulede med/uden elmotor, og 3-hjulede ditto. Dette er fremtidens transportform. Byen er bygget til heste, ikke til biler. Jernhesten, dvs. cyklerne, er en transportform, der egner sig til byer.

Cykler skal i fremtiden tage sig af al transport i Indre By, kun cykler skal levere varer til butikkerne.

Biler skal kunne komme frem, den er en genial opfindelse, og biler er dejlige og lækre, jeg har elsket mine dejlige biler, den sidste en Mercedes E320, som jeg kørte i med stor glæde i masser af år. Før den netop, hvad vi ikke skal have mere, nem lig en stor kassevogn til tøj fra mit firma. Men det duer ikke at have biler som 1. prioritet inde i byen. Vi skal finde en måde, hvor vi får cyklerne ind som primære transportform.

Se billeder, en cykel til bl.a. hængende kasser til tøjbutikker og set i Italien på en gågade.

MATERIALE:
cykeltransport 2.jpg



Svar til: Høring 61463 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

88

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Medlem af Lokaludvalget Indre By for foreningen GRØNNE FACADER

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Flere grønne facader.

For at få renere luft til os beboere og for at markere en grøn. profil generelt foreslår jeg, at der laves en PRIS til den bygninger, der får de pæneste og flotteset grønne planter op ad facaden. Der skal laves en plan og and komite, der uddeler priserne, Miljøpunkterne kan lægge sekretariat til, deres formål er mere grønt.

MATERIALE:

facadepris-lu.pdf

roser sommer 2017.jpg

Kære medlemmer af Indre Bys Byudviklingsgruppe

Jeg skriver til jer med en spændende idé, der vil bidrage til at fremme bæredygtighed, æstetik og fællesskab i vores smukke indre by. Jeg foreslår oprettelsen af en pris for facadeplanter, en pris, der vil anerkende og belønne alle, der gør en særlig indsats for at skabe grønne og smukke facader i vores lokalområde.

GRØN FACADEPRIS

Formålet med denne pris er at styrke bevidstheden om grøn bæredygtighed og forbedre den visuelle oplevelse af vores lokalsamfund. Den skal understrege, at IBLU ønsker at inspirere ejendomsjere til at plante og pleje facadeplanter, der ikke kun er æstetisk tiltalende, men også bidrager til at reducere CO₂-udledning, forbedre luftkvaliteten og støtte biodiversiteten i vores område. Samtidig ønsker vi at engagere vores lokale fællesskab i denne indsats og skabe en stolthed over vores lokalområde.

En pris givet af en seriøs komite skaber interesse. Dette er et faktum, alle priser elskes af alle. Fra Oscar til "Bedste uddannelsesplads for butiksløber i Holstebro" (prisen er en kop med de ord+årstallet), priser skaber interesse og kan bruges til at skabe interesse om emner, nemlig alt det gode ved grøn omstilling.

Jeg foreslår, at Indre Bys Lokaludvalg tager initiativ til at etablere en komité, der vil være ansvarlig for at udpege prismodtagere og organisere prisuddelingsevents. Jeg vil personligt arbejde på det, og jeg vil gerne have hjælp til at få skabt en gruppe, der arbejder med dette. Denne gruppe skal rekruttere komitémedlemmer, herunder fagfolk inden for bæredygtighed og landskabsarkitektur, repræsentanter fra lokale organisationer og foreninger samt lokale beboere og erhvervsdrivende. Gruppen skal sikre, at komitéen repræsenterer en bred vifte af interesser og perspektiver i vores lokalområde.

Et eksempel: Priskomiteen til Oscaruddelingene består af et hav af filmfolk, 10.000, cirka 100 er danskere, det er selve prismodtagerne, og det er adskillige nominerede osv. En sådan bredt funderet priskomite vil for os i sig selv skabe interesse.

Modsat er f.eks. Berl. Tid's udpegning af Årets Bar mm i København tom, fordi ingen har besøgt alle udpegede i alle kategorier som Årets Sted.

Jeg foreslår, at vi starter ud med en stor og udpeget komite for at sikre prisen i en startfase, og derpå inviterer alle prismodtagere mfl. til at deltage.

Priskomiteen/sekretariatet skal også tage kontakt til kommunen for at informere dem om vores initiativ og søge deres støtte både økonomisk og i form af samarbejde omkring kommunikation og markedsføring. Vi ønsker at gøre vores pris for facadeplanter til et synligt og anerkendt tiltag i vores indre by, og vi tror, at kommunens støtte vil være værdifuld i denne henseende.

Jeg håber inderligt, at I vil støtte denne idé, skabe gruppen og give den mulighed for at gøre dette til en realitet. Med IBLUs støtte og engagement kan vi sammen skabe et grønnere, smukkere og mere bæredygtigt lokalområde, der vil inspirere andre omkring os.

Jeg ser frem til at høre jeres tanker og feedback og er åben for yderligere drøftelser om, hvordan vi kan gøre dette til en succes.

Med venlig hilsen,
Niels Kongshaug

BILAG:

1. UDKAST TIL ARBEJDSPLAN
2. UDKAST TIL FORMÅSLPARAGRAF
3. SAMMENSÆTNINGEN AF KOMITÉEN TIL AT UDPEGE PRISMODTAGERE

1. UDKAST TIL ARBEJDSPLAN

For at lancere en sådan pris og opnå støtte fra kommunen samt engagere ejendomsjerne, kan følgende trin være nyttige:

1. Nedsættelse af arbejdsgruppe: Vi starter med at etablere en organisation eller en arbejdsgruppe, der vil blive ansvarlig for prisen.
2. Vi får et sekretariat til at arbejde for arbejdsgruppen. Dette kan enten være LU's sekretariat eller Miljøpunkt.
3. Vi skal rekruttere komitémedlemmer: Identificer og inviter potentielle komitémedlemmer, Vi henvender os til dem personligt eller sender officielle invitationer og beskrivelse af prisen. Vi forklarer formålet, forventet tidsforpligtelse og fordele ved at deltage. Vær opmærksom på at skabe en diversitet i komiteén, der repræsenterer forskellige interesser og perspektiver. (Se nedenfor omkring komiteen).
4. Vi kontakter kommunen og informer dem om hensigten med prisen. Vi forklarer formålet og betydningen af at fremme facadeplanter i den indre by. Beder om dens støtte, både økonomisk og i form af samarbejde omkring kommunikation og markedsføring. Hvis der er mulighed for en beskeden støtte, kan arbejdsgruppen præsentere en veludarbejdet plan for prisen, herunder budget, aktiviteter og forventede resultater.
5. Engager ejendomsjerne, A/B'erne, ejerforeningerne osv: Vi skal udvikle en strategi til at engagere ejendomsjerne i prisen. Vi kan arrangere møder, workshops eller informationsbegivenheder for at forklare formålet og fordelene ved at deltage. Vi udbyder eventuelt præmier eller incitamenter, der kan motivere ejendomsjerne til at deltage, f.eks. rabatter på facadeplanter, omtale i medierne eller offentlig anerkendelse.
6. Vi skaber en kommunikationsplan, der omfatter offentliggørelse af prisen, annoncering af komitémedlemmer og opfordring til deltagelse fra ejendomsjerne. Brug forskellige kanaler som sociale medier, lokale nyhedsmedier, brochurer og plakater for at nå ud til målgruppen.

7. Arranger en prisuddelingsevent: Planlæg en offentlig prisuddelingsevent, hvor prismodtagere fejres og præmier overrækkes. Dette kan være en god mulighed for at skabe opmærksomhed om prisen og få medieomtale. Inviter politikere, lokale beslutningstagere og interessenter til at deltage og understrege betydningen af prisen for lokalområdet.

2. UDKAST TIL FORMÅSLPARAGRAF

"Formålet med prisen for facadeplanter i den indre by i København er at fremme og anerkende bestræbelserne på at skabe et bæredygtigt, smukt og engageret lokalmiljø i hjertet af Danmarks kulturelle hovedstad. Prisen sigter mod at styrke bevidstheden om grøn bæredygtighed og fremme initiativer, der bidrager til miljømæssige hensyn, herunder reduktion af CO2-udledning, forbedring af luftkvaliteten og støtte til biodiversitet. Vi ønsker også at værdsætte og belønne bestræbelserne på at skabe æstetisk appel og forbedre den visuelle oplevelse af vores lokalsamfund gennem kreative og smukke facadeplanter.

Samtidig er vi opmærksomme på de udfordringer, vores område står over for som følge af klimaforandringerne og manglende beskyttelse mod oversvømmelser. Vi ønsker derfor også at bruge prisen som et middel til at øge opmærksomheden på behovet for effektive foranstaltninger mod oversvømmelser og tilskynde til samarbejde mellem beboere, myndigheder og andre interessenter for at sikre vores lokalområdes modstandsdygtighed over for disse trusler.

Gennem prisen ønsker vi at skabe et stærkt fællesskab og fremme lokal engagement ved at inddrage beboere, virksomheder og institutioner i at skabe og vedligeholde facadeplanter. Vi tror på, at denne fælles indsats vil styrke vores samhørighed og stolthed over vores lokalområde og samtidig bidrage til at gøre København mere bæredygtig, attraktiv og modstandsdygtig mod klimaforandringerne."

3. SAMMENSÆTNINGEN AF KOMITÉEN TIL AT UDPEGE PRISMODTAGERE

SAMMENSÆTNING kan variere afhængigt af vores præferencer og retningslinjer for prisen. Her er nogle forslag til, hvem der potentielt kunne være en del af komitéen:

1. Medlemmer af Indre Bys Lokaludvalg: Det kan være hensigtsmæssigt at inkludere andre medlemmer end mig, forslagstilleren, fra lokaludvalget i komitéen. Dette vil sikre en bred repræsentation af forskellige interesser og perspektiver i lokalområdet.
2. Ekspertter inden for bæredygtighed og landskabsarkitektur: Inviter fagfolk, der har ekspertise inden for bæredygtighed og landskabsarkitektur, til at deltage i komitéen. Disse ekspertter kan bidrage med deres viden om miljømæssige og æstetiske aspekter af facadeplanter og hjælpe med at evaluere kandidaterne til prisen.
3. Repræsentanter fra lokale organisationer og foreninger: Inviter repræsentanter fra lokale miljø- eller haveorganisationer, foreninger eller interessegrupper til at være en del af komitéen. Disse repræsentanter kan bringe ekspertise og perspektiver fra det bredere samfund og sikre, at prisen afspejler forskellige interesser og behov i lokalsamfundet.
4. Lokale beboere og erhvervsdrivende: Overvej at inkludere nogle lokale beboere og repræsentanter fra det lokale erhvervsliv i komitéen. Dette vil sikre, at komitéen har en bred repræsentation af forskellige stemmer og sikre lokal forankring og engagement i prisen.
5. Prismodtagere og nominerede.

Det er vigtigt at sikre, at komitéen er velafbalanceret og inkluderer en række perspektiver og erfaringer. Du kan overveje at definere klare retningslinjer for komitéens arbejde, herunder antallet af medlemmer, deres roller og ansvar samt en klar evaluering og udvælgelsesproces for at sikre en fair og objektiv vurdering af kandidaterne.



Svar til: Høring 61463 af: Maria Thye Møller

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

87

INDSENDT AF

Maria Thye Møller

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Søflyhusene

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 37

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar på vegne af Grundejerforeningen Søflyhusene

MATERIALE:

soeflyhusene hoeringssvar til koebenhavn kommunes kommuneplanstrategi 2023.pdf

Hørings svar til København Kommunes kommuneplanstrategi 2023

På vegne af Grundejerforeningen Søflyhusene, som er en del af Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM), vil vi gerne takke for muligheden for at afgive vores høringssvar vedrørende København Kommunes kommuneplanstrategi for 2023. Vi deler mange af de bekymringer og synspunkter, som DOGM har fremlagt i deres høringssvar, og ønsker at bidrage med vores egne perspektiver.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

Vi deler DOGM's bekymring vedrørende den mulige nye forbindelse mellem indre by og Refshaleøen via Forlandet/Refshalevej, som beskrives i udkastet på side 44. Vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej er allerede belastet af en betydelig mængde motoriseret trafik, hvilket udgør en betydelig udfordring for de bløde trafikanter og miljøet.

Vi støtter fuldt ud København Kommunes vision om at fremme cyklisme, fodgængertrafik, offentlig transport og reducere antallet af biler i byen. Det er af afgørende betydning at bevare det smukke og kulturarvsmæssige værdifulde miljø omkring Forlandet/Refshalevej. At øge mængden af motoriseret trafik på denne strækning ville ikke blot true fortidsminder og biodiversitet, men det ville også sætte en stopper for den enestående mulighed for at skabe en sammenhængende rute for bløde trafikanter mellem flere vigtige områder i byen.

Vi opfordrer derfor på det kraftigste Københavns Kommune til at tænke langsigtet og udvikle en bæredygtig infrastruktur, som prioriterer de bløde trafikanter, især mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. En sammenkobling af dette med en styrket grøn forbindelse mellem områderne vil gavne både beboere og besøgende i byen.

Københavns Kommune opfordres til at udforske alternative ruter for motoriseret trafik og overveje en "supercykelsti" langs Forlandet/Refshalevej. En sådan løsning vil fremme renere luft, øget biodiversitet og understrege byens ambition om at være en førende cykelby.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Vi deler DOGM's synspunkt om, at Københavns Kommune bør overveje en mere bæredygtig tilgang til udviklingen af Refshaleøen. Transport af byggematerialer via vandvejen er en fornuftig måde at mindske unødigt trafikbelastning, forbedre trafiksikkerheden og reducere støj og luftforurening i de tætbefolkede områder syd for Refshaleøen og i hele byen.

Vi opfordrer kommunen til at lade sig inspirere af andre europæiske storbyer, der med succes har anvendt bæredygtige pramme til transport. Det er afgørende, at kommunen ikke tillader byudviklingen på Refshaleøen at basere sig på det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør i stedet transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når denne er etableret.

Endvidere vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til at bevare de eksisterende bygninger og spor fra tidligere anvendelse på Refshaleøen. Dette vil ikke blot bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også fremme cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et højt værdsat område med en unik karakter, der adskiller sig fra resten af byen. Københavns Kommune har en unik mulighed for at integrere de eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En visionær ide: Et bilfrit Refshaleøen

Vi finder idéen om at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område værd at overveje. Et bilfrit miljø, som kan tilgås fra vandsiden, metro, cykel eller til fods, vil ikke blot forbedre livskvaliteten for beboere og besøgende, men også bidrage til at skabe et unikt og bæredygtigt område.

Erfaringerne fra bilfrie områder som f.eks. Christiania er værdifulde, og dette er en karakteristik, som København allerede er kendt for internationalt. Derfor opfordrer vi til at udbrede konceptet til flere områder i byen og drage erfaringer herfra, som kan anvendes i fremtidige byudviklingsprojekter, måske endda hele Lynetteholmen.

Mobilitet

Vi er enige med DOGM i vigtigheden af at fastholde en fysisk og visuel forbindelse mellem DOGM's forskellige friarealer på tværs af den planlagte M5-metrolinje. Det er vores holdning, at metrolinjen bør graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen for at bevare de grønne rekreative områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Vi takker for muligheden for at afgive vores input og håber, at Københavns Kommune vil tage vores synspunkter i betragtning i den videre planlægning af kommuneplanstrategien for 2023.

Svar til: Høring 61463 af: Maria Thye Møller

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

86

INDSENDT AF

Maria Thye Møller

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Søflyhusene

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 37

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar på vegne af Grundejerforeningen Søflyhusene

MATERIALE:

soeflyhusene hoeringssvar til koebenhavn kommunes kommuneplanstrategi 2023.pdf

Hørings svar til København Kommunes kommuneplanstrategi 2023

På vegne af Grundejerforeningen Søflyhusene, som er en del af Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM), vil vi gerne takke for muligheden for at afgive vores høringssvar vedrørende København Kommunes kommuneplanstrategi for 2023. Vi deler mange af de bekymringer og synspunkter, som DOGM har fremlagt i deres høringssvar, og ønsker at bidrage med vores egne perspektiver.

Mere sammenhængende by - Infrastruktur

Vi deler DOGM's bekymring vedrørende den mulige nye forbindelse mellem indre by og Refshaleøen via Forlandet/Refshalevej, som beskrives i udkastet på side 44. Vejstrækningen på Forlandet/Refshalevej er allerede belastet af en betydelig mængde motoriseret trafik, hvilket udgør en betydelig udfordring for de bløde trafikanter og miljøet.

Vi støtter fuldt ud København Kommunes vision om at fremme cyklisme, fodgængertrafik, offentlig transport og reducere antallet af biler i byen. Det er af afgørende betydning at bevare det smukke og kulturarvsmæssige værdifulde miljø omkring Forlandet/Refshalevej. At øge mængden af motoriseret trafik på denne strækning ville ikke blot true fortidsminder og biodiversitet, men det ville også sætte en stopper for den enestående mulighed for at skabe en sammenhængende rute for bløde trafikanter mellem flere vigtige områder i byen.

Vi opfordrer derfor på det kraftigste Københavns Kommune til at tænke langsigtet og udvikle en bæredygtig infrastruktur, som prioriterer de bløde trafikanter, især mellem Amager Strandpark og Refshaleøen. En sammenkobling af dette med en styrket grøn forbindelse mellem områderne vil gavne både beboere og besøgende i byen.

Københavns Kommune opfordres til at udforske alternative ruter for motoriseret trafik og overveje en "supercykelsti" langs Forlandet/Refshalevej. En sådan løsning vil fremme renere luft, øget biodiversitet og understrege byens ambition om at være en førende cykelby.

Behov for nye arealer - Refshaleøen

Vi deler DOGM's synspunkt om, at Københavns Kommune bør overveje en mere bæredygtig tilgang til udviklingen af Refshaleøen. Transport af byggematerialer via vandvejen er en fornuftig måde at mindske unødigt trafikbelastning, forbedre trafiksikkerheden og reducere støj og luftforurening i de tætbefolkede områder syd for Refshaleøen og i hele byen.

Vi opfordrer kommunen til at lade sig inspirere af andre europæiske storbyer, der med succes har anvendt bæredygtige pramme til transport. Det er afgørende, at kommunen ikke tillader byudviklingen på Refshaleøen at basere sig på det eksisterende vejnet. Byggematerialer bør i stedet transporteres af vandvejen, den midlertidige jordvej eller alternativt via Østlig Ringvej, når denne er etableret.

Endvidere vil vi gerne opfordre Københavns Kommune til at bevare de eksisterende bygninger og spor fra tidligere anvendelse på Refshaleøen. Dette vil ikke blot bevare områdets sjæl og kulturhistoriske værdi, men også fremme cirkularitet og bæredygtighed. Refshaleøen er allerede et højt værdsat område med en unik karakter, der adskiller sig fra resten af byen. Københavns Kommune har en unik mulighed for at integrere de eksisterende bygninger i udviklingen af det nye område.

En visionær ide: Et bilfrit Refshaleøen

Vi finder idéen om at planlægge hele Refshaleøen som et bilfrit område værd at overveje. Et bilfrit miljø, som kan tilgås fra vandsiden, metro, cykel eller til fods, vil ikke blot forbedre livskvaliteten for beboere og besøgende, men også bidrage til at skabe et unikt og bæredygtigt område.

Erfaringerne fra bilfrie områder som f.eks. Christiania er værdifulde, og dette er en karakteristik, som København allerede er kendt for internationalt. Derfor opfordrer vi til at udbrede konceptet til flere områder i byen og drage erfaringer herfra, som kan anvendes i fremtidige byudviklingsprojekter, måske endda hele Lynetteholmen.

Mobilitet

Vi er enige med DOGM i vigtigheden af at fastholde en fysisk og visuel forbindelse mellem DOGM's forskellige friarealer på tværs af den planlagte M5-metrolinje. Det er vores holdning, at metrolinjen bør graves ned på strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen for at bevare de grønne rekreative områder og sikre ren luft og biodiversitet.

Vi takker for muligheden for at afgive vores input og håber, at Københavns Kommune vil tage vores synspunkter i betragtning i den videre planlægning af kommuneplanstrategien for 2023.

Svar til: Høring 61463 af: Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

85

INDSENDT AF

Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Mosedalvej 1

HØRINGSSVAR

Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv har vedhæftede kommentarer til forslag til kommuneplanstrategi

MATERIALE:

kommuneplanstrategi hoeringssvar 2023.pdf



VALBY LOKALHISTORISKE SELSKAB & ARKIV

Mosedalvej 1, 2500 Valby
Lokalets tlf.: 36 16 96 55
www.valbylokalhistorie.dk
e-mail: kontakt@valbylokalhistorie.dk

CVR.nr. 31 66 72 75
Mobile Pay: 36364
Nordea 2111 6443312496

Dato: 28. september 2023

Høringssvar Københavns Kommuneplanstrategi 2023.

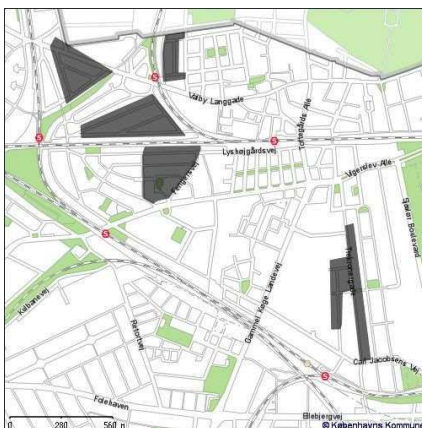
Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv har med stor interesse læst Københavns Kommunes forslag til kommuneplanstrategi 2023. Vi har navnlig koncentreret vores læsning om Kapitel 6, Udvikling med respekt for byens sjæl.

Vi er - selvfølgelig – helt enige i, at det er meget vigtigt, at der i kommuneplanen udpeges bevaringsværdige bygninger og også, at der udpeges områder, som har nogle særlige kvaliteter enten som sig selv eller, fordi de indgår i en sammenhæng, som er vigtig af fastholde, så byen udvikles i balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri.

I Valby har vi en række af disse områder med særlige kvaliteter, og vi er derfor overraskede over, at der ikke bliver udpeget flere til den næste kommuneplan.

Når vi ser på de områder, der foreslås udpeget, undrer vi os over, at Valbys store industriområde omkring Gl. Køge Landevej ikke er udpeget. Her ligger en række ikoniske bygninger – og også mere almindelige industribygninger – som har fået nye funktion. Området kan afgrænses af Gl. Køgelandevej, Ringbanen, Trekronergade og Vigerslev Alle, eller man kan udpege enkeltbygninger.

Vi har også i Valby en række byggeforeninger (Den hvide by, Selveje, Den røde by, Lyset, Kløverbladet og Venners Hjem), som er opført omkring 1900, hvor husene i de enkelte byggeforeninger har et ensartet udseende. Samlet giver de et særligt præg på Valby. Byggeforeningerne afspejler ønsket om og behovet for lys og luft, som man ikke kunne få i de arbejderboliger, der skød op tættere på det centrale København. Det særlige fællesskab og ønsket om bevaring kan virke til inspiration for nutiden.



Der er ikke blandt de hidtil udpegede kulturmiljøer et eksempel på de større almen-nyttige/kommunale byggerier, der skød op omkring 2. verdenskrig. Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv kan pege på Folehaven (afgrænset af Folehaven Gl Køge Landevej, Blommehaven og Urtehaven) eller St. Vigerslevgård (afgrænset af Vigerslevvej, Vigerslev Alle, Vigerslevparken og Heldbovej) som eksempler fra Valby på dette byggeri.

Valbyparken er udpeget tidligere og Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv vil gerne pege på Vigerslevparken – og de øvrige parker, som strækker sig fra Valbyparken til Utterslev Mose som et muligt kulturmiljø. Det parkbælte er afgrænsningen for Københavns Kommune mod Hvidovre og Rødovre Kommuner, og det blev tidligt i planer for udvikling af København og "de indlemmede områder" foreslået udlagt som parker. De har fra starten været tænkt som brugsparker med idrætsfaciliteter mm.

Endelig vil vi foreslå at Vigerslev Landsby (omkring Vigerslevstræde) bliver udpeget som kulturmiljø. Når man først finder ind i området, ligger der en landsbybebyggelse, som bør sikres.

Valby Lokalhistoriske Selskab og Arkiv har tidlige forsøgt af få Valbys Gamle Smedje, Valby Langgade 55, registreret som produktionskulturmiljø. Bygningen har siden 1812 være brugt første til skoproduktion og senere som kunstsmedje. Smedjens produktion havde meget høj kvalitet. Blandt andet har man produceret urskiverne til Københavns Rådhus, lamperne på Københavns Hovedbanegård og meget andet. Det er vidnesbyrd om, at smedjen arbejdede sammen Thorvald Bindsbøll, som også fik sine lærarbejder udført i Valby hos Kjøbenhavns Lervarefabrik, som desværre er forsvundet. Smedjen er nu på listen "Byens sjæl", og vi håber, at den dermed er sikret.

Vi har set, at **Københavns forsyning med vand-, kloak-, telefon-, el- og gas** er foreslået udpeget. I den forbindelse vil vi foreslå, at Valby Telefoncentral på Gl. Jernbanevej 40 tilføjes.

Vi vil dog også bemærke, at der ikke altid tages det fornødne hensyn til de udpegede kulturmiljøer. Fx tillader en lokalplan for Mølle Alle, at der bygges 4 etages bygninger i det kulturmiljø, som i den gældende kommuneplan er benævnt Valby Landsby, hvor udviklingsmulighederne er beskrevet som:

"Storbypræget bør nedtones inden for kulturmiljøafgrænsningen ved bl.a. at genskabe åbne pladser med træer, græs eller grus og lave bebyggelser for at understrege bydelens landsbykarakter fra udskiftningstiden. Rytterskolen og den resterende del af det ældste Valby bør sikres, så kulturmiljøets helhed og landsbystruktur bevares, ligesom nye huse bør indpasses i den traditionelle arkitektur. Der bør ikke foretages yderligere udstyknings, der påvirker de resterende strukturer fra 1800-tallet. De tilbageværende rester af gårde og huse bør sikres. "

Svar til: Høring 61463 af: kaj thelander jessen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

84

INDSENDT AF

kaj thelander jessen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf. Kalvebod

HØRINGSSVAR

Hvis ikke en stor del af de private boliger, ejer- som udlejningsboliger, omdannes til almennyttige og befolkningstilvæksten i København og Frederiksberg kommuner stoppes, vil hele denne strategi og vision for byens udvikling, som beskrevet, være umulig og hyklerisk ønsketænkning. For yderligere kommentarer læs vedhæftede.

Venlig hilsen Kaj Thelander Jessen, Sydhavnen

MATERIALE:

k.k.stratplanhoering ktjbemaerk.pdf

Det er vældigt godt, hvis Københavns Kommune får en strategi for byens udvikling og det er rigtigt godt hvis der er en vision. I den fremlagte kommuneplanstrategi postuleres begge dele, men for mig at se er ønskerne til såvel strategien som visionen så modsætningsfulde, at det er svært at tage alvorligt.

Det er glædeligt, at hovedstadsområdet som helhed får sin plads i værket og det sætter efter min mening modsætningerne mellem Københavns Kommunes udviklingsønsker og hele Hovedstadsrådets i relief.

I Byvisionen side 17 fremføres at byen skal være for alle og med høj livskvalitet. Nu kan det altid diskuteres hvad livskvalitet er, men i forhold den vækst i befolkningstallet som allerede er sket de sidste 20 år og det der forventes i fremtiden (indtil 2035 (ca. 62.000 side 22 – 110.000 frem mod 2050 side 51), så bliver det svært at forestille sig:

” At udvikling af eksisterende grønne områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima. — At der skabes rammer for at ind passe faciliteter til sundhedsfremmende aktivitet, samt kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.” — (Klima og energiløsninger side 74)

Når det sættes op imod:

”Der er et efterslæb af byggeri af boliger. København er vokset med ca. 140.000 borgere, eller ca. 80.000 familier, herunder børnefamilier, enlige, og par uden børn, de seneste 15 år. I samme periode er boligbestanden steget med 43.000 boliger. Det vil sige, at der kun er opført boliger til omkring halvdelen af de nye familier, og det pres ser boligmarkedet” (side 51)

Alene et så stort antal boliger, som beskrives her, vil kræve ny bebyggelse på eksisterende grønne og ikke-bebyggede områder i København. Dertil kommer nødvendigheden af institutioner, vejanlæg og parkeringsarealer, da ”visionen” og ”strategien” på intet tidspunkt nævner et ønske om at begrænse parkering, men konstaterer bare, at kommuneplan 2019 har reduceret parkeringsnormen væsentligt. Så udover de ovennævnte pladsbehov til boliger og institutioner, skal der også findes plads til parkeringsanlæg:

”Derudover har Københavns Kommune ved udvikling af nye bydele fokus på at samle parkeringspladser til nybyggeri i parkeringsanlæg, så der frigives plads i byrummene til ophold, natur mv.” (side 33)

Så når der på side 77 står:

Når der udvikles og planlægges nye større bydele, skal der samtidigt indtænkes nye større grønne og rekreative områder. Her skal nye arealer (både offentlige og private), nye stier og forbindelser mv. planlægges så der højst er 500 meter gangafstand fra boliger til et grønt område på mindst 2 ha.”

vil jeg hævde, at det er en umulighed!

Derfor lyder det også mere logisk, når der på side 28 postuleres, at *”Den tætte by er mest klimavenlig”*.

Det kan sikkert beregnes at tættere og højere byggeri på flere parametre giver energibesparelser og CO₂reduktioner, men er det at fremme ”livskvalitet” eller sikre et ordentligt opvækstmiljø for kommende generationer?

Selv hvis man omlagde samtlige tagflader i byen til begroede flader, så ville det ikke række. Det nævnes som et af eksemplerne på begrønning, men disse tagflader vil alle være forbeholdt ejendommenes beboere, går jeg ud fra. Samtidig vil det forhindre det helt oplagte at opsætte solcelleanlæg på tagfladerne i byen, som ville have en meget større effekt i forhold til klima og CO₂ udledning.

Lynetteholmen indgår ikke i strategien, skrives der på side 29, og det er da godt, når nu en lang række sagkyndige på miljøområdet hævder, at det vil være en katastrofe for Øresunds havmiljø. Det er så bare ikke det der menes, det gemmes bare til senere lejlighed, men selv hvis hele Lynetteholmsområdet blev fyldt op og ikke bebygget, så ville det ikke hjælpe behovet for nære grønne områder eller tilgængelighed for flertallet af byens borgere.

For mig er konklusionen klar. Hvis alle de smukke ord i visionen og strategien for Københavns Kommunes udvikling skulle realiseres, så skal befolkningstallet ikke vokse, men mindske.

Byen skal ikke rumme flere, men færre private udlejningsboliger og ejerlejligheder, hvis der skal sikres større mangfoldighed, boliger til SOSUerne og alle andre lavtlønsgrupper, der holder byen ren, serverer i restauranterne, plejer børn og gamle. Det kræver omdannelse af boligmassen fra ejer- til almennyttige boliger i stor stil.

Så kunne "byens sjæl" blive præget af jævne borgeres liv i stedet for den højere-middelklassestandard, som nu præger alle de nybyggede områder i København og de indre bydele.

Hvis man stoppede nedrivninger af gamle, mindre erhvervsejendomme og de få større industribygninger, der overhovedet er tilbage i byen, så kunne man også sikre de kreative og mindre håndværksvirksomheder, som nævnes på side 70.

I stedet burde byens styre gå forrest i at udvikle en sammenhængende og velplanlagt udbygning af hele "Greater Copenhagen" og få alle omegnskommunerne til at samarbejde om bedre fordeling af ny bolig- og erhvervsområder, udbygning af kollektiv trafik og begrænsning af individuel privatbilisme og lastvognstrafik.

Svar til: Høring 61463 af: Østerbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

83

INDSENDT AF

Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Kommune

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Svendborggade 5, 4. sal

HØRINGSSVAR

Østerbro Lokaludvalg har drøftet en bred vifte af emner og problematikker gennem høringsprocessen for Kommuneplanstrategi 2023. Vi har afgivet hørings svar ifm. den interne høring, og har fået feedback gennem hvidbogen. I dette hørings svar har vi valgt at fokusere vores kommentarer omkring nedenstående seks emner.

- **Blandede boliger og bedre balance mellem beboelse og erhverv**

Bolig- og ejerformer skal blandes, så de enkelte kvarterer består af blandede bolig- og ejerformer. Særligt ønsker vi at fremme seniorbofællesskaber, andre bofællesskaber og studieboliger.

Lokaludvalget ønsker, at der skabes en levende by med plads til liv mellem husene, men med respekt for beboere. Desuden savnes et bedre grundlag for at bevare de små erhverv i byen, så fx små håndværksvirksomheder ikke tvinges ud til forstæderne på grund af høj husleje.

- **Det blå kan ikke erstatte det grønne**

I kommunens analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, fremgår det, at kun få områder på Østerbro har mere end 300 m til nærmeste grønne område. I Århusgadekvarteret i Nordhavn er det yderst sparsomt med grønne områder, men dette opvejes, ifølge analysen, af vandet. Lokaludvalget mener, at det forsat er vigtigt at prioritere flere grønne byrum, da vandet ikke kan erstatte det grønne. Desuden savnes en bedre fordeling af de grønne byrum.

- **Kapacitetsudfordring på fritids- og idrætsområdet**

Østerbro Lokaludvalg er bekymrede for, om der i den langsigtede planlægning er indtænkt tilstrækkeligt med idrætsfaciliteter – udendørs og indendørs. Demografien i bydelen ændrer sig, og Nordhavn vil ifølge beregningerne have mere end 10.000 beboere i 2030. Til eksempel er der indtil videre udelukkende planlagt én idrætshal (ifm. den nye skole på Levantkaj), hvor flere øvrige kommuner til sammenligning har op til 5-6 haller pr. 10.000 indbyggere.

Vi anbefaler, at kommunen laver en analyse af fremtidens behov for fritid- og idrætsfaciliteter.

I forhold til udfordringer med kapacitet gør lokaludvalget også opmærksom på opgaven om rehabilitering, som fremadrettet i højere grad skal varetages af kommunen.

• Sikre Skoleveje

Sikre skoleveje er et yderst vigtigt fundament for at skabe gode sunde vaner, hvor børn (og deres forældre) trygt kan cykle til skole og fritidsaktiviteter. Lokaludvalget er positive overfor Budget 24, hvor der er afsat midler til Randersgade og Skt. Kjelds Kvarter, og vi anbefaler at indsatsen kan udbredes til hele bydelen.

• Fremkommelighed for ældre og handicappede

Lokaludvalget vil forsat påpege vigtigheden af fremkommelighed for ældre og handicappede i byrummet.

København har en ældre boligmasse, hvor Københavns Kommune bør befordre, at ældre, gangbesværede borgere får mulighed for at blive i egen bolig ved, at der etableres elevatorer.

• Prioritering af stormflodssikring

Lokaludvalget vil afslutningsvis gerne gentage vigtigheden af stormflodssikring mod kommende klimaforandringer, som også blev nævnt i høringssvaret ifm. den interne høring, hvor kommentaren dog blev henvist til den kommende Klimaplan.

Borgerinddragelse

Østerbro Lokaludvalg på sociale medier kørt to mindre Facebookkampagner, hvor der blev spurgt ind til lokalt vinklede dilemmaspørgsmål ifm. strategiens overordnede temaer. Se bilag med opsamling af kommentarer.

Der er afholdt et borgermøde den 4. september 2023 i Kulturcenter Kildevæld, hvor Kommuneplansstrategien blev præsenteret for deltagerne. 27 personer deltog i dette borgermøde, hvor der var stor spørgelyst, engagement og interesse for den kommende kommuneplanstrategi. Formålet med mødet var at skabe synlighed omkring processen og at opfordre deltagerne til at komme med input til høringen via Bliv Hørt.

Desuden har strategien flere gange i løbet af processen været drøftet i lokaludvalgets 4 fagudvalg.

Lokaludvalget takker for et godt samarbejde med Team Plan igennem hele processen.

Venlig hilsen



Allan Marouf

Forperson for Østerbro Lokaludvalg

MATERIALE:

2023-0115151-8 hoeringssvar kommuneplanstrategi 2023 51570351 1 0.pdf

**Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Høringssvar Kommuneplanstrategi 2023

Østerbro Lokaludvalg har drøftet en bred vifte af emner og problematikker gennem høringsprocessen for Kommuneplanstrategi 2023. Vi har afgivet høringssvar ifm. den interne høring, og har fået feedback gennem hvidbogen. I dette høringssvar har vi valgt at fokusere vores kommentarer omkring nedenstående seks emner.

- Blandede boliger og bedre balance mellem beboelse og erhverv

Bolig- og ejerformer skal blandes, så de enkelte kvarterer består af blandede bolig- og ejerformer. Særligt ønsker vi at fremme seniorbofællesskaber, andre bofællesskaber og studieboliger.

Lokaludvalget ønsker, at der skabes en levende by med plads til liv mellem husene, men med respekt for beboere. Desuden savnes et bedre grundlag for at bevare de små erhverv i byen, så fx små håndværksvirksomheder ikke tvinges ud til forstæderne på grund af høj husleje.

- Det blå kan ikke erstatte det grønne

I kommunens analyse af afstandsmål til grønne og blå områder, fremgår det, at kun få områder på Østerbro har mere end 300 m til nærmeste grønne område. I Århusgadekvarteret i Nordhavn er det yderst sparsomt med grønne områder, men dette opvejes, ifølge analysen, af vandet. Lokaludvalget mener, at det forsat er vigtigt at prioritere flere grønne byrum, da vandet ikke kan erstatte det grønne. Desuden savnes en bedre fordeling af de grønne byrum.

- Kapacitetsudfordring på fritids- og idrætsområdet

Østerbro Lokaludvalg er bekymrede for, om der i den langsigtede planlægning er indtænkt tilstrækkeligt med idrætsfaciliteter - udendørs og indendørs. Demografien i bydelen ændrer sig, og Nordhavn vil ifølge beregningerne have mere end 10.000 beboere i 2030. Til eksempel er der indtil videre udelukkende planlagt én idrætshal (ifm. den nye skole

28. september 2023

Sagsnummer
2023-0115151

Dokumentnummer
2023-0115151-8

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg
Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800497

på Levantkaj), hvor flere øvrige kommuner til sammenligning har op til 5-6 haller pr. 10.000 indbyggere.

Vi anbefaler, at kommunen laver en analyse af fremtidens behov for fritid- og idrætsfaciliteter.

I forhold til udfordringer med kapacitet gør lokaludvalget også opmærksom på opgaven om rehabilitering, som fremadrettet i højere grad skal varetages af kommunen.

- **Sikre Skoleveje**

Sikre skoleveje er et yderst vigtigt fundament for at skabe gode sunde vaner, hvor børn (og deres forældre) trygt kan cykle til skole og fritidsaktiviteter. Lokaludvalget er positiv overfor Budget 24, hvor der er afsat midler til Randersgade og Skt. Kjelds Kvarter, og vi anbefaler at indsatsen kan udbredes til hele bydelen.

- **Fremkommelighed for ældre og handicappede**

Lokaludvalget vil forsat påpege vigtigheden af fremkommelighed for ældre og handicappede i byrummet.

København har en ældre boligmasse, hvor Københavns Kommune bør befordre, at ældre, gangbesværede borgere får mulighed for at blive i egen bolig ved, at der etableres elevatorer.

- **Prioritering af stormflodssikring**

Lokaludvalget vil afslutningsvis gerne gentage vigtigheden af stormflodssikring mod kommende klimaforandringer, som også blev nævnt i høringssvaret ifm. den interne høring, hvor kommentaren dog blev henvist til den kommende Klimaplan.

Borgerinddragelse

Østerbro Lokaludvalg på sociale medier kørt to mindre Facebookkampagner, hvor der blev spurgt ind til lokalt vinklede dilemmaspørgsmål ifm. strategiens overordnede temaer. Se bilag med opsamling af kommentarer.

Der er afholdt et borgermøde den 4. september 2023 i Kulturcenter Kildevæld, hvor Kommuneplansstrategien blev præsenteret for deltagerne. 27 personer deltog i dette borgermøde, hvor der var stor spørgelyst, engagement og interesse for den kommende kommuneplanstrategi. Formålet med mødet var at skabe synlighed omkring processen og at opfordre deltagerne til at komme med input til høringen via Bliv Hørt.

Desuden har strategien flere gange i løbet af processen været drøftet i lokaludvalgets 4 fagudvalg.

Lokaludvalget takker for et godt samarbejde med Team Plan igennem hele processen.

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Allan Marouf', enclosed within a circular scribble.

Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Akademiraadet

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

82

INDSENDT AF

Akademiraadet

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Akademiraadet

BY

København K

POSTNR.

1050

ADRESSE

Kongens Nytorv 1

HØRINGSSVAR

Høringssvar til

Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplanstrategi 2023

Akademiraadet har læst København Kommunes kommuneplanstrategi 2023; "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

Det er tydeligt at der bagved ligger et grundigt og bredt funderet arbejde med at indtænke den grønne omstilling på alle niveauer i den kommende planlægning af hele København for alle dets borgere og for byen som hovedstad, og Akademiraadet noterer, at der er gjort et stort arbejde for at inddrage byens borgere i strategiprocesen. Det er tydeligt i forslaget, at borgerne, og endda børnene, klart forstår vor tids udfordringer og er klar til at håndtere dem.

Netop fordi det forberende arbejde er så grundigt, og fordi borgerne i den grad bakker op om en grøn byudviklingsstrategi, er det mærkværdigt, at store dele af strategien ser bort fra såvel den videnskabelige som den folkelige forståelse af den omstilling, vi står foran som nation.

Et diagram i strategioplægget viser tilsyneladende byens CO2 udledning. Men CO2-udledningen fra byggeriet og fra skibsfarten, herunder de store krydstogtskibe, indgår ikke i diagrammet. Det byggeri, der konkret foreslås i kommuneplanstrategien vil bidrage væsentligt til Danmarks samlede CO2 udledning, og dermed til den proces, der i sidste ende vil føre til havstigninger og voldsomt vejr.

Vi har indtil nu set alt for mange eksempler på, at mantraet om byfortætning er blevet markedsført som bæredygtigt, selvom der reelt set har været tale om spekulativ og skadelig høj udnyttelse. En udnyttelse der har fjernet værdifulde kulturmiljøer. Kulturmiljøer med "sjæfulde steder med særlig lokal betydning, som afspejler byens forskellighed og historie" - som det så fint er formuleret i kommuneplanstrategien.

Det er rigtigt - som der står i strategien - at beboerne i tætte byområder med god kollektiv trafikforsyning potentielt har et lavere miljøaftryk end befolkningen bosiddende i det åbne land. Men det er vigtigt at huske, at den danske befolkning, set over en bred kam, stadig har et af verdens højeste klimaaftryk. Og den tæthed, der foreslås i planstrategien, og som har dannet baggrund for de seneste årtiers planlægning, er langt højere end den tæthed, der kan reducere CO₂-udledningen. Byområder med 4-6 etager høje huse og rigelige grønne arealer kan have en fornuftig klima-balance, såfremt bygningerne har en fornuftig livscyklus. Det vil sige, at det ikke gælder for bygninger med materialer, der ikke kan recirkuleres eller vedligeholdes, eller for bygninger, der har et højt forbrug af energi til klimaregulering.

Højhusområder som London City, Midtown Manhattan, Dubai eller Carlsbergbyen har ikke en god klima-balance, af mange årsager, men her skal fremhæves den manglende "liveability", eller livskvalitet, den manglende biodiversitet og det meget høje CO₂ forbrug, både i byggeprocesserne, livscyklus og drift. Professor Kirsten Gram Hansen og kolleger har dokumenteret, hvordan livskvaliteten er afgørende for bæredygtighed, fordi vores liv i boligerne påvirker deres holdbarhed.

Det er derfor positivt, men også både udfordrende og forpligtende, at strategien påstår:

"København er en drivkraft i den grønne omstilling, et laboratorium for grønne løsninger og en inspiration for andre storbyer i hele verden"

Det er almindeligt anerkendt, at miljøaftrykket ved nogle af byens nyeste og største byggerier ligger milevidt fra det, vi ved vi skal gøre de kommende år. Og det er også kendt viden, at der mange steder i Europa findes bedre eksempler, som vi bør tage ved lære af.

København var i juli måned vært for Verdenskongressen UIA og her drøftede førende eksperter, praktikere og forskere fra hele verden, hvordan vi på helt kort sigt og på længere sigt indtænker de planetære grænser.

Det er derfor Akademiraadets anbefaling, at København reelt går foran i den grønne omstilling, og tilslutter sig UIA's bæredygtighedsmål "Copenhagen Lessons". Og Akademiraadet anbefaler ligeledes, at det laboratorium for arkitektur og bygningsintegreret kunst, der blev udviklet under kongressen, fortsættes med oprettelser af flere eksempelbyggerier med mere vidtgående mål og løsninger. En strategi og vision, der vil kræve kommunens aktive medvirken ved eksempelbyggerier og fastsættelse af højere krav end de gældende.

I kommuneplanstrategien foreslås det, at grønne og blå arealer kan ligestilles, og dermed at adgang til blå arealer kan erstatte manglen på adgang til grønne arealer. Det modsiges i planstrategien af såvel kommunens egne undersøgelser som af borgernes udsagn. Kommuneplanstrategien, og den endelige kommuneplan, bør indeholde en langt større grad af rekreative grønne områder, der samtidigt bidrager til bedre luftkvalitet, mindre CO₂-udledning og en højere grad af biodiversitet.

Akademiraadet påskønner, at Københavns Kommune fra 2022 har iværksat arbejdet "Byens Sjæl" med udpegning af værdifulde kulturmiljøer. Afsnittene om kulturarv og kulturmiljøer er da også fyldt med gode tiltag og pointer.

Af afsnittet "Byens Sjæl" fremgår det f.eks, at "selvom en bygning kan have lav bevaringsværdi efter gængse faglige metoder, kan den have en vigtig betydning for sit lokalmiljø, som ikke nødvendigvis er tydelig for den udefrakommende".

Følger vi UIA's "Copenhagen Lessons" skal vi bruge, tilpasse og ombygge alle de eksisterende bygninger, som vi allerede har, før vi overhovedet bygger nyt.

Følger vi nu de råd, vil vi for alvor kunne sikre rum for byens sjæl, diversitet, håndværk og kunst.

MATERIALE:

hoeringsvar fra akademiraadet til koebenhavn kommunes kommuneplanstrategi 2023.pdf



DET KONGELIGE AKADEMI FOR DE SKØNNE KUNSTER
AKADEMIRAADET

Virker for et skønnere Danmark

Til Københavns Kommune

København den 28. september 2023
(25.08.2023)

**Høringssvar til
Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplanstrategi 2023**

Akademiraadet har læst København Kommunes kommuneplanstrategi 2023; "Fremtidens klimavenlige hovedstad".

Det er tydeligt at der bagved ligger et grundigt og bredt funderet arbejde med at indtænke den grønne omstilling på alle niveauer i den kommende planlægning af hele København for alle dets borgere og for byen som hovedstad, og Akademiraadet noterer, at der er gjort et stort arbejde for at inddrage byens borgere i strategiprocesen. Det er tydeligt i forslaget, at borgerne, og endda børnene, klart forstår vor tids udfordringer og er klar til at håndtere dem.

Netop fordi det forberende arbejde er så grundigt, og fordi borgerne i den grad bakker op om en grøn byudviklingsstrategi, er det mærkværdigt, at store dele af strategien ser bort fra såvel den videnskabelige som den folkelige forståelse af den omstilling, vi står foran som nation.

Et diagram i strategioplægget viser tilsyneladende byens CO2 udledning. Men CO2-udledningen fra byggeriet og fra skibsfarten, herunder de store krydstogtskibe, indgår ikke i diagrammet. Det byggeri, der konkret foreslås i kommuneplanstrategien vil bidrage væsentligt til Danmarks samlede CO2 udledning, og dermed til den proces, der i sidste ende vil føre til havstigninger og voldsomt vejr.

Vi har indtil nu set alt for mange eksempler på, at mantraet om byfortætning er blevet markedsført som bæredygtigt, selvom der reelt set har været tale om spekulativ og skadelig høj udnyttelse. En udnyttelse der har fjernet værdifulde kulturmiljøer. Kulturmiljøer med "sjælfulte steder med særlig lokal betydning, som afspejler byens forskellighed og historie" - som det så fint er formuleret i kommuneplanstrategien.

Det er rigtigt - som der står i strategien - at beboerne i tætte byområder med god kollektiv trafikforsyning potentielt har et lavere miljøaftryk end befolkningen bosiddende i det åbne land. Men det er vigtigt at huske, at den danske befolkning, set over en bred kam, stadig har et af verdens højeste klimaaftryk. Og den tæthed, der foreslås i planstrategien, og som har dannet baggrund for de seneste årtiers planlægning, er langt højere end den tæthed, der kan reducere CO₂-udledningen. Byområder med 4-6 etager høje huse og rigelige grønne arealer kan have en fornuftig klima-balance, såfremt bygningerne har en fornuftig livscyklus. Det vil sige, at det ikke gælder for bygninger med materialer, der ikke kan recirkuleres eller vedligeholdes, eller for bygninger, der har et højt forbrug af energi til klimaregulering.

Højhusområder som London City, Midtown Manhattan, Dubai eller Carlsbergbyen har ikke en god klima-balance, af mange årsager, men her skal fremhæves den manglende "liveability", eller livskvalitet, den manglende biodiversitet og det meget høje CO₂ forbrug, både i byggeprocesserne, livscyklus og drift. Professor Kirsten Gram Hansen og kolleger har dokumenteret, hvordan livskvalitet er afgørende for bæredygtighed, fordi vores liv i boligerne påvirker deres holdbarhed.

Det er derfor positivt, men også både udfordrende og forpligtende, at strategien påstår:

"København er en drivkraft i den grønne omstilling, et laboratorium for grønne løsninger og en inspiration for andre storbyer i hele verden"

Det er almindeligt anerkendt, at miljøaftrykket ved nogle af byens nyeste og største byggerier ligger milevidt fra det, vi ved vi skal gøre de kommende år. Og det er også kendt viden, at der mange steder i Europa findes bedre eksempler, som vi bør tage ved lære af.

København var i juli måned vært for Verdenskongressen UIA og her drøftede førende eksperter, praktikere og forskere fra hele verden, hvordan vi på helt kort sigt og på længere sigt indtænker de planetære grænser.

Det er derfor Akademiraadets anbefaling, at København reelt går foran i den grønne omstilling, og tilslutter sig UIA's bæredygtighedsmål "Copenhagen Lessons". Og Akademiraadet anbefaler ligeledes, at det laboratorium for arkitektur og bygningsintegreret kunst, der blev udviklet under kongressen, fortsættes med oprettelser af flere eksempelbyggerier med mere vidtgående mål og løsninger. En strategi og vision, der vil kræve kommunens aktive medvirken ved eksempelbyggerier og fastsættelse af højere krav end de gældende.

I kommuneplanstrategien foreslås det, at grønne og blå arealer kan ligestilles, og dermed at adgang til blå arealer kan erstatte manglen på adgang til grønne arealer. Det modsiges i planstrategien af såvel kommunens egne undersøgelser som af borgernes udsagn. Kommuneplanstrategien, og den endelige kommuneplan, bør indeholde en langt større grad af rekreative grønne områder, der samtidigt bidrager til bedre luftkvalitet, mindre CO₂-udledning og en højere grad af biodiversitet.

Akademiraadet påskønner, at Københavns Kommune fra 2022 har iværksat arbejdet "Byens Sjæl" med udpegning af værdifulde kulturmiljøer. Afsnittene om kulturarv og kulturmiljøer er da også fyldt med gode tiltag og pointer.

Af afsnittet "Byens Sjæl" fremgår det f.eks, at "selvom en bygning kan have lav bevaringsværdi efter gængse faglige metoder, kan den have en vigtig betydning for sit lokalmiljø, som ikke nødvendigvis er tydelig for den udefrakommende".

Følger vi UIA's "Copenhagen Lessons" skal vi bruge, tilpasse og ombygge alle de eksisterende bygninger, som vi allerede har, før vi overhovedet bygger nyt.

Følger vi nu de råd, vil vi for alvor kunne sikre rum for byens sjæl, diversitet, håndværk og kunst.

Venlig hilsen

AKADEMIRAADET



Svar til: Høring 61463 af: Jan Hansen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

81

INDSENDT AF

Jan Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Andelsboligforeningernes Fællesorganisation (ABF)

BY

København V

POSTNR.

1606

ADRESSE

Vester Farimagsgade 1, 8. sal

HØRINGSSVAR

Høringssvar ifm. kommuneplanstrategi for Københavns Kommune

1) Indledende:

ABF - Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation - sender hermed vores høringssvar ifm. Københavns Kommunes kommende kommuneplanstrategi.

Indeværende høringssvar vil primært have fokus på kapitel 3 - Boliger og sammenhængende by.

Overordnet vil vi i høringssvaret kommentere dele af det, der allerede står i den fremlagte plan og herpå komme med forslag til eventuelle udbygninger og bud på løsninger på nogle af byens udfordringer, som også kan medtages i den endelige planstrategi.

ABF vil dog i første omgang fremhæve de væsentligste pointer fra høringssvaret som er:

- Andelsboliger som en større del af kommeplanstrategien
- Mere samarbejde mellem kommunen og andelsboligforeningerne/andelsboligsektoren
- Lokalplanlægning med andelsboliger
- Fællesskabsorienterede boformer og fælles boligbyggerier som andelsboliger
- Andelsboligen som boligsocial løsning
- Flere andelsboliger

2) Planstrategiens indhold:

Overordnet set, er det rigtig fint, at man har taget andelsboliger med, som en del af kommuneplanstrategien. Det er også meget positivt, at man fra politisk side ser andelsboligerne - der udgør en stor del af den københavnske boligmasse - som en vigtig del af løsningen ift. at skabe en god, balanceret og blandet by. Det vil ABF gerne anerkende.

Således har ABF også bemærket, at der i den politiske diskussion omkring tilblivelsen af kommuneplanstrategien har været bredt flertal for og fokus på, at andelsboliger skal være en større

del af kommuneplanen - og endda mere end i det nu fremlagte.

Konkret hæfter vi os i første omgang ved passussen fra kapitel 3, side 41:

"...Derimod er der i samme periode bygget relativt få ejerboliger og et meget lille antal andelsboliger. Det skal på den baggrund sikres, at byggeriet af ejerboliger og den særlige kollektive boligform, andelsboliger, også fremmes, så københavnernes tilbydes et balanceret boligudbud. Dette kan fx ske via byggefællesskaber."

ABF er meget enig i, at andelsboligformen netop bør fremmes, og sætter pris på, at man fra kommunal side har forståelse for, at det her er en særlig, vigtig og social boligform, hvor fællesskab - det kollektive - er i fokus.

I den forbindelse er det derfor også glædeligt, at man som en del af kommuneplanstrategiens arbejdsprogram på side 57 har en "pind", hvor det netop er lagt op til, at kommunen skal: "Vurdere hvordan byggeri af andelsboliger kan fremmes."

Når det indledende er sagt, har vi fra ABF's side flere forslag til tilføjelser, som vi meget gerne vil fortælle mere om, idet vi mener, at de vil kunne bidrage til kommuneplanstrategien.

Nogle af dem vil vi kort skitsere herunder, ligesom vi vil komme med konkrete bud på, hvordan andelsboligerne kan skabe en bedre by.

I den sammenhæng vil vi gerne understrege, at vi mener, at det er en nødvendighed, at flere af delene konkret indskrives som en del af kommuneplanstrategiens indhold.

2.1) Her mangler andelsboligerne

Derfor vil vi til at begynde med nævne nogle af de steder, hvor vi konkret mener, at andelsboligerne bør skrives mere ind. Det gøres ved at fremhæve enkelte passager, argumentere for hvad ABF mener og siden tilføje, hvad vi foreslår der bør skrives/tilføjes i kommuneplanstrategien.

1) Nedslagspunkt kapitel 3, side 41 - kommunen skriver:

"...Almene boliger er betalbare boliger, der henvender sig bredt - til lønmodtagere, studerende og ældre, samt til de udsatte grupper i byen, der har svært ved at få fodfæste på boligmarkedet. Kommunen arbejder herunder for implementering af hjemløseaftalen, hvor ambitionen er at afskaffe langvarig hjemløshed. Københavns Kommune er i løbende dialog med de almene boligselskaber og andre relevante aktører for at sikre billige boliger, der er egnede til boligsocial anvisning, for byens udsatte borgere." (Vores fremhævnings.)

ABF mener:

Opgaven med at skaffe betalbare boliger, der henvender sig bredt - og særligt til de ovenfor nævnte grupper - påhviler ofte andelsboligsektoren. Dertil rummer andelsboligformen muligheden for, at en stor gruppe mennesker kan få en bolig, hvor de kan spare op, bestemme selv og evt. komme videre på boligmarkedet, hvis der er brug for det.

Samtidig er det interessant, at den nye hjemløseaftale (og kommunens høje ambitioner) nævnes, idet aftalen her jo netop åbner op for, at den boligsociale anvisning for hjemløse, kan foregå andre steder end i den almene sektor. Den lille passus om, at kommunen er i dialog med "andre relevante aktører" er derfor ekstremt vigtig.

Her mener ABF konkret, at andelsboligsektoren både kan og vil bidrage med et socialt løft og kan være en mulig anvisningspartner, hvis man kan lave konkrete aftaler med gensidig støtte.

ABF har tidligere nævnt og konkret fremlagt dette ifm. vores høringsvar til Integrations- og medborgerskabspolitikken i kommunen. Det røg konkret til økonomiforvaltningen, der henviste til, at vi netop burde lave et høringsvar her til kommuneplanstrategien.

Det bør tilføjes:

I stedet for kun at nævne "andre relevante aktører", vil det være gavnligt, at man konkret efter "andre relevante aktører" konkretiserer og skriver: "...Det kunne eksempelvis være andelsboligforeninger - både nuværende og kommende - hvor man i forbindelse med aftaler om kommunal støtte, kan lave frivillige aftaler om boligsocial anvisning. På den måde vil man kunne..." sikre billige boliger, der er egnede... etc.

2) Nedslagspunkt kapitel 3, side 57 - kommunen skriver:

"...Vurdere behovet for at justere administrationsgrundlaget for almene boliger, inklusive muligheden for at indarbejde frivillige aftaler, der sikrer op til 40% almene boliger i lokalplanlægning, så almene boliger bliver integreret i eksisterende by og nye byudviklingsområder på en social bæredygtig måde. Herunder mulighederne for at understøtte variation i boligtyper og ejerformer i eksisterende almene boligområder, eksempelvis de udsatte byområder."

ABF mener:

Når det kommer til lokalplanlægning, er det vigtigt med et fokus, der også går videre end kun almene boliger. Det skaber ikke den blandede by - eller en god by - hvis man pålægger at lave så stor en andel som 40 % af et byområde med en type boliger. Det er vigtigt at skabe balancen, og i det tidligere nævnte høringssvar nævnte vi netop også muligheden for at få ændret i planloven, så der kan planlægges med andelsboliger, som en del af de 25 %, som kan fastsættes som krav i nye byudviklingsområder.

I forbindelse - med den nylige høring om netop planloven - var det et næsten enigt Økonomiudvalg i kommunen, der i jeres høringssvar fik påpeget at:

"...Københavns Kommune gerne (havde) set, at det også blev muligt at stille krav i planloven om at nye boliger skal opføres som ejerboliger og andelsboliger for at bidrage til en balanceret byudvikling, på linje med den mulighed man i dag har for at stille krav om almene boliger."

Et fokus på netop at få etableret andre boligformer i de områder som hovedsageligt er præget af mange lejeboliger, vil kunne skabe en mere blandet, men også mere sammenhængende by.

En forskelligartet boligmasse appellerer således til og tiltrækker en blandet befolkningsgruppe, og det vil være en hjælp i de områder, hvor der ikke ønskes en højere andel af privat udlejning eller almene boliger.

Det er således påviseligt, at blandede by- og boligområder - og især dem med mange andelsboliger - er mere demokratisk funderede. Folk i andelsboliger har en større lokal tilknytning og er i højere grad en del af det lokale liv og de lokale aktiviteter, ligesom de ofte udgør ryggraden i det lokale foreningsliv. Det borger også for, at andelsboliger er det rette fokus, når det kommer til at lokalplanlægge for en række af de byområder, der har en "skæv" vægt ift. boligformer.

Dertil er andelsboliger ikke samme økonomiske belastning for kommunen, som lejeboliger er.

Man kan således ikke få boligsikring i andelsboliger, og opførelsen er som udgangspunkt omkostningsfri for kommunen. Som nævnt, vil man dog i højere grad kunne bruge andelsboliger til social integration på samme måde som almene boliger, hvis man fra kommunal side ønsker det og rækker ud til andelsboligsektoren. Det kunne eksempelvis hjælpes på vej med en form for kommunal støtte. Hvis kommunen er med til at støtte andelsboligerne - og byggeriet af dem - på en eller flere af disse måder, vil man også kunne lave konkrete aftaler om kommunale anvisningsmuligheder med et socialt sigte - altså betingede støtteaftaler.

Det bør tilføjes:

I forlængelse af afsnittet sluttende med: "...Herunder mulighederne for at understøtte variation i boligtyper og ejerformer i eksisterende almene boligområder, eksempelvis de udsatte byområder.",

kunne man passende tilføje.

"Derfor skal der konkret arbejdes med, at eksempelvis andelsboliger kan blive blandt de boligformer, der kan lokalplanlægges med, da det er essentielt for at skabe en blandet by, der appellerer til en bred gruppe borgere."

3) Nedslagspunkt kapitel 3, side 57 - kommunen skriver:

I forlængelse af ovenstående, er det bemærkelsesværdigt at - ift. boksen omkring "det gør kommunen også" - står, at kommunen: "- Indgår dialog om og arbejder for, at kommunerne får mulighed for at regulere bl.a. andelen af ejerboliger eller andre boligtyper i nye byudviklingsområder, så der kan skabes en varieret boligsammensætning."

ABF mener:

Der er generelt set et stort økonomisk incitament for entreprenører og investorer for at bygge private lejeboliger eller ejerboliger, men hvis man ønsker at give flere mulighed for at få foden ind på boligmarkedet og skabe en bedre og blandet by for de mange, skal der satses på andelsboligerne. Andelsboligerne rummer gode muligheder og favner meget bredt, og det er derfor uforståeligt, at man i boksen reducerer andelsboliger til (måske?) at være en del af "andre boligtyper". Andelsboligen rummer langt flere muligheder ift. at skabe en varieret beboersammensætning end andre boligtyper, og det er vores indtryk, at man også bredt fra politisk side har et ønske om at fremme andelsboligformen.

Det bør tilføjes:

Der bør konkret skrives andelsboliger ind i passussen. Eventuelt så det hedder: "... regulere bl.a. andelen af andelsboliger eller andre boligtyper...", eller i det mindste tilføje "andelsboliger" direkte.

2.2) Flere forslag og løsninger

Der er dog også flere "udløbere" af kommuneplanstrategien, hvor vi har forslag, som vi mener kan bidrage, som vi også kort nævnte det i indledningen til afsnit 2 i dette høringsvar.

Et af de steder vi gerne vil fremhæve, er således i kapitel 3, side 46 om "Den sammenhængende by":

"...Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd. Konstruktive samarbejder om nye, alternative boformer, midlertidighed, fleksible byggesystemer, mindre byggeinitiativer og byggefællesskaber i byen skal føre til, at nutidens byggeri kan bidrage til fremtidens København. Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen. Eksempelvis bofællesskaber for skilsmisseforældre med delebørn, seniorbofællesskaber for ældre, regnbuefamilier, unge studerende og mange flere. Derudover er der behov for flere skæve boliger til hjemløse. Ikke mindst efter hjemløse reformen, der peger på, at hjemløse hurtigere skal i egen bolig med den rette støtte. Det medfører et større kapacitetsbehov, som skal indtænkes i byens udvikling i både ny og eksisterende by. Nogle borgere kan have svært ved at passe ind i et almindeligt bomiljø. Her er der et særligt fokus på at sikre egnede billige boliger og botilbud til netop denne målgruppe. Det kan bl.a. være boliger til borgere med en sindslidelse, et handicap eller hjemløse, som kan have behov for en skæv bolig med ekstra boligsocial støtte."

og

"...København skal tilbyde tilstrækkelige og velbeliggende arealer til byudvikling, så der kan opføres nye boliger, som imødekommer væksten i familier og modvirker stigende boligpriser. De seneste års høje boligproduktion betyder, at der er behov for at udpege nye arealer til byudvikling."

ABF mener, at det er meget positive intentioner, der ligger godt i tråd med de udfordringer og opgaver vi ser for København og som kommuneplanstrategien skal prøve at håndtere. Her mener vi konkret, at man bør holde sig for øje, hvor vigtig andelsboligsektoren er. Det gælder ikke mindst ift. fællesskaber, bofællesskaber og muligheder for alternative boformer med afsæt i det kollektive. Her er andelsboligen fællesnævneren og den mest udbredte (og bedste) måde at bo "fælles" på. Derfor foreslår ABF, at de nye fællesskabsorienterede boligformer opføres som andelsboligforeninger.

Dertil vil vi også bemærke, at andelsboligen er det bedste værn mod de stigende boligpriser og ift. at skabe rum til "almindelige mennesker. Det blev blandt andet påvist ifm. en undersøgelse og analyse af andelsboligsektoren, som tænketanken Cevea lavede i april 2022. Tesen var, at andelsboliger var blevet for dyre og det efterhånden kun var velbærgede borgere, der havde råd til dem, men det viste sig ikke at holde stik. Tværtimod viser undersøgelsen helt tydeligt, at det stadig er sådan, at dem, der bor i andelsbolig i København, er helt almindelige mennesker. Cevea kunne samtidig påvise, at andelsboligen på alle parametre netop placerer sig midt mellem lejeboliger og ejerboliger og skaber den blandede by. Præcis som det altid har været intentionen.

Andelsboligen giver således rigtig mange mennesker mulighed for at få foden ind på det københavnske boligmarked - hvilket ellers ville være uopnåeligt, med de voldsomt stigende priser på ejerboliger i byen. Ceveas undersøgelse viser således også, at andelsboligerne er dem, der søger for, at vi får en blandet by og er en måde at imødegå segregation i byen.

Andelsboligerne er således med til at skabe et helt boligmarked og danne bro mellem boligformerne i byen.

Brobygningen gør sig også gældende på det økonomiske område, hvor den gældende lovgivning med en maksimalpris, sørger for at priserne på andelsboligerne holdes på et niveau for en mellemboligform, som mange kan få adgang til. Et eksempel kan gives i de seneste statistikker, hvor valuarvurderede andelsboliger i København (og dermed de dyreste andelsboliger) har en gennemsnitlig kvadratmeterpris på 27.000 kr., hvor de ligger omkring 55.000 kr. pr. kvadratmeter for ejerboliger.

Der er naturligvis områder og særlige boliger, der stikker ud, men umiddelbart ligger de dyreste mulige maksimalpriser for andelsboliger, generelt på godt halvdelen af prisen på ejerboliger. Af samme grund fungerer andelsboligen som den er nu, som en tilgængelig og lettere vej ind på boligmarkedet for almindelige mennesker. Boligformen er desuden et vigtigt skridt på den boligtrappe, der giver fleksibilitet og mobilitet på boligmarkedet.

2.2.1 Boligsociale løsninger og støtte

Men også ift. det boligsociale har andelsboligen et enormt potentiale.

Det skal især ses i lyset af de værdier, som er blandt beboerne i rigtig mange eksisterende andelsboligforeninger, hvor man tænker i fællesskaber.

Rent lavpraktisk, betyder den relativt store mængde restlejemål dog også, at man over tid vil kunne skabe boligrum til en gruppe af mennesker, der ellers er udelukket fra boligmarkedet og fællesskabet. Således åbnes der i den seneste "hjemløserreform" (L64) netop op for brugen af private lejeboliger i forbindelse med en "Housing First"-tilgang på området. Hvis man her tænker andelsboligerne ind, ift. at kunne lave frivillige aftaler for sociale kriterier i udlejningen af deres restlejemål, vil det formentlig kunne afhjælpe en pæn del af bolig manglen her.

Man kan dog potentielt gå videre end det, og også åbne op for at også egentlige andelslejligheder i private andelsboligforeninger, kan overdrages efter sociale kriterier - enten ved at man fra offentlig side går ind og køber en andelen, som tildeles en hjemløs, eller at man yder offentlig støtte til at den hjemløse eller udsatte kan overtage andelen selv.

Loven rummer, med enkelte tilpasninger, mulighed for at realisere disse tiltag, og

andelsboligforeninger vil formentlig være et af de bedste steder ift. at rumme nogen af de mere "skæve eksistenser" og give dem et fællesskab.

Tiltaget vil dog være nødt til at være frivilligt - og der vil være grænser for hvor mange social anviste beboere, som hver enkelt forening kan rumme, hvis det skal have en gavnlig effekt.

Derudover vil man - for at motivere flere af disse anvisninger - skulle give mulighed for, at foreningerne kan støttes i forbindelse med de tager et samfundsansvar. Her skal der naturligvis være støtte til de anviste beboere, men man kunne også forestille sig at eks. favorable lån til renoveringer og forbedringer på ejendommene kunne ydes direkte til foreninger, der hjælper med at løse nogle af disse sociale udfordringer.

Modellen vil også kunne bruges ift. nybyggeri af andelsboliger. Fra 1981 til 2004 var der mulighed for at opføre andelsboliger med forskellig former for støtte. Det ville kunne genindføres, mod til gengæld at stille krav om sociale anvisningsmuligheder jf. ovenstående.

I nævnte periode blev der netop bygget rigtig mange andelsboliger, fordi det - pga. støtten - var økonomisk fordelagtigt for både entreprenører og kommende beboere. Med bortfaldet af støttemulighederne er der kun i meget få tilfælde blevet opført andelsboliger, idet der sættes meget høje finansielle krav for entreprenører, der ønsker at bygge disse. En række benspænd ift. krav om salg på forhånd, godkendelse af de kommende andelshaveres finansiering mv., betyder at det er langt lettere blot at bygge private udlejningsboliger - eller evt. ejerboliger - for en samlet bygherre. Tilhørsforholdet til lokalområderne og beboergrupper i "rene" i private lejemål (og til dels ejerboliger) er dog ofte meget anderledes end i andelsboliger, ligesom fællesskabsfølelsen og ansvaret vil være mindre. Derfor vil det være sværere at bruge disse boligformer ift. at tage et samfundsansvar, ift., de muligheder som der er med andelsboligen.

Andelsboligforeninger er ofte velfungerende fællesskaber, der er egnet til social integration - det er en af boligformens store styrker - ud over den naturligvis er økonomisk overkommelig for den store gruppe af helt almindelige mennesker.

Som det er nu, bygges der dog stort set ikke nye andelsboliger, men en løsning vil kunne være - som tidligere nævnt - en genindførelse af støtte, der forventeligt vil fremme byggeriet af disse.

Det kan blandt andet ske ved kommunal støtte til at konvertere eksisterende bygninger, f.eks. kontorer eller fabrikker, til boliger. Konvertering er samtidig en bæredygtig måde at udvide boligudbuddet på, hvor den offentlige støtte også her kan give muligheden for at stille krav til den nye forenings robusthed, åbenhed/integration og prisudvikling, ligesom eksisterende lovgivning kan sikre mod kapitalisering af den offentlige støtte.

Konkrete eksempler på (betinget) støtte til andelsboliger kunne være:

- Støtte til opkøb og omdannelse til andelsboliger, der falder under tilbudspligten, med mulighed for anvisningsret.
- Kommunegaranti (ved nybyggeri) - evt. med aftaler om anvisning.
- Social støtte (eks. renoveringsstøtte) til andelsboligforeninger, der tager socialt ansvar.

Et konkret eksempel på en af ovenstående muligheder kunne være, at kommunen stillede en kommunalgaranti til en entreprenør i forbindelse med opførelsen af en andelsboligforeningsejendom, hvor kommunen så til gengæld fik anvisningsret til 5 % af boligerne i ejendommen. Det kræver naturligvis gensidige aftaler mellem foreningerne og kommunen.

Mange af støttemulighederne ligger allerede i lovgivningen, mens andet kræver særlige aftaler.

Hvis det ønskes, vil ABF meget gerne uddybe de ovenstående tiltag og forslag, og vi stille os gerne til rådighed, hvis kan bidrage yderligere ift. kommunens kommende kommuneplanstrategi.

Med venlig hilsen

Jan Hansen
Direktør

MATERIALE:
hoeringssvar - kk -kommuneplanstrategi - abf.pdf

Til Københavns Kommune
Høringssvar - Kommuneplanstrategi

København, den 28. september 2023

Høringssvar ifm. kommuneplanstrategi for Københavns Kommune

1) Indledende:

ABF - Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation - sender hermed vores høringssvar ifm. Københavns Kommunes kommende kommuneplanstrategi.

Indeværende høringssvar vil primært have fokus på kapitel 3 - *Boliger og sammenhængende by*.

Overordnet vil vi i høringssvaret kommentere dele af det, der allerede står i den fremlagte plan og herpå komme med forslag til eventuelle udbygninger og bud på løsninger på nogle af byens udfordringer, som også kan medtages i den endelige planstrategi.

ABF vil dog i første omgang fremhæve de væsentligste pointer fra høringssvaret som er:

- Andelsboliger som en større del af kommuneplanstrategien
- Mere samarbejde mellem kommunen og andelsboligforeningerne/andelsboligsektoren
- Lokalplanlægning med andelsboliger
- Fællesskabsorienterede boformer og fælles boligbyggerier som andelsboliger
- Andelsboligen som boligsocial løsning
- Flere andelsboliger

2) Planstrategiens indhold:

Overordnet set, er det rigtig fint, at man har taget andelsboliger med, som en del af kommuneplanstrategien. Det er også meget positivt, at man fra politisk side ser andelsboligerne - der udgør en stor del af den københavnske boligmasse - som en vigtig del af løsningen ift. at skabe en god, balanceret og blandet by. Det vil ABF gerne anerkende.

Således har ABF også bemærket, at der i den politiske diskussion omkring tilblivelsen af kommuneplanstrategien har været bredt flertal for og fokus på, at andelsboliger skal være en større del af kommuneplanen - og endda mere end i det nu fremlagte.

Konkret hæfter vi os i første omgang ved passussen fra kapitel 3, side 41:

"...Derimod er der i samme periode bygget relativt få ejerboliger og et meget lille antal andelsboliger. Det skal

**Andelsboligforeningernes
Fællesrepræsentation**

Vester Farimagsgade 1, 8. sal
1606 København V

abf@abf-rep.dk
Tlf. 33 86 28 30

www.abf-rep.dk



på den baggrund sikres, at byggeriet af ejerboliger og den særlige kollektive boligform, andelsboliger, også fremmes, så københavnere tilbydes et balanceret boligudbud. Dette kan fx ske via byggefællesskaber.” ABF er meget enig i, at andelsboligformen netop bør fremmes, og sætter pris på, at man fra kommunal side har forståelse for, at det her er en særlig, vigtig og social boligform, hvor fællesskab - det kollektive - er i fokus.

I den forbindelse er det derfor også glædeligt, at man som en del af kommuneplanstrategiens arbejdsprogram på side 57 har en ”pind”, hvor det netop er lagt op til, at kommunen skal: ”Vurdere hvordan byggeri af andelsboliger kan fremmes.”.

Når det indledende er sagt, har vi fra ABF’s side flere forslag til tilføjelser, som vi meget gerne vil fortælle mere om, idet vi mener, at de vil kunne bidrage til kommuneplanstrategien.

Nogle af dem vil vi kort skitsere herunder, ligesom vi vil komme med konkrete bud på, hvordan andelsboligerne kan skabe en bedre by.

I den sammenhæng vil vi gerne understrege, at vi mener, at det er en nødvendighed, at flere af delene konkret indskrives som en del af kommuneplanstrategiens indhold.

2.1) Her mangler andelsboligerne

Derfor vil vi til at begynde med nævne nogle af de steder, hvor vi konkret mener, at andelsboligerne bør skrives mere ind. Det gøres ved at fremhæve enkelte passager, argumentere for hvad ABF mener og siden tilføje, hvad vi foreslår der bør skrives/tilføjes i kommuneplanstrategien.

1) Nedslagspunkt kapitel 3, side 41 - kommunen skriver:

”...Almene boliger er betalbare boliger, der henvender sig bredt - til lønmodtagere, studerende og ældre, samt til de udsatte grupper i byen, der har svært ved at få fodfæste på boligmarkedet. Kommunen arbejder herunder for implementering af hjemløseaftalen, hvor ambitionen er at afskaffe langvarig hjemløshed. Københavns Kommune er i løbende dialog med de almene boligselskaber og **andre relevante aktører** for at sikre billige boliger, der er egnede til boligsocial anvisning, for byens udsatte borgere.” (Vores fremhævnings.)

ABF mener:

Opgaven med at skaffe betalbare boliger, der henvender sig bredt - og særligt til de ovenfor nævnte grupper - påhviler ofte andelsboligsektoren. Dertil rummer andelsboligformen muligheden for, at en stor gruppe mennesker kan få en bolig, hvor de kan spare op, bestemme selv og evt. komme videre på boligmarkedet, hvis der er brug for det.

Samtidig er det interessant, at den nye hjemløseaftale (og kommunens høje ambitioner) nævnes, idet aftalen her jo netop åbner op for, at den boligsociale anvisning for hjemløse, kan foregå andre steder end i den almene sektor. Den lille passus om, at kommunen er i dialog med ”andre relevante aktører” er derfor ekstremt vigtig. Her mener ABF konkret, at andelsboligsektoren både kan og vil bidrage med et socialt løft og kan være en mulig anvisningspartner, hvis man kan lave konkrete aftaler med gensidig støtte.

ABF har tidligere nævnt og konkret fremlagt dette ifm. [vores hørings svar til Integrations- og medborgerskabspolitikken](#) i kommunen. Det røg konkret til økonomiforvaltningen, der henviste til, at vi netop burde lave et hørings svar her til kommuneplanstrategien.

Det bør tilføjes:

I stedet for kun at nævne ”andre relevante aktører”, vil det være gavnligt, at man konkret efter ”andre relevante aktører” konkretiserer og skriver:”...Det kunne eksempelvis være andelsboligforeninger - både nuværende og kommende - hvor man i forbindelse med aftaler om kommunal støtte, kan lave frivillige aftaler om boligsocial anvisning. På den måde vil man kunne...” ... sikre billige boliger, der er egnede... etc.

**Andelsboligforeningernes
Fællesrepræsentation**

Vester Farimagsgade 1, 8. sal
1606 København V

abf@abf-rep.dk
Tlf. 33 86 28 30

www.abf-rep.dk

**2) Nedslagspunkt kapitel 3, side 57 - kommunen skriver:**

"...Vurdere behovet for at justere administrationsgrundlaget for almene boliger, inklusive muligheden for at indarbejde frivillige aftaler, der sikrer op til 40% almene boliger i lokalplanlægning, så almene boliger bliver integreret i eksisterende by og nye byudviklingsområder på en social bæredygtig måde. Herunder mulighederne for at understøtte variation i boligtyper og ejerformer i eksisterende almene boligområder, eksempelvis de udsatte byområder."

ABF mener:

Når det kommer til lokalplanlægning, er det vigtigt med et fokus, der også går videre end kun almene boliger. Det skaber ikke den blandede by - eller en god by - hvis man pålægger at lave så stor en andel som 40 % af et byområde med en type boliger. Det er vigtigt at skabe balancen, og i det tidligere nævnte hørings svar nævnte vi netop også muligheden for at få ændret i planloven, så der kan planlægges med andelsboliger, som en del af de 25 %, som kan fastsættes som krav i nye byudviklingsområder.

I forbindelse - med den nylige høring om netop planloven - var det et [næsten enigt Økonomiudvalg i kommunen](#), der i jeres hørings svar fik påpeget at:

"...Københavns Kommune gerne (havde) set, at det også blev muligt at stille krav i planloven om at nye boliger skal opføres som ejerboliger og andelsboliger for at bidrage til en balanceret byudvikling, på linje med den mulighed man i dag har for at stille krav om almene boliger."

Et fokus på netop at få etableret andre boligformer i de områder som hovedsageligt er præget af mange lejeboliger, vil kunne skabe en mere blandet, men også mere sammenhængende by.

En forskelligartet boligmasse appellerer således til og tiltrækker en blandet befolkningsgruppe, og det vil være en hjælp i de områder, hvor der ikke ønskes en højere andel af privat udlejning eller almene boliger.

Det er således påviseligt, at blandede by- og boligområder - og især dem med mange andelsboliger - er mere demokratisk funderede. Folk i andelsboliger har en større lokal tilknytning og er i højere grad en del af det lokale liv og de lokale aktiviteter, ligesom de ofte udgør ryggraden i det lokale foreningsliv. Det borger også for, at andelsboliger er det rette fokus, når det kommer til at lokalplanlægge for en række af de byområder, der har en "skæv" vægt ift. boligformer.

Dertil er andelsboliger ikke samme økonomiske belastning for kommunen, som lejeboliger er.

Man kan således ikke få boligsikring i andelsboliger, og opførelsen er som udgangspunkt omkostningsfri for kommunen. Som nævnt, vil man dog i højere grad kunne bruge andelsboliger til social integration på samme måde som almene boliger, hvis man fra kommunal side ønsker det og rækker ud til andelsboligsektoren. Det kunne eksempelvis hjælpes på vej med en form for kommunal støtte. Hvis kommunen er med til at støtte andelsboligerne - og byggeriet af dem - på en eller flere af disse måder, vil man også kunne lave konkrete aftaler om kommunale anvisningsmuligheder med et socialt sigte - altså betingede støtteaftaler.

Det bør tilføjes:

I forlængelse af afsnittet sluttende med: *"...Herunder mulighederne for at understøtte variation i boligtyper og ejerformer i eksisterende almene boligområder, eksempelvis de udsatte byområder."*, kunne man passende tilføje.

"Derfor skal der konkret arbejdes med, at eksempelvis andelsboliger kan blive blandt de boligformer, der kan lokalplanlægges med, da det er essentielt for at skabe en blandet by, der appellerer til en bred gruppe borgere."

**Andelsboligforeningernes
Fællesrepræsentation**

Vester Farimagsgade 1, 8. sal
1606 København V

abf@abf-rep.dk
Tlf. 33 86 28 30

www.abf-rep.dk



3) Nedslagspunkt kapitel 3, side 57 - kommunen skriver:

I forlængelse af ovenstående, er det bemærkelsesværdigt at - ift. boksen omkring "det gør kommunen også" - står, at kommunen: "*Indgår dialog om og arbejder for, at kommunerne får mulighed for at regulere bl.a. andelen af ejerboliger eller andre boligtyper i nye byudviklingsområder, så der kan skabes en varieret boligsammensætning.*"

ABF mener:

Der er generelt set et stort økonomisk incitament for entreprenører og investorer for at bygge private lejemål eller ejerboliger, men hvis man ønsker at give flere mulighed for at få foden ind på boligmarkedet og skabe en bedre og blandet by for de mange, skal der satses på andelsboligerne.

Andelsboligerne rummer gode muligheder og favner meget bredt, og det er derfor uforståeligt, at man i boksen reducerer andelsboliger til (måske?) at være en del af "andre boligtyper".

Andelsboligen rummer langt flere muligheder ift. at skabe en varieret beboersammensætning end andre boligtyper, og det er vores indtryk, at man også bredt fra politisk side har et ønske om at fremme andelsboligformen.

Det bør tilføjes:

Der bør konkret skrives andelsboliger ind i passussen. Eventuelt så det hedder: "... regulere bl.a. andelen af andelsboliger eller andre boligtyper...", eller i det mindste tilføje "andelsboliger" direkte.

2.2) Flere forslag og løsninger

Der er dog også flere "udløbere" af kommuneplanstrategien, hvor vi har forslag, som vi mener kan bidrage, som vi også kort nævnte det i indledningen til afsnit 2 i dette høringssvar.

Et af de steder vi gerne vil fremhæve, er således i kapitel 3, side 46 om "Den sammenhængende by":

"...Derfor vil Københavns Kommune samarbejde med byggeriets mange aktører, grundejere og borgere om initiativer, hvor engagement og bæredygtige forretningsmodeller går hånd i hånd. Konstruktive samarbejder om nye, alternative boformer, midlertidighed, fleksible byggesystemer, mindre byggeinitiativer og byggefællesskaber i byen skal føre til, at nutidens byggeri kan bidrage til fremtidens København. Nye typer af boliger skal imødekomme de københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller andre boformer, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen. Eksempelvis bofællesskaber for skilsmisseforældre med delebørn, seniorbofællesskaber for ældre, regnbuefamilier, unge studerende og mange flere. Derudover er der behov for flere skæve boliger til hjemløse. Ikke mindst efter hjemløserformen, der peger på, at hjemløse hurtigere skal i egen bolig med den rette støtte. Det medfører et større kapacitetsbehov, som skal indtænkes i byens udvikling i både ny og eksisterende by. Nogle borgere kan have svært ved at passe ind i et almindeligt bomiljø. Her er der et særligt fokus på at sikre egnede billige boliger og botilbud til netop denne målgruppe. Det kan bl.a. være boliger til borgere med en sindslidelse, et handicap eller hjemløse, som kan have behov for en skæv bolig med ekstra boligsocial støtte."

og

"...København skal tilbyde tilstrækkelige og velbeliggende arealer til byudvikling, så der kan opføres nye boliger, som imødekommer væksten i familier og modvirker stigende boligpriser. De seneste års høje boligproduktion betyder, at der er behov for at udpege nye arealer til byudvikling."

ABF mener, at det er meget positive intentioner, der ligger godt i tråd med de udfordringer og opgaver vi ser for København og som kommuneplanstrategien skal prøve at håndtere.

Her mener vi konkret, at man bør holde sig for øje, hvor vigtig andelsboligsektoren er. Det gælder ikke mindst ift. fællesskaber, bofællesskaber og muligheder for alternative boformer med afsæt i det kollektive. **Her er andelsboligen fællesnævneren og den mest udbredte (og bedste) måde at bo "fælles" på.** Derfor foreslår

**Andelsboligforeningernes
Fællesrepræsentation**

Vester Farimagsgade 1, 8. sal
1606 København V

abf@abf-rep.dk
Tlf. 33 86 28 30

www.abf-rep.dk



ABF, at de nye fællesskabsorienterede boligformer opføres som andelsboligforeninger.

Dertil vil vi også bemærke, at andelsboligen er det bedste værn mod de stigende boligpriser og ift. at skabe rum til "almindelige mennesker. Det blev blandt andet påvist ifm. en undersøgelse og analyse af andelsboligsektoren, som [tænk tanken Cevea lavede i april 2022](#). Tesen var, at andelsboliger var blevet for dyre og det efterhånden kun var velbærgede borgere, der havde råd til dem, men det viste sig ikke at holde stik. Tværtimod viste undersøgelsen helt tydeligt, at det stadig er sådan, at dem, der bor i andelsbolig i København, er helt almindelige mennesker. Cevea kunne samtidig påvise, at andelsboligen på alle parametre netop placerer sig midt mellem lejeboliger og ejerboliger og skaber den blandede by. Præcis som det altid har været intentionen.

Andelsboligen giver således rigtig mange mennesker mulighed for at få foden ind på det københavnske boligmarked - hvilket ellers ville være uopnåeligt, med de voldsomt stigende priser på ejerboliger i byen. [Ceveas undersøgelse](#) viser således også, at andelsboligerne er dem, der søger for, at vi får en blandet by og er en måde at imødegå segregation i byen.

Andelsboligerne er således med til at skabe et helt boligmarked og danne bro mellem boligformerne i byen. Brobygningen gør sig også gældende på det økonomiske område, hvor den gældende lovgivning med en maksimalpris, sørger for at priserne på andelsboligerne holdes på et niveau for en mellemboligform, som mange kan få adgang til. Et eksempel kan gives i de seneste statistikker, hvor valuarvurderede andelsboliger i København (og dermed de dyreste andelsboliger) har en gennemsnitlig kvadratmeterpris på 27.000 kr., hvor de ligger omkring 55.000 kr. pr. kvadratmeter for ejerboliger. Der er naturligvis områder og særlige boliger, der stikker ud, men umiddelbart ligger de dyreste mulige maksimalpriser for andelsboliger, generelt på godt halvdelen af prisen på ejerboliger. Af samme grund fungerer andelsboligen som den er nu, som en tilgængelig og lettere vej ind på boligmarkedet for almindelige mennesker. Boligformen er desuden et vigtigt skridt på den boligtrappe, der giver fleksibilitet og mobilitet på boligmarkedet.

2.2.1 Boligsociale løsninger og støtte

Men også ift. det boligsociale har andelsboligen et enormt potentiale.

Det skal især ses i lyset af de værdier, som er blandt beboerne i rigtig mange eksisterende andelsboligforeninger, hvor man tænker i fællesskaber.

Rent lavpraktisk, betyder den relativt store mængde restlejemål dog også, at man over tid vil kunne skabe boligrum til en gruppe af mennesker, der ellers er udelukket fra boligmarkedet og fællesskabet.

Således åbnes der i den seneste "hjemløserreform" ([L64](#)) netop op for brugen af private lejeboliger i forbindelse med en "Housing First"-tilgang på området. Hvis man her tænker andelsboligerne ind, ift. at kunne lave frivillige aftaler for sociale kriterier i udlejningen af deres restlejemål, vil det formentlig kunne afhjælpe en pæn del af bolig manglen her.

Man kan dog potentielt gå videre end det, og også åbne op for at også egentlige andelslejligheder i private andelsboligforeninger, kan overdrages efter sociale kriterier - enten ved at man fra offentlig side går ind og køber en andelen, som tildeles en hjemløs, eller at man yder offentlig støtte til at den hjemløse eller udsatte kan overtage andelen selv.

Loven rummer, med enkelte tilpasninger, mulighed for at realisere disse tiltag, og andelsboligforeninger vil formentlig være et af de bedste steder ift. at rumme nogen af de mere "skæve eksistenser" og give dem et fællesskab.

Tiltaget vil dog være nødt til at være frivilligt - og der vil være grænser for hvor mange social anviste beboere, som hver enkelt forening kan rumme, hvis det skal have en gavnlig effekt.

**Andelsboligforeningernes
Fællesrepræsentation**

Vester Farimagsgade 1, 8. sal
1606 København V

abf@abf-rep.dk
Tlf. 33 86 28 30

www.abf-rep.dk



Derudover vil man - for at motivere flere af disse anvisninger - skulle give mulighed for, at foreningerne kan støttes i forbindelse med de tager et samfundsansvar. Her skal der naturligvis være støtte til de anviste beboere, men man kunne også forestille sig at eks. favorable lån til renoveringer og forbedringer på ejendommene kunne ydes direkte til foreninger, der hjælper med at løse nogle af disse sociale udfordringer.

Modellen vil også kunne bruges ift. nybyggeri af andelsboliger. Fra 1981 til 2004 var der mulighed for at opføre andelsboliger med forskellig former for støtte. Det ville kunne genindføres, mod til gengæld at stille krav om sociale anvisningsmuligheder jf. ovenstående.

I nævnte periode blev der netop bygget rigtig mange andelsboliger, fordi det - pga. støtten - var økonomisk fordelagtigt for både entreprenører og kommende beboere. Med bortfaldet af støttemulighederne er der kun i meget få tilfælde blevet opført andelsboliger, idet der sættes meget høje finansielle krav for entreprenører, der ønsker at bygge disse. En række benspænd ift. krav om salg på forhånd, godkendelse af de kommende andelshaveres finansiering mv., betyder at det er langt lettere blot at bygge private udlejningsboliger - eller evt. ejerboliger - for en samlet bygherre.

Tilhørsforholdet til lokalområderne og beboergrupper i "rene" i private lejemål (og til dels ejerboliger) er dog ofte meget anderledes end i andelsboliger, ligesom fællesskabsfølelsen og ansvaret vil være mindre. Derfor vil det være sværere at bruge disse boligformer ift. at tage et samfundsansvar, ift., de muligheder som der er med andelsboligen.

Andelsboligforeninger er ofte velfungerende fællesskaber, der er egnet til social integration - det er en af boligformens store styrker - ud over den naturligvis er økonomisk overkommelig for den store gruppe af helt almindelige mennesker.

Som det er nu, bygges der dog stort set ikke nye andelsboliger, men en løsning vil kunne være - som tidligere nævnt - en genindførelse af støtte, der forventeligt vil fremme byggeriet af disse.

Det kan blandt andet ske ved kommunal støtte til at konvertere eksisterende bygninger, f.eks. kontorer eller fabrikker, til boliger. Konvertering er samtidig en bæredygtig måde at udvide boligudbuddet på, hvor den offentlige støtte også her kan give muligheden for at stille krav til den nye forenings robusthed, åbenhed/integration og prisudvikling, ligesom eksisterende lovgivning kan sikre mod kapitalisering af den offentlige støtte.

Konkrete eksempler på (betinget) støtte til andelsboliger kunne være:

- Støtte til opkøb og omdannelse til andelsboliger, der falder under tilbudspligten, med mulighed for anvisningsret.
- Kommunegaranti (ved nybyggeri) - evt. med aftaler om anvisning.
- Social støtte (eks. renoveringsstøtte) til andelsboligforeninger, der tager socialt ansvar.

Et konkret eksempel på en af ovenstående muligheder kunne være, at kommunen stillede en kommunalgaranti til en entreprenør i forbindelse med opførelsen af en andelsboligforeningsejendom, hvor kommunen så til gengæld fik anvisningsret til 5 % af boligerne i ejendommen. Det kræver naturligvis gensidige aftaler mellem foreningerne og kommunen.

Mange af støttemulighederne ligger allerede i lovgivningen, mens andet kræver særlige aftaler.

Hvis det ønskes, vil ABF meget gerne uddybe de ovenstående tiltag og forslag, og vi stille os gerne til rådighed, hvis kan bidrage yderligere ift. kommunens kommende kommuneplanstrategi.

Med venlig hilsen

Jan Hansen

Direktør

**Andelsboligforeningernes
Fællesrepræsentation**

Vester Farimagsgade 1, 8. sal
1606 København V

abf@abf-rep.dk
Tlf. 33 86 28 30

www.abf-rep.dk

Svar til: Høring 61463 af: Kira West

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

80

INDSENDT AF

Kira West

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Hjem til Alle alliancen

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Lygten 39

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune

København den 28. september 2023

Hjem til Alle alliancen takker for høringen om Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023 'Fremtidens klimavenlige hovedstad'.

Kommuneplanstrategi 2023 sætter retningen for de løsningsforslag, der i Kommuneplan 2024 lægger rammerne for den fysiske arealudvikling af Københavns Kommune de næste 12 år. Det er derfor afgørende, at Kommuneplanstrategien sætter en retning, der understøtter fremtidssikringen af København, også på det sociale område.

Da en af de største udfordringer i indsatsen for at bekæmpe hjemløshed i København er manglen på betalbare boliger, følger Hjem til Alle alliancen med interesse de visioner og rammevilkår, som kommunen sætter for den fysiske udvikling af København med særlig fokus på at sikre boliger, der kan understøtte implementeringen af den nye hjemløse-reform og omstillingen til Housing First.

Som det netop vedtagne budget 2024 i København Kommune viser, er der stigende udgifter på hjemløseområdet som følge af manglen på betalbare boliger, hvilket tydeliggør behovet for at sætte mål og rammer for, hvordan der kan opføres af små, billige boliger i fremtiden i København.

Op mod en fjerdedel af landets hjemløse har hjemkommune i København, og kommunens håndtering af hjemløseudfordringen har derfor stor indflydelse på, hvordan vi samlet set lykkes med at bekæmpe

hjemløshed i Danmark.

Nedenfor kommenterer Hjem til Alle alliancen på Kommuneplanstrategien 2023 med særlig fokus på at sikre forsyningen af betalbare boliger, som en forudsætning for implementeringen af den nye hjemløsereform og omstillingen til Housing First i København.

Med venlig hilsen

Kira West

Direktør i Hjem til Alle alliancen

Hjem til Alle alliancens kommentarer til Københavns Kommunes Kommuneplansstrategi 2023

I forhold til hjemløseindsatsen bemærker Hjem til Alle, at der i Kommuneplanstrategi 2023 er formuleret målsætninger om, at *'København skal være en by uden ufrivillig hjemløshed'*, at *'ambitionen er at afskaffe langvarig hjemløshed'* og at *'hjemløse hurtigere skal i egen bolig med den rette støtte'*.

Hjem til Alle ser det som nogle centrale målsætninger for arbejdet med at bekæmpe hjemløshed i København, men vurderer ikke, at Kommuneplanstrategi 2023 i tilstrækkeligt omfang sætter rammer, der kan understøtte udmøntningen af disse målsætninger hvad angår betalbare boliger.

Konkret peges der i Kommuneplanstrategien på to hovedkilder til at sikre forsyningen af boliger på hjemløseområdet i København:

1. Adgang til boliger via den boligsociale anvisning
2. Opførelsen af flere skæve boliger

Det skitseres endvidere som et mål, at almene boliger udgør minimum 20% af boligerne i København samt at de boligstørrelsesbestemmelser, der blev indført med Kommuneplan 2019 fastholdes.

Hjem til Alle vurderer ikke, at disse redskaber vil sikre forsyningen af betalbare boliger i København i et omfang, der matcher det behov, der følger med implementeringen af den nye hjemløsereform. Som det fremgår af Kommuneplanstrategi 2023, er der et stort efterslæb på byggeri af boliger i København set i forhold til den demografiske udvikling, hvilket lægger et yderligere pres på boligmarkedet og skaber vanskeligheder med at finde boligmæssigt fodfæste i særdeleshed for mennesker med en lav betalingsevne.

Flere beregninger dokumenterer, at den boligsociale anvisning ikke giver adgang til nok små, billige boliger i København, og at der i tillæg hertil hvert år sker et fald i antallet af billige boliger. Ifølge Landsbyggefondens årlige statistik over anvendelsen af billige almene boliger til kommunal anvisning, var der f.eks. i 2021 i København 2.198 familieboliger under 3.500 kr./mdr., mens der i 2022 var sket et fald til 1.882 boliger med en husleje på under 3.500 kr./mdr. Heraf blev hhv. 60 i 2021 og 57 i 2022 stillet til rådighed for kommunal anvisning. Vel vidende, at også flere huslejeniveauer har relevans, og at der er en ny anvisningsaftale på vej mellem Københavns Kommune og BLs 1. kreds, er det fortsat vurderingen, at det ikke vil sikre nok billige boliger i et tempo, der følger med efterspørgslen. Hvis ikke der løbende tilføres nye betalbare boliger, vil denne udvikling blot fortsætte og bidrage til øgede udgifter på hjemløseområdet og yderligere barrierer for at gøre op med hjemløshed.

Hjem til Alle anerkender, at skæve boliger kan være en relevant boligform for en mindre gruppe af mennesker i hjemløshed. Men forskningen på området viser, at hovedparten af mennesker med hjemløseerfaring ønsker at bo i helt almindelige boliger, der giver mulighed for integration med de omkringliggende samfund. I forlængelse heraf, er der behov for at skabe endnu tydeligere rammer for, hvordan der kan opføres egnede og betalbare boliger, som er integrerede i den ordinære bygningsmasse i nybyggeri i København. Konkret ved at formulere visioner for, hvordan der kan skabes rammer i nybyggeri, der gør den ordinære bygningsmasse betalbar og tilgængelig for mennesker i hjemløshed.

På den baggrund har Hjem til Alle alliancen følgende anbefalinger til Kommuneplanstrategi 2023:

Ambitiøst mål om at bygge flere betalbare boliger

Hjem til Alle anbefaler, at kommuneplansstrategien indeholder et konkret mål om, at der indenfor den periode, som rammesættes af Kommuneplan 2024, bygges det antal betalbare boliger, som analyser på området viser, der er behov for.

Hjem til Alle anerkender, at vejen til at få flere billige boliger i København er kompleks og – udover en ambitiøs målsætning i kommuneplansstrategien - kræver både lovgivningsmæssige ændringer og ny praksis på området.

På baggrund af Hjem til Alles dialog med en lang række aktører fra det kommunale, private og almene boligaktører, forskere, jurister og økonomer står det klart, at der er en lang række barrierer for at få flere betalbare boliger, og at der skal ske ændringer i såvel national lovgivning som i bygningsreglementer mv. på feltet.

For at få et grundlag for at realisere en målsætning om flere betalbare boliger, anbefaler Hjem til Alle:

- At Københavns Kommune igangsætter en analyse, der dokumenterer de regler og den lovgivning, der skal tilvejebringes for at sikre opførelsen af små billige boliger i fremtiden i København.

Aktuelle barrierer skal kortlægges i dialog med de aktører, der har konkret erfaring på området og alle relevante lov- og myndighedsområder skal indtænkes, så de løsninger, der peges på, bliver effektive og operationelle.

Muligheder for at bygge endnu mindre egnede boliger

Unge i hjemløshed vurderes at kunne betale ca. 3.200-3.500 kr./mdr. i husleje plus forbrug, mens

voksne i hjemløshed kan betale omkring 5.000 kr./mdr. plus forbrug afhængigt af, hvilke ydelser og tillæg, de har fået tildelt. For at nå ned på disse huslejeniveauer er der behov for at åbne op for muligheden for at bygge små, funktionelle boliger uden at der går på kompromis med kvaliteten.

For at sikre rammevilkår, der muliggør, at der i fremtiden kan bygges flere betalbare boliger til mennesker i hjemløshed bemærker Hjem til Alle alliancen, at de boligstørrelsesbestemmelser, der blev indført ifm. Kommuneplan 2019 fastholdes i den nye Kommuneplansstrategi. I Kommuneplan 2019 blev boligstørrelsesbestemmelsen revideret således, at det blev muligt at opføre familieboliger helt ned til 50 m² brutto, mens minimumsstørrelsen på familieboliger i byudviklingsområder blev ændret fra 50 m² til 40 m² brutto. Det var et udmærket tiltag, der dog ikke vurderes tilstrækkeligt for at sikre betalbare boliger på hjemløseområdet.

Det fremgår ikke af Kommuneplansstrategi 2023 i hvor stor udstrækning de nye minimumsstørrelser har ført til flere betalbare boliger. Men vurderingen er, at det er meget begrænset og at der skal andre redskaber til for at sikre boliger, der er betalbare for mennesker i hjemløshed.

Hjem til Alle anbefaler derfor:

- At der åbnes op for muligheden for at bygge endnu mindre end 50 m² i familieboliger i og 40 m² byudviklingsområder.

I et modelbyggeri udviklet af DFB/Domea i samarbejde med Socialforvaltningen i Københavns Kommune planlægges opført Housing First boliger målrettet unge på 27-33 m², hvilket har været nødvendigt for at nå ned på en husleje på 3.200 kr./mdr. plus forbrug. Via en bevilling fra Realdania er der lagt kræfter i at sikre planløsninger og arkitektoniske greb, der sikrer høj funktionalitet, boligkvalitet og værdighed i boligerne på trods af den begrænsede størrelse.

Vel vidende, at der er tale om ungdomsboliger, vurderer Hjem til Alle, at der er potentiale for at opføre tilsvarende små, betalbare boliger målrettet voksne i familieboliger. I den nye kommuneplanstrategi bør der derfor - i det mindste på forsøgsbasis - åbnes op for at kunne bygge endnu mindre, end hvad videreførelsen af minimumsstørrelserne fra Kommuneplan 2019 tillader.

MATERIALE:

hoeringsvar kks kommuneplanstrategi 2023.pdf



Københavns Kommune

København den 28. september 2023

Hjem til Alle alliancen takker for høringen om Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023 'Fremtidens klimavenlige hovedstad'.

Kommuneplanstrategi 2023 sætter retningen for de løsningsforslag, der i Kommuneplan 2024 lægger rammerne for den fysiske arealudvikling af Københavns Kommune de næste 12 år. Det er derfor afgørende, at Kommuneplanstrategien sætter en retning, der understøtter fremtidssikringen af København, også på det sociale område.

Da en af de største udfordringer i indsatsen for at bekæmpe hjemløshed i København er manglen på betalbare boliger, følger Hjem til Alle alliancen med interesse de visioner og rammevilkår, som kommunen sætter for den fysiske udvikling af København med særlig fokus på at sikre boliger, der kan understøtte implementeringen af den nye hjemløsereform og omstillingen til Housing First.

Som det netop vedtagne budget 2024 i København Kommune viser, er der stigende udgifter på hjemløseområdet som følge af manglen på betalbare boliger, hvilket tydeliggør behovet for at sætte mål og rammer for, hvordan der kan opføres af små, billige boliger i fremtiden i København.

Op mod en fjerdedel af landets hjemløse har hjemkommune i København, og kommunens håndtering af hjemløseudfordringen har derfor stor indflydelse på, hvordan vi samlet set lykkes med at bekæmpe hjemløshed i Danmark.

Nedenfor kommenterer Hjem til Alle alliancen på Kommuneplanstrategien 2023 med særlig fokus på at sikre forsyningen af betalbare boliger, som en forudsætning for implementeringen af den nye hjemløsereform og omstillingen til Housing First i København.

Med venlig hilsen

Kira West

Direktør i Hjem til Alle alliancen

Hjem til Alle alliancens kommentarer til Københavns Kommunes Kommuneplansstrategi 2023

I forhold til hjemløseindsatsen bemærker Hjem til Alle, at der i Kommuneplanstrategi 2023 er formuleret målsætninger om, at *'København skal være en by uden ufrivillig hjemløshed'*, at *'ambitionen er at afskaffe langvarig hjemløshed'* og at *'hjemløse hurtigere skal i egen bolig med den rette støtte'*.

Hjem til Alle ser det som nogle centrale målsætninger for arbejdet med at bekæmpe hjemløshed i København, men vurderer ikke, at Kommuneplanstrategi 2023 i tilstrækkeligt omfang sætter rammer, der kan understøtte udmøntningen af disse målsætninger hvad angår betalbare boliger.

Konkret peges der i Kommuneplanstrategien på to hovedkilder til at sikre forsyningen af boliger på hjemløseområdet i København:

- 1) Adgang til boliger via den boligsociale anvisning
- 2) Opførelsen af flere skæve boliger

Det skitseres endvidere som et mål, at almene boliger udgør minimum 20% af boligerne i København samt at de boligstørrelsesbestemmelser, der blev indført med Kommuneplan 2019 fastholdes.

Hjem til Alle vurderer ikke, at disse redskaber vil sikre forsyningen af betalbare boliger i København i et omfang, der matcher det behov, der følger med implementeringen af den nye hjemløsereform. Som det fremgår af Kommuneplanstrategi 2023, er der et stort efterslæb på byggeri af boliger i København set i forhold til den demografiske udvikling, hvilket lægger et yderligere pres på boligmarkedet og skaber vanskeligheder med at finde bolig mæssigt fodfæste i særdeleshed for mennesker med en lav betalingsevne.

Flere beregninger dokumenterer, at den boligsociale anvisning ikke giver adgang til nok små, billige boliger i København, og at der i tillæg hertil hvert år sker et fald i antallet af billige boliger. Ifølge Landsbyggefondens årlige statistik over anvendelsen af billige almene boliger til kommunal anvisning, var der f.eks. i 2021 i København 2.198 familieboliger under 3.500 kr./mdr., mens der i 2022 var sket et fald til 1.882 boliger med en husleje på under 3.500 kr./mdr. Heraf blev hhv. 60 i 2021 og 57 i 2022 stillet til rådighed for kommunal anvisning. Vel vidende, at også flere huslejeniveauer har relevans, og at der er en ny anvisningsaftale på vej mellem Københavns Kommune og BLs 1. kreds, er det fortsat vurderingen, at det ikke vil sikre nok billige boliger i et tempo, der følger med efterspørgslen. Hvis ikke der løbende tilføres nye betalbare boliger, vil denne udvikling blot fortsætte og bidrage til øgede udgifter på hjemløseområdet og yderligere barrierer for at gøre op med hjemløshed.

Hjem til Alle anerkender, at skæve boliger kan være en relevant boligform for en mindre gruppe af mennesker i hjemløshed. Men forskningen på området viser, at hovedparten af mennesker med hjemløseerfaring ønsker at bo i helt almindelige boliger, der giver mulighed for integration med de omkringliggende samfund. I forlængelse heraf, er der behov for at skabe endnu tydeligere rammer for, hvordan der kan opføres egnede og betalbare boliger, som er integrerede i den ordinære bygningsmasse i nybyggeri i København. Konkret ved at formulere visioner for, hvordan der kan skabes rammer i nybyggeri, der gør den ordinære bygningsmasse betalbar og tilgængelig for mennesker i hjemløshed.

På den baggrund har Hjem til Alle alliancen følgende anbefalinger til Kommuneplanstrategi 2023:

Ambitiøst mål om at bygge flere betalbare boliger

Hjem til Alle anbefaler, at kommuneplansstrategien indeholder et konkret mål om, at der indenfor den periode, som rammesættes af Kommuneplan 2024, bygges det antal betalbare boliger, som analyser på området viser, der er behov for.

Hjem til Alle anerkender, at vejen til at få flere billige boliger i København er kompleks og – udover en ambitiøs målsætning i kommuneplansstrategien - kræver både lovgivningsmæssige ændringer og ny praksis på området.

På baggrund af Hjem til Alles dialog med en lang række aktører fra det kommunale, private og almene boligaktører, forskere, jurister og økonomer står det klart, at der er en lang række barrierer for at få flere betalbare boliger, og at der skal ske ændringer i såvel national lovgivning som i bygningsreglementer mv. på feltet.

For at få et grundlag for at realisere en målsætning om flere betalbare boliger, anbefaler Hjem til Alle:

- At Københavns Kommune igangsætter en analyse, der dokumenterer de regler og den lovgivning, der skal tilvejebringes for at sikre opførelsen af små billige boliger i fremtiden i København.

Aktuelle barrierer skal kortlægges i dialog med de aktører, der har konkret erfaring på området og alle relevante lov- og myndighedsområder skal indtænkes, så de løsninger, der peges på, bliver effektive og operationelle.

Muligheder for at bygge endnu mindre egnede boliger

Unge i hjemløshed vurderes at kunne betale ca. 3.200-3.500 kr./mdr. i husleje plus forbrug, mens voksne i hjemløshed kan betale omkring 5.000 kr./mdr. plus forbrug afhængigt af, hvilke ydelser og tillæg, de har fået tildelt. For at nå ned på disse huslejeniveauer er der behov for at åbne op for muligheden for at bygge små, funktionelle boliger uden at der gås på kompromis med kvaliteten.

For at sikre rammevilkår, der muliggør, at der i fremtiden kan bygges flere betalbare boliger til mennesker i hjemløshed bemærker Hjem til Alle alliancen, at de boligstørrelsesbestemmelser, der blev indført ifm. Kommuneplan 2019 fastholdes i den nye Kommuneplansstrategi. I Kommuneplan 2019 blev boligstørrelsesbestemmelsen revideret således, at det blev muligt at opføre familieboliger helt ned til 50 m² brutto, mens minimumsstørrelsen på familieboliger i byudviklingsområder blev ændret fra 50 m² til 40 m² brutto. Det var et udmærket tiltag, der dog ikke vurderes tilstrækkeligt for at sikre betalbare boliger på hjemløseområdet.

Det fremgår ikke af Kommuneplansstrategi 2023 i hvor stor udstrækning de nye minimumsstørrelser har ført til flere betalbare boliger. Men vurderingen er, at det er meget begrænset og at der skal andre redskaber til for at sikre boliger, der er betalbare for mennesker i hjemløshed.

Hjem til Alle anbefaler derfor:

- At der åbnes op for muligheden for at bygge endnu mindre end 50 m² i familieboliger i og 40 m² byudviklingsområder.

I et modelbyggeri udviklet af DFB/Domea i samarbejde med Socialforvaltningen i Københavns Kommune planlægges opført Housing First boliger målrettet unge på 27-33 m², hvilket har været nødvendigt for at nå ned på en husleje på 3.200 kr./mdr. plus forbrug. Via en bevilling fra

Realdania er der lagt kræfter i at sikre planløsninger og arkitektoniske greb, der sikrer høj funktionalitet, boligkvalitet og værdighed i boligerne på trods af den begrænsede størrelse.

Vel vidende, at der er tale om ungdomsboliger, vurderer Hjem til Alle, at der er potentiale for at opføre tilsvarende små, betalbare boliger målrettet voksne i familieboliger. I den nye kommuneplanstrategi bør der derfor – i det mindste på forsøgsbasis - åbnes op for at kunne bygge endnu mindre, end hvad videreførelsen af minimumsstørrelserne fra Kommuneplan 2019 tillader.

Svar til: Høring 61463 af: Claus Hovmøller Jensen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

79

INDSENDT AF

Claus Hovmøller Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 153, 2 sal

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende,

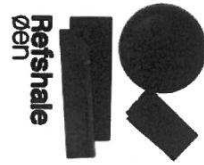
Hermed fremsendes høringssvar fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S til Kommuneplanstrategi 2023 - Fremtidens klimavenlige hovedstad.

Med venlig hilsen

Claus Hovmøller Jensen

MATERIALE:

refshaleoeeens ejendomsselskab - hoerings svar til kommuneplanstrategi 2023 fremtidens klimavenlige hovedstad.pdf



27. september 2023

Hørings svar til "Forslag til Kommuneplanstrategi 2023"

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) har med interesse læst Forslag til Kommuneplanstrategi 2023. Selskabet, der ejes af Sampension, PKA, PenSam og PFA, ønsker i samarbejde med By & Havn (B&H) at udvikle de to selskabers arealer på Refshaleøen til et nyt, tæt byområde med blandede bolig- og erhvervsfunktioner. RE vedhæfter de to selskabers vision for den fremtidige udvikling til høringssvaret.

Det er grundejernes ønske, at Refshaleøens eksisterende kvaliteter tages med videre i en fremtidig bydel, og vi ser det som en afgørende forudsætning for dette, at der skabes en tæt bydel med sikring af en udviklingstakt, som muliggør etablering af bl.a. forsyninger, lokal infrastruktur og andre grundlæggende tiltag med store initialomkostninger.

Projektområdet, der i Kommuneplan 2019 er udlagt som perspektivområde, udgør i alt 80 hektar, med potentiale til at kunne udvides til i alt 115 hektar, såfremt BIOFOS skulle vælge at fraflytte området.

Det er RE's ønske, at projektområdet vil blive fremrykket i rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2024, så denne udvikling vil kunne igangsættes i den første halvdel af den kommende kommuneplanperiode, og det er i den kontekst, at nærværende høringssvar er udarbejdet.

Tema 1: Hovedstadens byudvikling og mobilitet

RE er enige med Københavns Kommune (KK) i, at de tætte byområder er de mest klimavenlige bydele, og de bydele der bedst understøtter en bæredygtig livsstil. I selskabets egen vision for den kommende byudvikling er ønsket om at tage et medansvar for den grønne omstilling et væsentligt element, og RE konstaterer, at der er mange sammenfald med de ambitioner, der beskrives i strategiens afsnit om byudvikling og mobilitet.

RE ønsker således sammen med B&H at udvikle en tæt bydel, hvor kollektiv trafik, cykling og gang mobilitetsmæssigt er de naturlige og attraktive førstevalg. Samtidig har de to selskaber ambitionen om at udvikle inden for den frivillige bæredygtighedsklasse og med tiden at kunne skabe ny by inden for de planetære grænser.

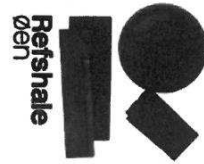
Med en forventet befolkningstilvækst i KK på over 60.000 indbyggere frem imod 2035, og med KK's ønske om at arbejde for at imødekomme den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser, ser vi gode muligheder for som en større grundejer at kunne bidrage væsentligt til realiseringen de nødvendige kvadratmeter på en ansvarlig vis.

Dette understøttes af KK's ambition om at udvide metrosystemet med yderligere en linje, M5, der ligeledes forventes at få et stop på Refshaleøen. Således vil der i området også kunne bygges stationsnært og med den fortætning omkring stationerne, der er et centralt element i kommuneplanstrategien.

Det vil i den forbindelse være afgørende for den bymæssige kvalitet, at en kommende metrolinje over Refshaleøen planlægges, så den ikke opdeler bydelen på u hensigtsmæssig vis. Her vil en tunnelloøsning klart være at foretrække eller alternativt en højbane med underliggende rekreative og erhvervs mæssige funktioner. Et scenarie med brug af dæmninger vil i særligt væsentlig grad skade den bymæssige sammenhæng og kvalitet samt københavnernes mobilitet på tværs af bydelen.

Endelig ser RE positivt på, at KK med den nye kommuneplanstrategi peger på behovet for, at boligudbygningen sker på baggrund af udvikling af bl.a. det regionale supercykelstinet samt af generelt forbedrede vilkår for cykling og gang.

Med etablering af en cykel- og gangforbindelse mellem Refshaleøen og Langelinie/Nordre Toldbod vil den kommende byudvikling af Refshaleøen kunne understøtte disse ambitioner på bedst mulig vis, ligesom



27. september 2023

forbindelsen, hvis den igangsættes snarligt, vil kunne fungere som et grønt åbningstræk, der understreger ambitionen om en fremsynet og ansvarlig byudvikling, hvor de klimavenlige transportformer har særlig høj prioritet.

Tema 2: Boliger og sammenhængende by

KK lancerer dels ambitionen om at tilvejebringe det nødvendige antal boliger til at imødekomme efterspørgslen med et tilstrækkeligt udbud samt at tilvejebringe en variation i boligudbuddet, der matcher de forskellige socioøkonomiske baggrunde og nye familiekonstellationer, et stigende antal enlige samt ældre.

RE ser som KK et behov for, at der bygges flere mindre boliger, hvorfor selskabet gerne ser disse muligheder indarbejdet allerede i Kommuneplan 2024 i stedet for den foreslåede fastholdelse af Kommuneplan 2019-bestemmelserne.

I RE's vision for den fremtidige byudvikling er det i øvrigt fremhævet, at videreudviklingen af Refshaleøen skal bidrage til at sikre et varieret boligudbud til mennesker i alle faser af livet, der samtidig bidrager til at øge antallet af betalbare boliger i København. Vi ønsker derfor sammen med B&H at arbejde for, at videreudviklingen af Refshaleøen skal ske med en varierede ejerformer og forskellige boligstørrelser, ligesom vi ønsker at sikre, at de forskellige ejerformer opføres sideløbende for at sikre de bedste forudsætninger for en reelt blandet by.

Vi noterer os med tilfredshed, at en cykel- og gangforbindelse på tværs af havnen fremhæves som et af flere eksempler på forbindelser, der kan forbedre byens sammenhæng.

Projektet vil i væsentlig grad forbedre vilkårene for cykler og gående i det nye byområde, særligt i forhold til sammenhængene med kommunens nordlige kvarterer, og det vil dermed bidrage til at skabe gode forudsætninger for en sammenhængende, sund og klimavenlig byudvikling.

Med forventeligt knap 100.000 nye københavnere frem imod 2050, og et behov for yderligere minimum 64.000 boliger, er der brug for den rummelighed, som Refshaleøen repræsenterer. RE konstaterer derfor med tilfredshed, at området er beskrevet som et blandt flere potentialeområder for byudvikling i den kommende kommuneplanperiode. Selskabet har et ønske om at igangsætte udviklingen i første halvdel af den kommende kommuneplanperiode.

Tema 3: En by med erhverv og studiemiljø

På Refshaleøen findes i dag et særegent miljø af blandt andet kreative virksomheder, kulturelle aktiviteter og studieboliger. Området har en ungdommelig og eksperimenterende kant, der særligt i sommerhalvåret tiltrækker tusindvis af københavnere og turister. Der er i dag flere arbejdspladser på området, end da B&W lukkede sine værftsaktiviteter i midten af 1990'erne.

I RE holder vi oprigtigt af det Refshaleøen, vi har skabt sammen med vores lejere, KK og andre aktører gennem de seneste over 25 års midlertidige aktiviteter. Vi ser store styrker i at fastholde det kreative miljø som en del af den fremtidige videreudvikling af området. Det første af vores visions fire dogmer lyder derfor også: "Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel!".

Vi deler med andre ord mange af KK's ambitioner, som de kommer til udtryk i kommuneplanstrategien.

Det er spændvidden i aktiviteterne og det økosystem, de indgår i, som tilsammen udgør en væsentlig del af Refshaleøens særlige DNA og skaber det attraktive miljø, som øens faste brugere, københavnere, turisterne og de studerende med bopæl i området tiltrækkes af.

I realiseringen af ambitionen om at fastholde denne mangfoldighed på området, får vi brug for gode idéer til, hvordan vi løser de mest oplagte lokaliseringsproblemer, især hvad angår håndværksvirksomhederne.



27. september 2023

Vi er derfor interesserede i at komme i yderligere dialog med KK om, hvordan vi i fællesskab kan finde de redskaber, som gør, at iværksætteriet, håndværket og den kreative virksomhed via nytænkning og fleksibilitet kan indpasses i en tæt bydannelse.

Vi kvitterer derfor også for KK's idé om at arbejde med at udnytte stueetagerne i parkeringshuse til lettere produktions-, værksteds- og håndværksvirksomhed ud over den maksimale bebyggelsesprocent, ligesom det som anført vil være oplagt at udnytte arealer under en evt. kommende metrohøjbane til erhverv og rekreative formål.

Vi har derudover med interesse bemærket, at KK har igangsat en detailhandelsanalyse. Refshaleøen vil i fremtidens København få en dobbelt centerplacering med samme nærhed til Indre By som byens brokvarterer og en central placering i det nye østhavnsområde, hvilket vi mener bør afspejles kommuneplanens kommende detailhandelsbestemmelser.

Det vil i den forbindelse være afgørende, at bestemmelserne muliggør varierede størrelser af butikker, og at de tilrettelægges med en høj grad af fleksibilitet, så konvertering til andre formål muliggøres, hvis udviklingen i detailhandlen nødvendiggør dette.

Det er således grundejernes ambition, at det kommende byområde udvikles som en tæt og blandet bydel med et mangfoldigt by- og handelsliv, hvor der både er plads til de traditionelle kontor erhverv og detailhandlen, men i høj grad også til iværksætteren, håndværksvirksomheden og den kreative virksomhed.

Tema 4: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

Der er mange behov, der skal mødes, når byen udvikles – og for vores vedkommende, når Refshaleøen skal videreudvikles.

Vi har som nævnt ambitioner i forhold til at begrænse CO²-forbruget ved byggeri og omdannelse, men vi har også ambitioner i forhold til biodiversitet og bynatur. Ikke blot står vi i en global biodiversitetskrise, men nærheden til de grønne områder er også vigtige for vores fysiske og mentale sundhed.

Vi er allerede i dialog med KK om biodiversitet og klimaplan og ser frem til det videre samarbejde herom – herunder til den kommende dialog om et eventuelt partnerskab inden for biodiversitet. På samme måde ser vi frem til dialogen om, hvordan Refshaleøens energiforsyning kan passe ind i klimaplanens målsætninger og virkemidler.

Vi deler desuden KK's ambitioner om at arbejde med at skabe rekreative og attraktive byrum ved vandet. Det vil allerede nu være oplagt at drøfte ønskerne om grønne områder i sammenhæng med anvendelsen af arealer inden for beskyttelseslinjerne i både nord og syd. På samme måde vil det være relevant at drøfte de rekreative og grønne potentialer i en tilkobling til Lynetteholms kommende kystlandskab.

Vi bemærker i den forbindelse, at kommuneplanstrategien angiver et nuværende jorddepot under ukrudtsdug som et eksisterende offentligt tilgængeligt grønt område på Refshaleøen. Som en væsentlig forudsætning for den kommende byudvikling vil jorddepotet dog blive nedlagt.

På kultur- og fritidsområdet har RE et ønske om at arbejde med en stedsspecifik kultur- og fritidsprofil, der tager udgangspunkt i de særlige forudsætninger på Refshaleøen, og hvor vi samtidig tænker på tværs, så de enkelte funktioner kan flere ting på én gang – klimatilpasning/ bynatur/ rekreative funktioner.

På kulturområdet er det fornuftigt, at KK vil kunne tillade, at lokalplanens maksimale bebyggelsesprocent overskrides med 10 procent, såfremt arealer benyttes til kulturelle formål – også dette vil vi gerne i yderligere dialog omkring.



27. september 2023

Tema 5: Udvikling med respekt for byens sjæl

De tidligere værftsarealer på Refshaleøen er allerede i Kommuneplan 2019 udpeget som et bevaringsværdigt kulturmiljø, og i kampagnen Byens Sjæl er der på Refshaleøen udpeget tre konkrete bygninger, som vil blive udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplan 2024, jf. kommuneplanstrategien.

På Refshaleøen er de historiske lag tydelige og allestedsnærværende som en væsentlig del af områdets kvalitet og iboende DNA. Vi er enige i, at disse kulturelle lag er med til at give identitet, egenart og sjæl til området. Derfor er det også vigtigt at arbejde med dem som et led i den kommende videreudvikling af området.

Gennem de senere års arbejde med midlertidighed har vi oparbejdet praktisk erfaring med at gøre historien levende ved at bringe stedet og bygningerne i anvendelse til nye funktioner, hvilket vi har oplevet som meget effektfuldt. Vi ønsker fortsat at arbejde med historien og skabe plads til nye anvendelser i de eksisterende bygninger, ligesom vi ønsker at være ambitiøse på klimadagsordenen. Derfor skriver vi i vores vision, at vi ønsker at bevare alle bygninger, med mindre særlige forhold taler imod.

En del af disse bygninger er dels af meget lav bygningsmæssig kvalitet, dels er de i størrelse bygget til industriformål. Det giver en række udfordringer i forhold til bl.a. bygningsreglementets krav, når de skal anvendes til nye, tidssvarende funktioner.

Derfor er det af afgørende betydning, at den bevaringsmæssige tilgang for alle bygninger, der ønskes bevaret, ikke står i vejen for de nødvendige transformativt tiltag. Det kan f.eks. være facadeændringer til sikring af dagslys, tilbygninger, indskudte dæk, partielle nedrivninger og håndtering af brandhensyn mv. Dette skal samlet set give bredere anvendelsesmuligheder og dermed den størst mulige arkitektoniske og bylivsmæssige kvalitet.

Vi vil i den forbindelse opfordre til, at KK tilvejebringer en løsning, der sikrer, at de berørte grundejere ikke omfattes af øget beskatning i transformations-/udbygningsperioden som følge af indsatsen for bevaring. RE ser den nuværende praksis som forældet, idet den stik imod klimamæssige og historiske hensyn ansporer til nedrivning fremfor det modsatte.

Vi ser derfor frem til at fortsætte dialogen med KK om, hvordan vi bedst muligt lander hensynet til historien, når vi fortætter og transformerer bygningerne til nye formål.

Afsluttende bemærkninger

Når vi i RE læser visionen for Københavns udvikling i "Fremtidens klimavenlige hovedstad", oplever vi kort sagt en høj grad af samklang med den vision, vi selv har fremlagt for videreudviklingen af Refshaleøen.

Vi ser et solidt grundlag for yderligere samarbejde om at realisere de fælles målsætninger som en del af København og Refshaleøens udvikling i de kommende år.

Med ønsket om et fortsat godt og konstruktivt samarbejde.

Jes Transbøl

Administrerende direktør

Claus Hovmøller Jensen

Udviklingsdirektør



BY&HAVN

Refshaleøen gør
København større

Vision

Vision

I januar 2023 fremlagde Refshaleøens Ejendomsselskab og By & Havn sammen syv dogmer som en foreløbig vision for videreudviklingen af selskabernes samlede arealer på Refshaleøen. Offentliggørelsen blev startskud på første del af et toårigt udviklingsforløb for området.

Her blev alle interesserede inviteret til to store offentlige værkstedsmøder og til at give deres egne "Indspark til Refshaleøen", et åbent idéformat, hvor der kunne fremsendes forslag, tegninger, referencer, bud på principper, kommentarer til de syv dogmer m.v.. Imens blev 14 fageksperter i en nedsat visionsfølgegruppe for Refshaleøen opfordret til at udfordre den foreløbige vision og give deres egne faglige anbefalinger til videreudviklingen af Refshaleøen.

Grundejerne har læst, diskuteret og ladet sig inspirere af de mange bidrag fra både sagkyndige og almindeligt interesserede og fremlægger hermed en bearbejdet vision for videreudviklingen af Refshaleøen. Den bearbejdede vision vil fungere som centralt afsæt for en idékonkurrence i 2023 og en strukturplankonkurrence i 2024.

Refshaleøen gør København større

Refshaleøen blev skabt som skibsværft og er i dag kendt som Københavns kreative og kulturelle bydel med et attraktivt byliv, uhøjtidelig stemning, blå og grønne kvaliteter og en levende kulturhistorie.

Her har byen fået en eksperimenterende kant, som skaber et stærkt fundament for den kommende videreudvikling af øen.

Refshaleøens Ejendomsselskab og By & Havn vil med disse fire dogmer bygge bro mellem fortid, nutid og fremtid.

Vi vil lære af det bedste af København, tage ansvar for klimaet, give bynaturen plads og skabe rum for menneskers trivsel, så Refshaleøen fortsat bidrager til at gøre København større.

1

Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel!

Det kreative miljø og de kulturelle aktiviteter er et omdrejningspunkt for Refshaleøen i dag og i fremtiden.

Vi bevarer og transformerer alle eksisterende bygninger, medmindre særlige forhold taler imod det.

2

Vi vil gå ambitiøst til den grønne omstilling!

Vi har ambitionen om som minimum at bygge inden for den frivillige bæredygtighedsklasse og med tiden at kunne skabe ny by inden for de planetære grænser.

Vi skaber en fremadskuende bydel med kollektiv og lokal forsyning, der understøtter CO₂-reduktion, og en infrastruktur hvor cyklen og den kollektive trafik er attraktive og naturlige førstevalg.

3

Vi vil udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber!

Vi skaber en bydel, hvor de grønne og blå kvaliteter er fremtrædende i planen, hvor der er fokus på biodiversitet, og hvor vi etablerer varierede byrum af høj kvalitet med adgang for alle.

Vi giver plads til idræt og bevægelse, understøtter social diversitet og arbejder fællesskabsorienteret med fokus på fysisk og mental sundhed.

4

Vi vil skabe en ærkekøbenhavnsk bydel!

Vi skaber en tæt og blandet bydel med skæve gadeforløb, et mangfoldigt by- og handelsliv, arkitektonisk kvalitet og stedspecifikke bykvarterer med egenart, karakter og byrumshierarki.

Vi udvikler boliger og erhvervslokaler i forskellige størrelser, typer og ejerformer, så flere erhvervs-, befolknings- og indkomstgrupper kan etablere sig på Refshaleøen.

1

Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel!

Gennem årtier er et stærkt og eksperimenterende kreativt miljø vokset frem på Refshaleøen. Det har givet en legende og uformel identitet samt bidraget til at gøre værftshistorien levende.

Øens nuværende økosystem af kreative virksomheder, iværksættere, håndværksvirksomheder og kunst- og kulturaktiviteter er centralt for områdets særlige DNA og skal i vid udstrækning tilbydes muligheder for at kunne fortsætte.

På Refshaleøen vil vi fortsat tage ansvar for at kuratere anvendelser og aktiviteter, give frihed til nytænkning og plads til fortsat at sikre kulturelle aktiviteter og et stærkt kreativt miljø. Her skal det også i fremtiden være muligt for virksomheder og kunstnere at tage deres første skridt før de træder op på den store scene.

Værftshistorien giver dybde og identitet til Refshaleøen i dag, og vil også være et væsentligt aktiv og en kreativ ressource i skabelsen af den nye bydel. Vi vil gøre transformation til en stærk og drivende kraft i udviklingen, hvor vi bevarer og transformerer alle eksisterende bygninger, medmindre særlige forhold taler imod det.

Med sin organiske vækst, talrige aktiviteter og stærke identitet har Refshaleøen vist os, at vi skal give plads til at lære undervejs for at skabe de bedste løsninger.

2

Vi vil gå ambitiøst til den grønne omstilling!

Videreudviklingen af Refshaleøen er så stort et projekt, at det vil kunne præge den måde, vi bygger og udvikler byer på. Den position vil vi bruge til at bidrage positivt til den grønne omstilling.

Vi vil skubbe på for de nødvendige ændringer, der understøtter ambitionen om som minimum at bygge inden for den frivillige bæredygtighedsklasse og med tiden at kunne skabe ny by inden for de planetære grænser. Vi vil derfor også skabe plads til eksperimenter samt forsknings- og udviklingsprojekter, der bidrager til at begrænse klimabelastningen.

Vi vil sætte ambitiøse krav om genanvendelse, cirkularitet og certificeringer som f.eks. DGNB, så vi sætter handling bag ordene, både når det gælder plan, nybyggeri og transformerede bygninger.

Vi tænker Refshaleøen som del af en større sammenhæng, også når vi udstyrer området med kollektive og lokale forsyningsløsninger, der understøtter CO₂-reduktion.

På transportområdet skaber vi en delvist bilfri bydel, hvor cyklen og den kollektive trafik er attraktive og naturlige førstevalg.

3

Vi vil udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber!

På Refshaleøen skal vandkanten være attraktiv, tilgængelig for alle og tænkes sammen med de grønne kvaliteter. Vi etablerer sammenhængende blå og grønne strukturer med byrum af høj kvalitet, der kombinerer klimatilpasning med rekreative muligheder og inviterer til ophold, aktivitet og fordybelse.

Vi skaber en bydel med en mangfoldig og mærkbar bynatur, der bygger videre på øens selvgroede natur, som er mere vild end velplejet. På Refshaleøen giver vi bynaturen plads, og har fokus på biodiversitet, samtidig med at vi skaber gode rammer for den mentale trivsel, for fællesskaber og for fysisk udfoldelse.

Vi giver plads til idræt og bevægelse og tænker dette sammen med klimatilpasning og de blå, blå og grønne kvaliteter, så vi udvikler en særegen idræts- og fritidsprofil med udgangspunkt i de særlige forudsætninger på Refshaleøen.

Vi udvikler med fokus på fællesskab og foreningskultur, understøtter social diversitet og ser et potentiale i at styrke båndet mellem mennesker og natur. De blå og grønne kvaliteter skal kunne ses og mærkes i den nye bydel. Det skaber kvalitet i planen og trivsel for den enkelte.

4

Vi vil skabe en ærke-københavnsk bydel!

Med inspiration fra byens brokvarterer skaber vi en tæt bydel, man kan gå på opdagelse i. En bydel med skæve gadeforløb, et mangfoldigt by- og handelsliv samt mindre bykvarterer med byrumshierarki og egen særlige karakter.

Vi ønsker at udvikle med variation og arkitektonisk kvalitet og ser mindre byggefelter som et af flere redskaber til at nå denne ambition.

En blandet by skaber gode rammer for at udvikle stærke fællesskaber, ligesom et blandet erhvervsliv skaber gode forudsætninger for et by- og handelsliv af høj kvalitet.

Med videreudviklingen af Refshaleøen bidrager vi til at skabe diversitet i boligudbuddet til mennesker i alle faser af livet, øge antallet af betalbare boliger i København og give plads til en betydelig andel af almene boliger. Vi arbejder målrettet på at variere ejerformer og boligstørrelser og opfører de forskellige boligtyper samtidig for at skabe de bedste forudsætninger for en reelt blandet by.

Vi skaber et blandet erhvervsliv på Refshaleøen ved at udbyde erhvervslokaler i forskellige størrelser og anvendelser. Vi arbejder med differentierede lejeniveauer som et strategisk redskab til at understøtte variation og gøre det muligt for de kreative og kulturelle erhverv, den mindre håndværksevirsomhed og iværksætteren at finde plads i den nye bydel.

Svar til: Høring 61463 af: Alex Heick

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

78

INDSENDT AF

Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bispebjerg Lokaludvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rentemestervej 76, 2, sal

HØRINGSSVAR

se vedhæftede fil

MATERIALE:

kommuneplanstrategi. hoerings svar bispebjerg lokaludvalg september2023.pdf

Bispebjerg Lokaludvalg



Høringssvar kommuneplanstrategien

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at bidrage med inspiration til kommuneplanstrategien.

28. september 2023

Baggrund:

Dette høringssvar bygger på lokaludvalgets interne drøftelser i underudvalg og i hele lokaludvalget samt på input fra diverse borgermøder.

I denne sensommer har lokaludvalget afholdt hele 3 borgermøder med temaer, som binder an til Kommuneplanstrategien. Det drejer sig om

- Hvordan værner vi om Fuglekvarteret? Afholdt 30. august
- Hvordan værner vi om bydelens grønne områder? Afholdt 18. september
- Metro til de nordvestlige bydele. Afholdt den 27. september

Til sammen har disse borgermøder givet input til alt fra erhverv, kulturmiljøer, bolig-sammensætning, biodiversitet og transport. Væsentlige pointer er medtaget i nedenstående, men borgermøderne har også vist, at lokaludvalget har godt fat i borgerne, og er på god bølgelængde med hvilken form for udvikling, de lokale ønsker. Selvom nedenstående tekst i høj grad ligner pointer fra det tidligere høringssvar til den interne høring, har vi her kun medtaget emner, hvor vi fortsat kæmper for ændringer i strategien.

Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Bispebjerg Lokaludvalg har et konkret forslag til og ønske om, at en metrolinje kobler sig til de centrale stationer og via Rigshospitalet, Ryparken, Bispebjerg Hospital, Bellahøj, Brønshøj, Husum, Tingbjerg og som ender ved Herlev Hospital. Det er ikke kun for at sikre servicering af borgerne i den nordlige del af byen, men også som en service for de titusindvis af ansatte, patienter og pårørende, som hver dag skal besøge et af disse hospitaler. Vi har kaldt den foreslåede metroforbindelse "Hospitalslinjen". Dette er noget som optager mange borgere i både Bispebjerg, Vanløse og Brønshøj Husum bydele. Et både af borgere, fagfolk og politikere velbesøgt møde herom i går 27. november bekræftede, at stort set alle 120 borgere i salen støttede forslaget. De fleste politikere var også positive, og metroplanlæggerne fortalte, at de var ved at igangsætte en forundersøgelse netop af dette.

At disse ting flytter sig, og nu er realpolitik, synes vi godt i kunne nævne i Kommuneplanstrategien.

Sekretariatet for Bispebjerg
Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800428

Boliger og sammenhængende by

Bispebjerg Lokaludvalg anbefaler, at man især i de kreative områder fastholder erhverv, og dermed ikke "konverterer utidssvarende industri". Erhvervsområder er med til at skabe en anden form for liv i kvartererne. Såkaldt nedslidte industri- og kontorlandskaber danner grobund for kreative erhverv, som byen har enormt gavn af.

Desværre stritter Kommuneplanens kreative zoner i praksis imod ældre lokalplaner eksempelvis i Fuglekvarteret. Udviklere, der vil bygge, ved ofte ikke, om de er købt eller solgt, fordi vilkårene er uklare.

Bispebjerg Lokaludvalgs løsningsforslag er, at der udarbejdes en samlende lokalplan for sådanne områder med bevarende elementer. Det ville kunne sikre, at de kreative zoner ikke bare er tomme ord.

Man kunne godt i Kommuneplanstrategien sætte ord på denne problematik.

Boligstørrelsesbestemmelserne er ved at slå igennem, så der etableres flere små boliger. Det er gavnligt nogle steder, og andre steder ikke. Bispebjerg er den bydel med den laveste gennemsnitsstørrelse af boliger, og deler man op på kvarterer, så er Nordvest området helt nede på 65 m² i gennemsnit. Det bevirker, at befolkningen først og fremmest består af unge eller enlige, og når boligen bliver for lille, så flytter folk væk fra kvarteret, fordi der ikke findes egnede større boliger. Det betyder også, at borgerne ikke når at skabe tilknytning, og måske ikke ønsker at engagere sig i området. Vi ønsker en blandet by, hvilket kræver en blandet boligmasse.

Der er derfor brug for, at boligstørrelser varierer i højere grad, så det matcher den enkelte byområdes særlige udfordringer. Eksempelvis blev der i lokalplanen for Provstevvej lavet undtagelser herfra for at sikre flere større boliger.

Bispebjerg ønsker at der arbejdes for, at nybyggerier i bydelen skal leve op til et gennemsnit på 80 m².

Ordet Bispebjerg er kun nævnt 3 gange i hele planforslaget, og Nordvest en enkelt gang. Det repræsenterer enten, at vi befinder os i en planmæssig blind zone, eller at det ikke er tankerne, at de skal ske noget hos os. Sagen om boligstørrelser er en specifik Bispebjerg problematik, og det kunne godt fremgå af Kommuneplanstrategien.

Ligesom grundejere i byudviklingsprojekter vil blive mødt med et krav om arealreservationer til kommunale services og anlæg, ser lokaludvalget også gerne, at det samme sker i eksisterende by. I Bispebjerg, som andre bydele i København, er der stor mangel på faciliteter til foreningslivet, bl.a. i form af boldbaner og foreningshuse, og samtidig ser vi, at sundheden er presset, hvorfor krav om sundhedshuse eller lokaler til praktiserende læger er hensigtsmæssigt. Det kunne i godt nævne i planen.

Bispebjerg har et stort antal utrygge borgere og lokaludvalget ser gerne, at tryghedsskabende design bliver et krav ved fremtidig byudvikling. Var det ikke en idé at medtage den vinkel?

En by med erhverv og studiemiljø

Bispebjerg Lokaludvalg anbefaler at

- Kommunen fastholder de eksisterende kreative zoner, samt udvider den kreative zone i Fuglekvarteret, så den svarer til det faktiske.

- At der i kommuneplanen indskrives, at der i alle lokalplaner (eksisterende som nye) skal sikres overensstemmelse med kommuneplanens kreative zoner. Således skal der laves et lokalplantillæg til ældre lokalplaner såsom lokalplanerne i Fuglekvarteret fra 1980'erne og 1990'erne, hvor der pt. tillades 110 % bebyggelse

Klimaby med plads til natur, kultur og fritid

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår, at kommunen begynder en aktiv fredningspolitik. Der er for mange grønne områder i Bispebjerg, som ikke er beskyttet ved fredning. Her kan nævnes Bispebjerg Kirkegård, Emdrupborgs Have, Søborghus Rende, Jeppes Allé, Jensen Klints Plads, Bispebjerg Parkallé, Lersø Parkallé og Søgårds Have.

Bispebjerg Lokaludvalg opfordrer til og arbejder i samarbejde med Danmarks naturfredningsforenings Københavnsafdeling aktivt for at nævnte områder fredes, - minus de mindre arealer som er udlovet til skæve boliger. For alle de nævnte områder gælder, at de har meget at byde på i forhold til biodiversitet, det rekreative og kulturhistoriske. Og alle de nævnte områder er med til at koble de grønne områder sammen i et netværk af grønne korridorer til glæde for spredning af biodiversitet.

Der er med budget 2024 vedtaget en forundersøgelse, der har til formål at sikre rent vand i Utterslev Mose. Da Utterslev Mose forsyner alle andre Københavnske søer med vand (dog ikke Damhussøen), vil en vellykket udgang af denne forundersøgelse have enorm betydning ikke bare for Utterslev Mose, men også for Emdrup Sø og de indre søer. At noget sådant er under opsejling, kunne I godt nævne i kommuneplan strategien, der jo i sin natur beskæftiger sig med fremtiden.

Aktuelt er en forundersøgelse i gang, der har til formål at belyse mulighederne for at overdække Helsingørmotorvejen 150 meter på begge sider af Emdrupvejbroen. Et gunstigt udfald af denne proces vil få stor betydning for livsvilkårene for de 5 000 borgere, der bor i det område. Problematikken kunne godt nævnes i planen.

Udvikling med respekt for byens sjæl (Kapitel 6)

Kulturarv og byens sjæl har med tiden fået mere opmærksomhed. Men vi skal sikre at vi går fra "opmærksomhed" til reelt at værne om herom gennem lokalplaner mm. Fuglekvarteret er et kvarter, som trænger til en bevarende lokalplan, der kan sikre de mest karismatiske bygninger – men uden at gøre dem til et museum, og bringe nyt liv gennem ny anvendelse.

Venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Anders Gredal Berner

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

77

INDSENDT AF

Anders Gredal Berner

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bifrost

BY

KBH N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Evaldsgade 12, 1. th

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Bifrost

Landsforeningen Bifrost vil gerne sige tak for nogle konstruktive møder, hvor den gode intention klart var i førersædet. Det har været en rigtig god og sund proces indtil videre. Vi har konsulteret vores lokale afdelinger i København – blandt andet Rollespilsfabrikken.

Vi anbefaler en tilføjelse til afsnittet om visionen for Grønne Områder (s. 76):

”Adgangen til de grønne områder skal gøres nemmere ved en lempelse af de bureaukratiske krav for brug af dem. Kommunen skal skrive ind i sine parkplaner, at der skal være organiserede børne- og ungeaktiviteter i de samtlige grønne områder. Grønne områder, der ikke har faste foreningsaktiviteter, skal kommunen lave mål for en aktiv indsats for at skaffe foreningsaktiviteter til, så vi fremmer liv, aktiv deltagelse og stærke fællesskaber i det grønne København.”

Hensigten:

Hensigten med tilføjelsen er, at frivillige aktivitetsskabere oplever en unødigt bureaukratisk bremseklods, når de vil lave fællesskabsdannende aktiviteter på grønne områder i København. Hvis man vil lave en spejderudflugt eller et orienteringsløb, skal man nu søge om tilladelse hver gang, i stedet for, at det er noget, som kommunen aktivt opsøger. Ligesom når man planter et nyt træ, så ved vi godt, at det ikke vokser ind i himle fra den ene dag til den anden, men vi ser gerne at kommunen aktivt arbejder for, at samarbejdet med lokale foreninger er med til at sikre liv og fællesskaber i Københavns grønne områder.

Tilføjelsen går i samspil med, hvad planen siger om Kultur og fritid på side 80.

Vi ser, at tilføjelsen passer ind som det næstsidste afsnit under **Recreation og natur tæt på hverdagen.**

Med venlig hilsen

Anders Gredal Berner

Bifrost - landsforeningen for kreativ udvikling af børn og unge

MATERIALE:

hoeringsvar fra bifrost.pdf



Høringsvar fra Bifrost

Landsforeningen Bifrost vil gerne sige tak for nogle konstruktive møder, hvor den gode intention klart var i førersædet. Det har været en rigtig god og sund proces indtil videre. Vi har konsulteret vores lokale afdelinger i København – blandt andet Rollespilsfabrikken.

Vi anbefaler en tilføjelse til afsnittet om visionen for Grønne Områder (s. 76):

”Adgangen til de grønne områder skal gøres nemmere ved en lempelse af de bureaukratiske krav for brug af dem. Kommunen skal skrive ind i sine parkplaner, at der skal være organiserede børne- og ungeaktiviteter i de samtlige grønne områder. Grønne områder, der ikke har faste foreningsaktiviteter, skal kommunen lave mål for en aktiv indsats for at skaffe foreningsaktiviteter til, så vi fremmer liv, aktiv deltagelse og stærke fællesskaber i det grønne København.”

Hensigten:

Hensigten med tilføjelsen er, at frivillige aktivitetsskabere oplever en unødigt bureaukratisk bremsekloks, når de vil lave fællesskabsdannende aktiviteter på grønne områder i København. Hvis man vil lave en spejderudflugt eller et orienteringsløb, skal man nu søge om tilladelse hver gang, i stedet for, at det er noget, som kommunen aktivt opsøger. Ligesom når man planter et nyt træ, så ved vi godt, at det ikke vokser ind i himle fra den ene dag til den anden, men vi ser gerne at kommunen aktivt arbejder for, at samarbejdet med lokale foreninger er med til at sikre liv og fællesskaber i Københavns grønne områder.

Tilføjelsen går i samspil med, hvad planen siger om Kultur og fritid på side 80.

Vi ser, at tilføjelsen passer ind som det næstsidste afsnit under **Rekreation og natur tæt på hverdagen.**

Med venlig hilsen

Anders Gredal Berner

Bifrost – landsforeningen for kreativ udvikling af børn og unge

Svar til: Høring 61463 af: Søren Bruun Svendsen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

76

INDSENDT AF

Søren Bruun Svendsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vestervold ApS (Restaurant Karla)

BY

København V

POSTNR.

1556

ADRESSE

Dantes Plads 1. st

HØRINGSSVAR

Vores kommentarer er vedhæftet i pdf.

MATERIALE:

hoeringssvar.pdf

København, 28. september 2023

Høringssvar: Fremtidens klimavenlige hovedstad. KSP23

Dantes Plads er en af storbyens små oaser i Vester Voldgade kvarteret.

Et for længst forældet forlig, fra 2011, med beslutning om for evigt at skamfere den smukke plads med en 3 etagers p-kælder, hjemsøger nu på 5. år pladsens erhvervsdrivende og beboere.

På vegne af pladsens restaurant, anmodes de folkevalgte kommunalpolitikere om at få sat en endelig stopper for dette vanvidsprojekt.

Argumenterne herfor er bl.a.:

- 1) Ingen lokalbeboere/lokale vælgere ønsker dette P-anlæg.
- 2) Der er rigelig ledig parkeringskapacitet i nærliggende private p-huse og p-kældere, hvis belægning ikke engang er talt med i grundlaget for dette projekt.
- 3) Pladsen vil være ødelagt for altid, med en skamferende nedkørselsrampe i pladsens behagelige og rolige ende.
- 4) Siden projektets fødsel er adskillige andre tiltag færdiggjort, og de taler alle imod at etablere kælderen.
 - a) Metro ringen er med succes taget i brug.
 - b) Lille Langebro er med succes taget i brug og leder dagligt mange tusind cyklister ad Vester Voldgade.
 - c) Parkering under BLOX, 280 meter fra Dantes Plads, er taget i brug, uden succes.

Ydermere er det vedtaget at Vester Voldgade skal gøres til cykelgade. Hvordan harmonerer det med at tiltrække flere biler, i en del af byen, hvor hensigten er at reducere antallet af biler og den medfølgende forurening?

- 5) Projektet er enormt udfordrende, med 9-11 meters sænkning af grundvandsspejlet. Dette med stor fare for de omkringliggende bygninger, som er stemplet bevaringsværdige.
- 6) Det forekommer at størsteparten af borgerrepræsentationen ikke ønsker denne parkeringskælder, men føler sig bundet af et gammelt forlig. Q-park som står for projektet, har adskillige gange fået udsættelse på fristerne for essentielle svar på projekteringen. Er det ikke nærliggende at konkludere, at de ikke er opgaven voksen, og projektet i virkeligheden ikke hører hjemme i indre København anno 2023, i stedet for på 5. år at holde pladsens historie, beboere og klimaet som gidsel og for nar.

På vegne af klimaet, beboerne, cyklisterne, børnene, den lokale restaurant og vælgere:
Vær nu tro mod ambitionen om et renere København og omgør denne forældede beslutning!!

Med venlig hilsen

Søren Bruun, Casper Kønig og 20 medarbejdere
Restaurant Karla
Dantes Plads 1
1556 København V

Svar til: Høring 61463 af: Jesper Karmark

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

75

INDSENDT AF

Jesper Karmark

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group A/S

BY

Køge

POSTNR.

4600

ADRESSE

1 Mimersvej

HØRINGSSVAR

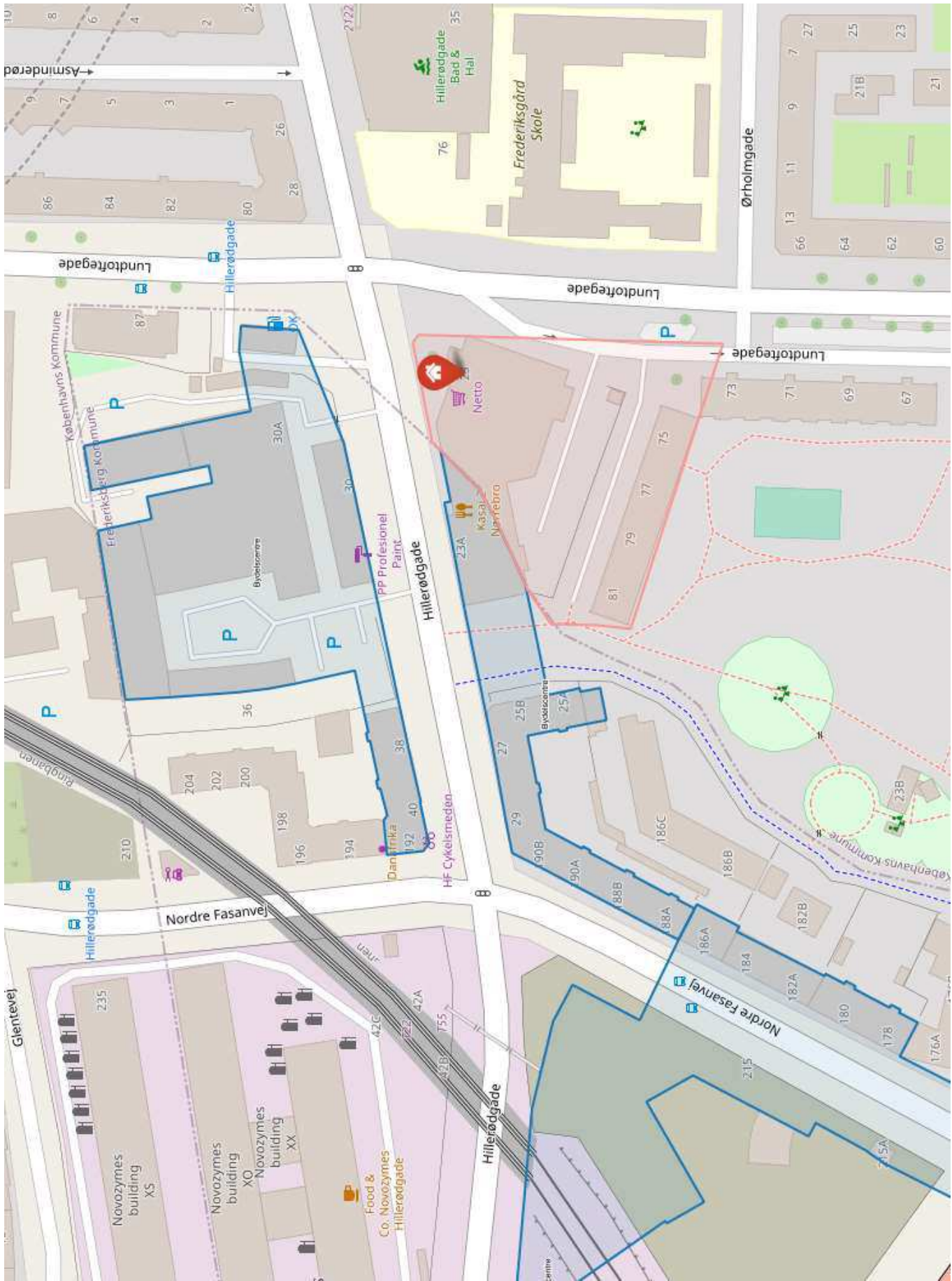
Hillerødgade 23, 2200 København N. Ønsker at ændre lokalcenter (D19.4.26) til Bydelscenter.

Årsagen hertil er at en del af matriklen er beliggende i Frederiksberg Kommune, hvor det er defineret som et bydelscenter.

En ændring til Bydelscenter vil give os samme rammemuligheder for hele ejendommen/matriklen.

MATERIALE:

hilleroedgade 23 2200 kbh n.pdf



Svar til: Høring 61463 af: Tanja Holst

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

74

INDSENDT AF

Tanja Holst

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group

BY

Køge

POSTNR.

4600

ADRESSE

Mimersvej 1, 4600 Køge

HØRINGSSVAR

KPS23 - Høringssvar: Plan.nr. R19.C.4.7: Blandet bolig & erhverv. Trøjborggade. Vi ønsker, at butiksstørrelsen til dagligvare bliver 1200 m2..

Svar til: Høring 61463 af: Tanja Holst

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

73

INDSENDT AF

Tanja Holst

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Salling Group

BY

Køge

POSTNR.

4600

ADRESSE

Mimersvej 1

HØRINGSSVAR

KPS23 - Høringssvar: Plan.nr. D.19.6.3. Områdetype 6. Vigerslevvej/Gårdstedet. Pt. udlagt til Enkelstående butikker med max butiksstørrelse på 1.000 m² og max rummelighed på 1000. Vi ønsker at det øges til 1.200 m².

Svar til: Høring 61463 af: FDM

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

72

INDSENDT AF

FDM

VIRKSOMHED / ORGANISATION

FDM

BY

Kongens Lyngby

POSTNR.

2800

ADRESSE

Firskovvej 32

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

hoeringssvar fdm.pdf



Center for Byudvikling
Team Planlægning
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

28-09-2023

Dir. tf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S23-7785

Ref: DBL/

Høring om Kommuneplanstrategi 2023

FDM takker for muligheden for at fremsende hørings svar og følgende bemærkninger.

For rigtig mange almindelige danskere er bilen nødvendig for at få hverdagen til at hænge sammen. Vi bruger bilen til at fragte os til og fra arbejde, daginstitution, skole, indkøb, familiebesøg og meget andet. Det gælder også selvom man bor eller færdes i København.

Et velfungerende kollektivt transportsystem og gode cykelforhold er vigtige for mobiliteten, men det er gode og fremkommelige veje, og tilstrækkelige parkeringsfaciliteter også.

Navnlig i forbindelse med byer som København er der behov for at sikre en bedre sammenhæng mellem transportformerne. Derfor bør skiftet fra bil til øvrige transportformer fremmes, eksempelvis ved at bygge parkér- og rejsanlæg ved stationerne og indfaldsvejene samt udvikle systemer, der skaber overblik og nem betaling for de forskellige transportformer.

FDM anerkender, at pladsen i København er begrænset. Netop derfor er der også et stigende behov for, at byen ser på løsninger, der fremmer den samlede mobilitet, og ikke fremmer mobiliteten for én transportform på bekostning af de øvrige transportformer. Det oplagte eksempel på sådanne løsninger er Bryggebroen og Cykelslangen, der giver en populær genvej for fodgængere og cyklister, uden at man forringer mobiliteten for de øvrige transportformer. På samme måde kan man med fordel også i højere udstrækning se på at lade de enkelte transportformer færdes ad parallelruter, i stedet for at alle skal presses ind på samme strækning. Sådant løsnings har man etableret ved akse Langebrogade – Lille Langebro – Vester Voldgade, der lader cyklerne færdes trygt og sikkert, mens de motoriserede transportformer kan køre ad Amager Boulevard - Langebro – H.C. Andersens Boulevard. FDM vil opfordre kommunen til i højere udstrækning at tænke i lignende løsninger fremadrettet.

I forbindelse med etableringen af nye bydele er det afgørende, at der samtidig også sikres tilstrækkelige mobilitetsforbindelser for alle transportformer.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



En bydel kan ikke udelukkende betjenes af cykler og kollektiv trafik, men også vejforbindelser med den fornødne kapacitet er nødvendige. Som nævnt er bilen nødvendige for mange for at få hverdagen til at hænge sammen. Ligeledes skal der også etableres de fornødne parkeringsfaciliteter i forbindelse med etableringen af byområdet. Det kan give fin mening at henlægge parkering til p-kældre eller p-huse, men det er afgørende, at disse etableres før indbyggerne og erhvervet flytter ind, og ikke først måneder eller år senere, som man fx har set i Ørestaden.

København er landets hovedstad og bør derfor også være en by for alle, der understøtter alles mobilitetsbehov.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Svar til: Høring 61463 af: Jan Hyttel

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

71

INDSENDT AF

Jan Hyttel

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bo-Vita

BY

Glostrup

POSTNR.

2600

ADRESSE

Stationsparken 37

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar fra Bo-Vita.

MATERIALE:

hoeringssvar kommuneplanstrategi 2023 - bo-vita.pdf



Københavns Kommune
Høringsportalen
Fremtidens klimavenlige hovedstad –
Forslag til Københavns Kommuneplan 2023

Glostrup 28. september 2023

FORTÆTNINGSSTRATEGISKE OVERVEJELSER I FORBINDELSE MED KOMMUNEPLANSTRATEGIEN 2023

Bo-Vita fremsender hermed høringssvar omhandlende bl.a. ansøgning om ændring af kommuneplanramme for 3 konkrete Bo Vita Ejendomme.

Først vores tanker og forventninger til fortætning til kommunens overvejelser.

Fortætning

Visionen er at medvirke til skabe plads til 100.000 københavnere i 2027, som er et hovedmål for Københavns Kommune.

Bo Vita er en stor boligaktør i kommunen, og ser det derfor som en vigtig og nødvendig opgave ved udvikling af egne boligejendomme, at bidrage til denne målsætning. Vi arbejder målrettet på at udvikle vores nuværende ejendomme i København med henblik på at understøtte en udvikling for Bo-Vitas afdelinger og beboere, der samtidig understøtter de målsætninger som Københavns Kommune har opstillet for byens udvikling på boligområdet.

Vi arbejder målrettet på at afdække hvert enkelt ejendoms potentiale. Er der fortætningsmuligheder, kan vi bygge nye boliger, som infill eller onfill, kan vi bidrage til at skabe en blandet by, hvor boligtyper, ejerformer og boliger i alle prisklasser ligger side om side. Det giver en mangfoldig beboersammensætning og et boligområde med levende og trygge nabofællesskaber.

Ved udnyttelsen af byggeretter, der kan realiseres i eksisterende ejendomme, og som afhændes til private investorer med henblik på salg eller udlejning, kan tiltrække ressourcestærke beboere, der kan bidrage positivt til livet i og omkring boligerne. På denne måde styrker vi beboersammensætningen, hvor ressourcestærke og mindre ressourcestærke beboere deler dagliglivet omkring deres bolig og dermed bidrager positivt til nærmiljøet og det boligsociale liv gennem deltagelse i foreningsliv, brug af offentlige institutioner og gennem handel i lokale butikker. Ved denne strategi tilvejebringes der kapital, der kan bidrage til renovering af den fortættede ejendom ligesom udearealer, med videre, kan opgraderes til gavn for aktivt benyttelse af beboere i alle aldre.

Når vi arbejder med fortætningsprojekter i Københavns Kommune, oplever vi i praksis udfordringer for gennemførelsen, når ønsket for Bo-Vita er den mangfoldige by, hvor fortætning ønskes gennemført ved frasalg af byggeretter til private investorer. Vi oplever rigide regler og krav i forhold til skoledistrikter ligesom de seneste krav til procentdelen for almene boliger i fortætnings sager er stillet til 40 % og gør fortætningsprojekter uinteressante, når målet er den blandede by og en økonomisk relevant case for den enkelte afdeling.



Vores håb for fremtiden er en mere individuel behandling af fortætningsprojekter i forhold til de enkelte boligområder, i stedet for det, som vi i dag oplever som en generel, kollektiv tilgang med faste politikker og procedurer.

Målet for Bo-Vita er at tilbyde så mange almene boliger som muligt. Det mål vil vi gerne indfri på en måde, hvor vi samtidig fortætter de eksisterende almene boligområder med private boliger, for at skabe blandede by- og boligområder og på den måde styrke sammenhængskraften og gøre op med parallelsamfund og ghettodannelser i byerne. Samtidig skaber fortætning med private boliger bedre økonomiske vilkår for de eksisterende boligafdelinger og mulighed for at Bo-Vita kan bygge nye almene boliger flere steder i byen.

Ændring af kommuneplanramme for 3 konkrete Bo-Vita Ejendomme

Kamhusene

I forbindelse med lokalplan arbejdet er der stillet forslag om bebyggelsesprocenten fastsættes til 90 %, dette forventes fastholdt når lokalplanarbejdet forhåbentlig genoptages. Udfordringen her er, at TMF uden lovhjemmel kræver 40 % almene boliger, hvilket er årsagen til at lokalplanarbejdet er sat i bero. Vi håber, ligesom vores beboere, at dette krav kan minimeres eller udgå.

Engholmen

Vi ønsker bebyggelsesprocenten hævet til 119, jf. efterfølgende redegørelse.
(Gentagelse fra sidste kommuneplanhøring)

Lukretiavej

Vi ønsker bebyggelsesprocenten hævet til 176, jf. efterfølgende redegørelse.
(Gentagelse fra sidste kommuneplanhøring)

6 / Engholmen

Afdeling 384-0

Matrikel: 280 Kongens Enghave, København, Adresse:

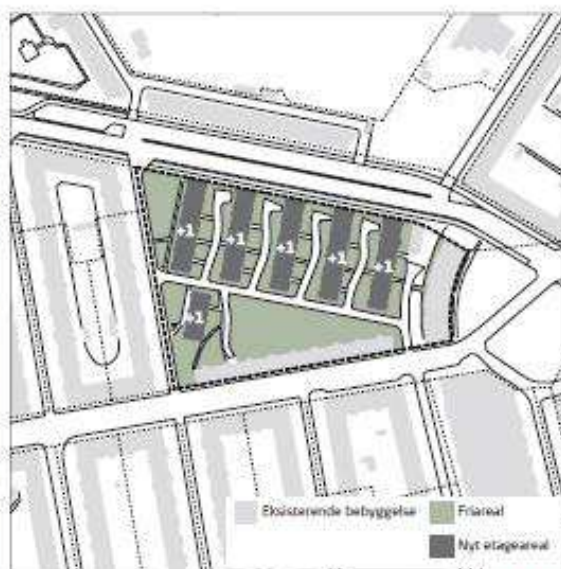
Engholmen 2-64, Mozart Plads 2,

Straussvej 22-26, 2100 København Ø

99 B% ▶ 119 B%



Luftview fra syd



Situationsplan 1:4.000

Vision

Ejendommen er beliggende i Valby ikke langt fra Langgade Station og Spinderiet. Det er ønsket at få mulighed for at etablere en ekstra etage på de 3-etages bebyggelser for at få nye beboere til området. Der er rigtig fine udearealer, som kan suppleres med flere opholdsmuligheder og træer. Ejendommen er ikke omfattet af en lokalplan med kommuneplanramme B3 med et friarealkrav på 50 % og en bebyggelsesprocent på 110. Nuværende bebyggelsesprocent er på 99 og ønsket er at få en på ca. 119.

KOMMUNE-/LOKALPLAN

Lokalplan: Nej

Anvendelse/ramme: B3, 110 B%

Bebyggelsestype: Stangbebyggelse

Bebyggelsesprocent: max 110%

Etagehøjde: 3-6 etager

Friareal: 50% bolig, 15% af erhverv.

Parkeringsnorm: Mindst 1 pr. 200 m², højst 1 pr. 100 m², dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250 m², højst 1 pr. 100 m²

EKSISTERENDE FORHOLD

Grundareal: 14.543 m²

Bebygget etageareal: 14.458 m²

Bebygget areal (fodaftryk): 4.651 m²

Bebyggelsesprocent: 99%

Etager: 3-4 etager

Friareal: 9.892 m²

Eks. parkering: Langs med vejene

NYE FORHOLD

Grundareal: 14.543 m²

Nyt etageareal: 2.826 m²

Bebygget etageareal i alt:

Bebygget areal (fodaftryk): 2.203 m²

Bebyggelsesprocent: 137 %

Etager: 1-5 etager

Friareal tilgængeligt: 9.892 m²

Friarealkrav (40%): 6.913,6 m² i alt

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

14.458 m²

NYT ETAGEAREAL:

ca. 2.826 m²

I ALT:

ca. 17.284 m²

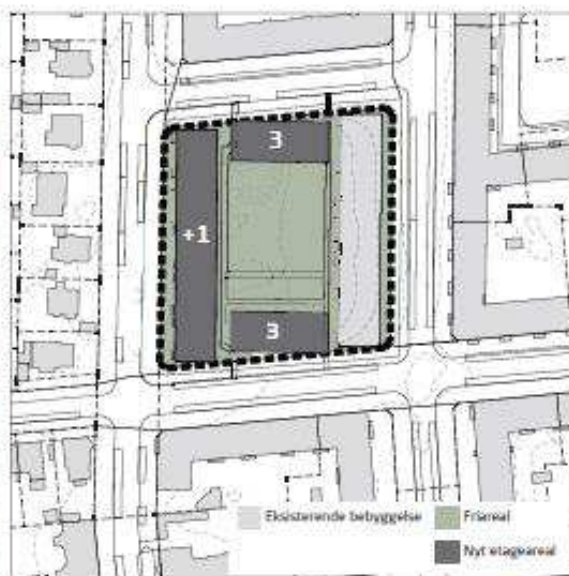
4 / Lukretiavej

Afdeling 240-0
Matrikel: 1832 Valby, København
Adresse: Lukretiavej 2 - 20, 2500 Valby

120 B% ▶ 176 B%



Luftview fra syd



Situationsplan 1:2.000

Vision

Ejendommen er beliggende i Valby mellem Prags Boulevard og Holmbladsgade på Amager. Det er ønsket at etablere flere boliger ved at tilføje to nye stænger mod nord og syd i tre etager. Den nye bebyggelse er med til at rumligt definere gaderum omkring bebyggelsen samt et nyt gårdrum. På den måde bliver der et tydeligere skel mellem det offentlige gaderum og semi-private gårdrum. Ved at lave bebyggelsen til en karré forbedres også mikroklimaet i gårdrummet mod fx vind. Området er stationsnært til Langgade 5-station. Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 29 Blankavej med mulighed for 130 i bebyggelsesprocent. Det er ønsket at bygge op til ca. 176 i bebyggelsesprocent med fx med en rand- og huludfyldningsbestemmelse.

KOMMUNE-/LOKALPLAN

Lokalplan: Lokalplan nr. 29 Blankavej
Anvendelse/ramme: Boligområde, B4
Bebyggelsesprocent: Max. 130 % (LP), 150 (KP-ramme)
Etagehøjde: Max 4 etager samt udnyttet tagetage. Min. 3 etagers randbebyggelse mod Gåsebæksvej. Sadeltagetage. Ved frie tage skal der afvalmes.
Friareal: Friareal 50% af etageareal, 5m fra hjørneskæring mod Gåsebæksvej og Beatesvej, 10 m fra vejens midterlinje på Gåsebæksvej.
Parkeringsnorm: 1 plads pr. 100 m² etageareal.
Servitut: Parkerings økonomiske forpligtelser i servitut mv. af 23.04.1982

EKSISTERENDE FORHOLD

Grundareal: 5.054 m², heraf 61 m² vej.
Bebygget etageareal: 6.062 m²
Bebygget areal (fodaftryk): 1.797 m²
Bebyggelsesprocent: 120%
Etager: 3-4 etager med udnyttet kælder og delvist udnyttet tagetage
Friareal: 3.500 m²
Eks. parkering: Parkering ved vej og i kælder.

NYE FORHOLD

Grundareal: 5.054 m²,
Nyt etageareal: 2.810 m²
Bebygget etageareal i alt: 8.872 m²
Bebygget areal (fodaftryk): 2.370 m²
Bebyggelsesprocent: 176
Etager: 3-5 etager
Friareal (40%): ca. 3.550 m² i alt
Parkering: Parkering etableres i kælder

EKSISTERENDE ETAGEAREAL:

6.062 m²

NYT ETAGEAREAL:

ca. 2.810 m²

I ALT:

ca. 8.872 m²



I Bo-Vita's [fortætningsstrategi](#) kan I læse om de overordnede strategiske og økonomiske overvejelser og processer, der er i forbindelse med fortætningsprojekter, ligesom der er cases med fortætningsprojekter.

Med venlig Hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Jan Hyttel". The signature is fluid and cursive, written over a light blue horizontal line.

Formand Jan Hyttel
Bo-Vita

Link: [Bo-Vita Fortætningsstrategi](#)

Svar til: Høring 61463 af: Erhardt Franzen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

70

INDSENDT AF

Erhardt Franzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sundbyernes GrundejerFællesskab

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Englandsvej 10, st.mf.

HØRINGSSVAR

Sundbyernes Grundejerfællesskab

Englandsvej 10 st. mf.

2300 København S.

Økonomiudvalget

Københavns Kommune

2023

Amager den 28. september

Høringssvar vedrørende forslag til kommuneplanstrategi 2023

Med det formål at udarbejde grundlag for kommuneplan 2024 har kommunen sendt forslag til kommuneplanstrategi 2023 i offentlig høring.

Som paraplyorganisation for grundejerforeninger på Amager har Sundbyernes Grundejerfællesskab (SGF) gennemgået og vurderet det udsendte forslag og har følgende kommentarer, bemærkninger og forslag til forslaget.

Generelle bemærkninger og kommentarer

Der er i planforslaget, der iklædes titlen "Fremtidens klimavenlige hovedstad", mange flotte visioner om, hvordan hovedstaden i fremtiden skal se ud, være indrettet samt være ramme for fortsat flere indbyggere at bo i. Ind imellem synes visionerne dog ingenlunde at matche virkeligheden for byen.

De seneste 20 års befolkningstilvækst og boligbyggeri, ikke mindst på Amager, hvor produktionsvirksomheder, værksteder, mindre butikker, forretninger og grønne områder er skiftet ud med boligejendomme i stor målestok, har tydeligt vist, hvordan en række afledte udfordringer slet ikke er kalkulerede og fulgt op. Det drejer sig om fritids- og kulturområdet, skole- og institutionsområdet, trafik- og parkeringsområdet m.m. Og dertil kommer klima- og miljøbelastninger, støj- og luftforurening, indskrænkninger af grønne områder med forringelse af biodiversiteten etc.

Med udviklingen mærkes endvidere en belastning af folks trivsel og velvære i byen, hvilket kan lokaliseres ved øget pres på folks fysiske og psykiske formåen og sundhed.

Da store dele af planstrategi 2023 bare bygger videre på nævnte års udvikling, vil byens belastede tilstand vedvarende forværres. SGF er derfor af den opfattelse, at der i kommuneplanstrategien skal gøres tydeligt opmærksom på, at de målsætninger og prioriteringer, kommunen har for byen, iklædes realistiske betragtninger og tiltag, fremfor politiske, florumvundne udsagn med karakter af rigeligt med "varm luft".

Dette gælder ikke mindst i forbindelse med udmøntningen af de 5 temaer, som kommunen gør opmærksom på vil udgøre grundstammen i planstrategi 2023 og kommuneplan 2024. I den sammenhæng vil det også være oplagt, at der vedrørende boligpolitikken og tilflytningen til Københavnsområdet samarbejdes på tværs af kommunegrænser i hovedstadsregionen.

Som led i boligpolitikken er SGF af den opfattelse, at Københavns Kommunes samlede grønne bælte med villaer, parcelhuse og rækkehuse fra Emdrup i Nord, over Valby i Syd til Amager Vest og Øst skal bevares og prioriteres af miljø- og klimamæssige hensyn samt af hensyn til byens biodiversitet og i det hele taget for folks trivsel i byen.

Mere specifikke bemærkninger og forslag til planstrategi 2023 og kommuneplan 2024

Det er SGF 's opfattelse, at de udlagte områder med villa-, parcelhus- og rækkehusbyggerier skal fastholdes og tydeliggøres i relation til tinglysning og udarbejdelse af lokalplaner for bebyggelserne.

Det skal i kommuneplanen være angivet:

- At mindste grundstørrelse ved nybyggeri af helårsfamiliebolig er 600 m²
- At max. bebyggelsesgrad er 25 % og hushøjde max. 8 meter
- At der ved nybyggeri og renoveringer af villaer og parcelhuse med 1. sal kræves naboorientering aht. miljø- og indbliksgener
- At der i udlagte villa-, parcel- og rækkehusområder ikke rand- og/eller områdebebygges med boligejendomme
- At nybyggeri og renoveringer skal være i overensstemmelse med områdets bebyggelsesmæssige karakter og arkitektur.

SGF lægger endvidere vægt på, at det med kommuneplanen sikres, at de private fællesveje forvaltes som trafikåre for lokalområdet og ikke af det offentlige kalkuleres som parkeringsplads for alle og enhver. Tillige finder SGF det vigtigt, at man i kommuneplanen forholder sig til byens affaldspolitik, hvilket bl.a. gælder vedrørende kildesortering i husholdningerne samt studeplads for containere på parceller og fællesarealer.

Af hensyn til kommende store renoveringer af forsyningsnet, fx vand, klimasikring og kloak finder SGF det opportunt, at planlægning af disse projekter i samarbejde med forsyningselskaberne medtages som anliggender i kommuneplan 2024.

Med venlig hilsen

for Sundbyernes Grundejerfællesskab

Erhardt Franzen, formand

MATERIALE:

sgf-hoeringssvar-kommuneplanstrategi-23-pdf.pdf

Sundbyernes Grundejerfællesskab
Englandsvej 10 st. mf.
2300 København S.

Økonomiudvalget
Københavns Kommune

Amager den 28. september 2023

Høringssvar vedrørende forslag til kommuneplanstrategi 2023

Med det formål at udarbejde grundlag for kommuneplan 2024 har kommunen sendt forslag til kommuneplanstrategi 2023 i offentlig høring.

Som paraplyorganisation for grundejerforeninger på Amager har Sundbyernes Grundejerfællesskab (SGF) gennemgået og vurderet det udsendte forslag og har følgende kommentarer, bemærkninger og forslag til forslaget.

Generelle bemærkninger og kommentarer

Der er i planforslaget, der ikklædes titlen "Fremtidens klimavenlige hovedstad", mange flotte visioner om, hvordan hovedstaden i fremtiden skal se ud, være indrettet samt være ramme for fortsat flere indbyggere at bo i. Ind imellem synes visionerne dog ingenlunde at matche virkeligheden for byen.

De seneste 20 års befolkningstilvækst og boligbyggeri, ikke mindst på Amager, hvor produktionsvirksomheder, værksteder, mindre butikker, forretninger og grønne områder er skiftet ud med boligejendomme i stor målestok, har tydeligt vist, hvordan en række afledte udfordringer slet ikke er kalkulerede og fulgt op. Det drejer sig om fritids- og kulturområdet, skole- og institutionsområdet, trafik- og parkeringsområdet m.m. Og dertil kommer klima- og miljøbelastninger, støj- og luftforurening, indskrænkninger af grønne områder med forringelse af biodiversiteten etc.

Med udviklingen mærkes endvidere en belastning af folks trivsel og velvære i byen, hvilket kan lokaliseres ved øget pres på folks fysiske og psykiske formåen og sundhed.

Da store dele af planstrategi 2023 bare bygger videre på nævnte års udvikling, vil byens belastede tilstand vedvarende forværres. SGF er derfor af den opfattelse, at der i kommuneplanstrategien skal gøres tydeligt opmærksom på, at de målsætninger og prioriteringer, kommunen har for byen, ikklædes realistiske betragtninger og tiltag, fremfor politiske, florumvundne udsagn med karakter af rigeligt med "varm luft".

Dette gælder ikke mindst i forbindelse med udmøntningen af de 5 temaer, som kommunen gør opmærksom på vil udgøre grundstammen i planstrategi 2023 og kommuneplan 2024. I den

sammenhæng vil det også være oplagt, at der vedrørende boligpolitikken og tilflytningen til Københavnsområdet samarbejdes på tværs af kommunegrænser i hovedstadsregionen.

Som led i boligpolitikken er SGF af den opfattelse, at Københavns Kommunes samlede grønne bælte med villaer, parcelhuse og rækkehuse fra Emdrup i Nord, over Valby i Syd til Amager Vest og Øst skal bevares og prioriteres af miljø- og klimamæssige hensyn samt af hensyn til byens biodiversitet og i det hele taget for folks trivsel i byen.

Mere specifikke bemærkninger og forslag til planstrategi 2023 og kommuneplan 2024

Det er SGF's opfattelse, at de udlagte områder med villa-, parcelhus- og rækkehusbyggerier skal fastholdes og tydeliggøres i relation til tinglysning og udarbejdelse af lokalplaner for bebyggelserne.

Det skal i kommuneplanen være angivet:

- At mindste grundstørrelse ved nybyggeri af helårsfamiliebolig er 600 m²
- At max. bebyggelsesgrad er 25 % og hushøjde max. 8 meter
- At der ved nybyggeri og renoveringer af villaer og parcelhuse med 1. sal kræves naboorientering aht. miljø- og indbliksgener
- At der i udlagte villa-, parcel- og rækkehusområder ikke rand- og/eller områdebebygges med boligejendomme
- At nybyggeri og renoveringer skal være i overensstemmelse med områdets bebyggelsesmæssige karakter og arkitektur.

SGF lægger endvidere vægt på, at det med kommuneplanen sikres, at de private fællesveje forvaltes som trafikårer for lokalområdet og ikke af det offentlige kalkuleres som parkeringsplads for alle og enhver. Tillige finder SGF det vigtigt, at man i kommuneplanen forholder sig til byens affaldspolitik, hvilket bl.a. gælder vedrørende kildesortering i husholdningerne samt studeplads for containere på parceller og fællesarealer.

Af hensyn til kommende store renoveringer af forsyningsnet, fx vand, klimasikring og kloak finder SGF det opportunt, at planlægning af disse projekter i samarbejde med forsyningselskaberne medtages som anliggender i kommuneplan 2024.

Med venlig hilsen
for Sundbyernes Grundejerfællesskab

Erhardt Franzen, formand

Svar til: Høring 61463 af: Københavns Fødevarefællesskab

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

69

INDSENDT AF

Københavns Fødevarefællesskab

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Fødevarefællesskab

BY

København

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vigerslev Allé 18

HØRINGSSVAR

Se venligst Københavns Fødevarefællesskabs høringssvar til kommuneplanstrategi 2023 for Københavns Kommune i det vedhæftede dokument.

MATERIALE:

2023 kk kommuneplanstrategi hoeringssvar kbhff.pdf

Københavns Fødevarerfællesskab



Økonomiforvaltningen

D. 29. september 2023

Københavns Fødevarerfællesskabs høringssvar til Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023

Høringssvaret er en opfølgning og suppleringer som resultat af drøftelser, vi har haft i foreningen, efter vores deltagelse i Teknik og Miljø i Københavns Kommunes samskabelsesworkshop omhandlende den kommende Klimaplan med fokus på, *hvordan værdikæden rundt om borgernes fødevarerforbrug kan skrues sammen for, at vi kan spise mere klimavenligt i København* onsdag d.18. januar 2023.

Københavns Fødevarerfællesskab

f.m.b.a.

c/o Hotel- og Restaurantskolen

Vigerslev Alle 18

2500 Valby

CVR: 32 99 66 71

www.kbfff.dk

Generelle bemærkninger

Kommuneplanstrategien er af særlig interesse for Københavns Fødevarerfællesskab, fordi vi ligesom Københavns Kommune ønsker en *fremtidig klimavenlig hovedstad* og mener, at det er på tide, at vi tager en åben og offentlig debat om, hvad en Klimavenlig hovedstad egentlig er?

Vi har gennemgået foreliggende kommuneplanstrategi og har noteret os, at Københavns Kommune indtil videre har valgt at vente på den kommende Klimaplan, og altså ikke benytter det værdifulde momentum i Kommuneplanstrategien, til blandt andet at fremme de mange virksomheder og foreninger, som allerede nu understøtter bæredygtig livsstil og forbrugsmønstre hos borgerne i Københavns Kommune. (Se faktaboks s. 4 for foreningens definition af bæredygtig livsstil og forbrug).

Til orientering kan det oplyses, at Københavns Fødevarerfællesskab i forbindelse med kommuneplanrevisionen primært vil have fokus på følgende kapitler:

Kapitel 1 - By vision for København

Kapitel 4 - En by med erhverv og studiemiljø

Kapitel 5 - En sund klimaby

Københavns Fødevarerfællesskabs specifikke bemærkninger og input til Københavns Kommunes kommuneplanstrategi 2023

Rammesætning af bæredygtighedsbegreber

Københavns Fødevarerfællesskab bakker op om afsnittet "En sund klimaby" (s. 74) men mener også, at teksten på grund af dens overordnede ordlyd passende kunne inkluderes i "kapitel 1 - Byvision for København" (s. 16), da vi generelt i Kommuneplanstrategien savner en bedre sammenhæng mellem flotte bæredygtige visioner og konkrete prioriteringer og forslag, der udmønter sig i bindende retningslinjer. I den forbindelse vil det derfor være ønskværdigt med en rammesætning af bæredygtighedsbegreberne, da "mindske CO2 udledningen" var nummer 3 på borgernes top 5 i spørgeundersøgelsen, udarbejdet af København Kommune, over emner som kommunen bør prioritere fremadrettet i arbejdet med Kommuneplanstrategien (s. 12).

Derfor foreslår vi at begreber såsom "klimavenlig", "bæredygtig byudvikling", "bæredygtig mobilitet", "klimaby" og "bæredygtig turisme" rammesættes og prioriteringer uddybes eksempelvis i "kapitel 1 - Byvision for København" (s. 74), dels for at undgå greenwashing af Kommuneplanstrategien, men også for at tydeliggøre prioriteringerne bag "Fremtidens klimavenlige hovedstad". Kan man eksempelvis have ambitioner om en klimavenlig hovedstad, når der i Kommuneplanstrategien ikke nævnes nogle bindende retningslinjer for forbrugsmønstre? kunne man eksempelvis spørge.

Klimaplanen 2035 vs. kommuneplanstrategi 2023

Med reference til den kommende Klimaplan 2035, beskriver kommuneplanstrategien hvorledes "København skal være førende inden for den cirkulære økonomi og trække mindre på klodens ressourcer gennem nye forretningsmodeller, deleordninger, genbrug og gode rammer for, at københavnere og virksomhederne kan virkeliggøre den grønne omstilling." s. 75.

Flere virksomheder og foreninger arbejder allerede i dag med ovenstående, I Københavns Fødevarerfællesskab har vi forståelse for forskelle i klimaplaner og kommuneplanstrategier, men vi stiller os stadig uforstående overfor, hvorfor kommuneplanstrategien ikke allerede nu understøtter disse aktører, som allerede i dag arbejder med den grønne omstilling via. bindende retningslinjer i Kommuneplanstrategien. Eksempelvis har Københavns Fødevarerfællesskab eksisteret i næsten 15 år.

De følgende input er Københavns Fødevarerfællesskabs konkrete forslag til specifikke områder i kommuneplanstrategien, hvor det ville være ønskeligt, at Københavns Kommune inddrog de virksomheder og foreninger som dagligt allerede arbejder med fokus på bæredygtig livsstil og forbrug.

Kultur og fritid

Det ville være ønskeligt, at der under afsnittet "*Kultur og fritid*" (s. 80) blev formuleret et tekstafsnit, der beskriver værdien af foreninger, hvis fællesskab arbejder med den grønne omstilling og hvordan kommuneplanstrategien kan være med til at understøtte deres indsats. Ligesom det ville være oplagt at nævne under afsnittet "*Dilemma - klima, natur, kultur og fritid*" (s. 82). Grunden hertil er at forskning viser, at *"...medlemmer af græsrodsinitiativer har en 16% lavere samlet kulstofaftryk, og henholdsvis 43% og 86% lavere kulstofaftryk for mad og tøj i forhold til deres "ikke-medlems" regionale socio-demografiske modstykker."*¹ Hertil viser forskning også, at *"...medlemmer viser højere livstilfredshed sammenlignet med ikke-medlemmer og er 11-13% mere tilbøjelige til at vurdere deres liv positivt."*² det virker derfor af flere årsager oplagt at fremhæve denne borgergruppes aktiviteter ved konkrete retningslinjer i Kommuneplanstrategien.

Dette kan eksempelvis gøres ved at synliggøre de frivillige foreningers tilbud i bla. bybilledet eller udvide funktionen af miljøpunkter, så der er bedre mulighed for eksempelvis reparation eller indkøb af lokale varer mm. i alle bydele, herunder byudviklingsområder, for at begrænse transportafstande og for at understøtte at de bæredygtige dagligdags valg skal være det letteste og det mest attraktive valg. Hertil bør der være fokus på god tilgængelighed for alle særligt de bløde trafikanter.

Erhvervsudvikling

Ligesom der findes frivillige foreninger, er der også virksomheder, der allerede beskæftiger sig med bæredygtig livsstil og forbrug. Derfor foreslår vi, at følgende afsnit får tilføjet tekstafsnit, som omhandler prioriteringen af et erhvervsliv som understøtter lokal forsyning og som fordrer til bæredygtig livsstil og forbrug;

- "*Mål for Københavns udvikling*" (s.60)
- *"...hvorledes erhvervsudviklingen skal understøtte københavnernes hverdagsliv..."* (s. 65)
- "*Alsided detailhandel i alle bydele*" (s. 68)
- "*Dilemma erhverv og turisme*" (s. 70)

Fra et bystrategisk synspunkt er det særligt væsentligt at tilføje under afsnittet "*Alsided detailhandel i alle bydele*" (s. 68), da vi mener at kommunen særligt i dette afsnit har mulighed for at fastsætte retningslinjer som understøtter lokal forsyning og som fordrer bæredygtig livsstil og forbrug.

¹ *'Happier with less? Members of European environmental grassroots initiatives reconcile lower carbon footprints with higher life satisfaction and income increases'* Gibran Vita, Diana Ivanova, Adina Dumitru, Ricardo García-Mira, Giuseppe Carrus, Konstantin Stadler, Karen Krause, Richard Wood, Edgar G. Hertwich.

² Ibid.

Dette kan eksempelvis gøres ved at sætte retningslinjer som beskriver hvorledes det skal være nemt og attraktivt at foretage bæredygtige dagligdags valg, eksempelvis ved at man kan indgå i sociale fællesskaber, nære muligheder for reparation eller indkøb af eksempelvis lokale varer mm. Ligesom for de frivillige foreninger bør disse muligheder være til rådighed for alle borgere i alle bydele, herunder byudviklingsområderne, for at begrænse transportafstande og for at understøtte at de bæredygtige dagligdags valg er det nemmeste og mest attraktive valg. Hertil bør der være fokus på god tilgængelighed for alle særligt de bløde trafikanter.

Afsluttende bemærkninger

Københavns Fødevarerfællesskab deltager gerne i dialog om planmæssige forhold vedrørende ovenstående, såfremt Københavns Kommune i det videre arbejde med kommuneplanrevisionen ønsker at inddrage vores høringssvar.

Københavns Fødevarerfællesskabs bestyrelse kan i den forbindelse kontaktes på e-mail til bestyrelse@kbhff.dk.

Venlig hilsen

Københavns Fødevarerfællesskab bestyrelse

Bæredygtig livsstil og forbrug

I Københavns Fødevarerfællesskab betyder bæredygtig livsstil og forbrug mulighed for som borger/virksomhed/kommune/organisation at kunne træffe bevidste dagligdags valg, der sigter mod at minimere den negative miljøpåvirkning ved miljøskadelige stoffer samt et reduceret CO2 udslip.

Hertil kan sociale fællesskaber såsom frivillige foreninger eller fællesskabet på en arbejdsplads fungere som katalysator for bæredygtig livsstil og forbrug, da forskning viser, at fællesskabernes sammenhold kan gøre det lettere at vælge bæredygtige dagligdags valg³. Disse kan derfor spille en nøglefunktion i overgangen til en mere klimavenlig hovedstad.

³ *'Together We Green: Measuring the Community Effect on Environmental Behaviour'*, Maria Tofta*, Quentin Gaussetb, Jens Villam Hoffc, and Simon Westergaard Lexd. Rapporten er endnu ikke offentliggjort, Lignende konklusioner findes også i andre forskningsartikler så som denne *'Happier with less? Members of European environmental grassroots initiatives reconcile lower carbon footprints with higher life satisfaction and income increases'* Gibran Vita, Diana Ivanova, Adina Dumitru, Ricardo García-Mira, Giuseppe Carrus, Konstantin Stadler, Karen Krause, Richard Wood, Edgar G. Hertwich.

Svar til: Høring 61463 af: Ramus Hansen

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

68

INDSENDT AF

Ramus Hansen

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

J.H. Deuntzers Gade 41

HØRINGSSVAR

Hej Københavns Kommune,

Jeg vil dele min bekymring for det projekt ATP påtænker at gennemføre på Sturlausgade.

Foruden at være en af de få åbne grønne områder på Bryggen, der ikke er havnefronten, så er det, endnu vigtigere nabo til Børnehuset Bryggen.

Børnehuset Bryggen, hvor mine to børn går, har en fantastisk legeplads med masser af lys og luft. Lige nu har de en fantastisk legeplads, hvor de kan lære om naturen, plante ting, og udforske "Snorrestien." De kommer hjem med en begejstring og en masse ny viden om planter og dyr.

Hvis der bygges, bliver det ikke kun ærgerligt med genhusning, men også legepladsen vil være i skygge og gemt væk. Det vil betyde, at mine børn og deres kammerater mister den åbenhed og sollys, de nyder så meget.

Foruden af selve ejendommen, som institutionen ligger i, vil blive "klemt" inden mellem høje byggerier på tre sider.

Legepladsen glæder børnene, pædagogerne og selv folk, der går forbi. Den er et kærkommet mødested for hundeejere på Bryggen. Det er et tiltrængt åndehul midt i et tætbebygget Bryggen, der skal bevares. Området fra Sturlausgade og Snorresgade ned mod havnefronten er i forbvejen kendetegnet ved flere store bygninger der tager lys og luft fra byrummet. Derfor håber jeg virkelig, at I vil overveje konsekvenserne, inden I tillader byggeriet.

Kom gerne forbi og se selv, hvad det vil betyde for Børnehuset Bryggen og mine børns oplevelse af naturen på Snorrestien.

Tak for jeres tid.

De bedste hilsner

Rasmus, på vegne af mine børn og deres venner i Børnehuset Bryggen

Svar til: Høring 61463 af: DSB Ejendomme

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

67

INDSENDT AF

DSB Ejendomme

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB

BY

Taastrup

POSTNR.

2630

ADRESSE

Telegade 2

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar med bilag.

MATERIALE:

kps koebenhavn hoeringssvar dsb 2023-09-28 dho.pdf

bilag 1.pdf

bilag 2.pdf

bilag 3.pdf



Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V

Bemærkninger til kommuneplanstrategi 2023 - Fremtidens klimavenlige hovedstad

Kære Københavns Kommune

På vegne af såvel DSB som vores datterselskab DSB Ejendomsudvikling A/S (DSB) takker jeg for modtagelsen af kommuneplanstrategi 2023. Strategien har DSB's store interesse i forhold til, at DSB planlægger at renovere stationer i en samlet stationsstrategi omkring togets bæredygtige transportform og i forhold til, at DSB har igangsat processen med at udvikle ca. 460.000 m² stationsnære grundarealer og tinglyste byggeretter over baneterræn i kommunen. Her spiller DSB fuldt ind i Københavns Kommunes vision for bæredygtighed og biodiversitet i byudviklingen, blandt andet ved certificering efter DGNB. DSB anser sig selv som langsigtet ejer af byudviklingsområder gennem 50 % ejerskab til vores joint venture-selskaber, som bygger og udlejer byggeri i områderne.

Vi er helt enige i strategien omkring fortætning af stationsnære områder i eksisterende byområder og omkring blandet by og biodiversitet, som DSB søger indarbejdet i udviklingsprojekterne. Overordnet foreslår vi derfor en tilføjelse af stationsnære arealer til kortet over behov for nye arealer side 55 som potentialer for byudvikling: Det er arealer omkring Hellerup Station samt Svanemøllen Station og de nærliggende værkstedsarealer Helgoland. I alt udgør de 2 områder ca. 60.000 m² byggegrund. Byggeretten i luftrum over baneterræn er tinglyst på ejendommen, jf. bilag 1 med det tilhørende eRids. Det bemærkes, at omkostningerne ved at bygge over spor er høje, hvorfor et sådant udviklingsprojekt vil kræve en stor tæthed for at hænge økonomisk sammen (C3 plus).

Svanemøllen og Helgoland arealerne ligger indenfor 600 meters gåafstand fra stationens eksisterende gangbro over spor. De er samtidig bindeled mellem Østerbro og aktive fritidsområder ved havn og strand. I takt med, at togvedligehold på arealerne stopper (forventet i 2030), ønsker DSB som transformationsområde i kommuneplanen at skabe en blandet bydel med styrkede stiforbindelser mellem byen og fritidsområderne. På bilag 2 er vist de luftbyggeretter og grundarealer, som er i spil.

Økonomi

Ejendomme

28. september 2023

DSB
Telegade 2
2630 Tåstrup
CVR 25 05 00 53

Direkte 24680566
dahol@dsb.dk
www.dsb.dk

Deres dato: 1. august 2023

Fakta om arealerne, alle Udenbys Klædebo Kvarter:
Svanemøllen/Helgoland i alt 54.980 m²:
Luftrum jf. servitut: del af matr.nr. 6317a
Grundareal: ca. 17.850 m²
Ejendom: matr.nre. 6316 og 6273
Grundareal: 37.130 m².
Hellerup i alt 6036 m²:
Ejendom matr.nre. 6214a og 6213a
Grundareal 3.876 m²
Ejendom Matr.nr: 6213b
Grundareal: 2158 m²



Hellerup arealerne ligger indenfor 300 meters gåafstand fra stationens eksisterende perronbro og -tunnel. DSB ønsker at udvikle området som en helhed med boliger i respekt for nærheden til villaområdets solitære bygninger langs Ryvangs Allé. Her tænkes skabt mindre rum og mødesteder for beboere og besøgende. Bilag 3 viser det areal, som er i spil.

Omkring generelle kommuneplanrammer vil vi anmode om, at bilparkeringsnormen for byudviklingsområder i stationsnære områder rammesættes på samme måde som centrum-områder i Kommuneplan 2019, dog således, at der for erhverv kan etableres flere parkeringspladser ved behov. Dette ønske er begrundet i de mange arealkrav, der i forvejen er til fortætning i områderne.

De generelle kommuneplanrammer for cykelparkering i byudviklingsområder foreslås justeret således, at en del af cykelparkeringsnormen for alle anvendelser op til f.eks. 15-20 % kan placeres i større fællesanlæg som ikke er i umiddelbar nærhed til byanvendelsen. Det kan ligeledes overvejes om reglen kun skal gælde for bilfri eller delvis bilfri områder. Forslaget begrundes i, at cykler i dag er mange forskellige ting, størrelser og pris, hvorfor særlige behov for at kunne tilbyde sikkerhed, aflåsning, faciliteter m.v. med fordel kan samles et sted og ikke indrettes på mange lokaliteter. Samtidig muliggøres fællesbrug af cykler f.eks. ved at grundejer- eller ejerforeningen etablere delecycel-ordninger således, at det f.eks. er unødvendigt for alle at investere i en ladcykel.

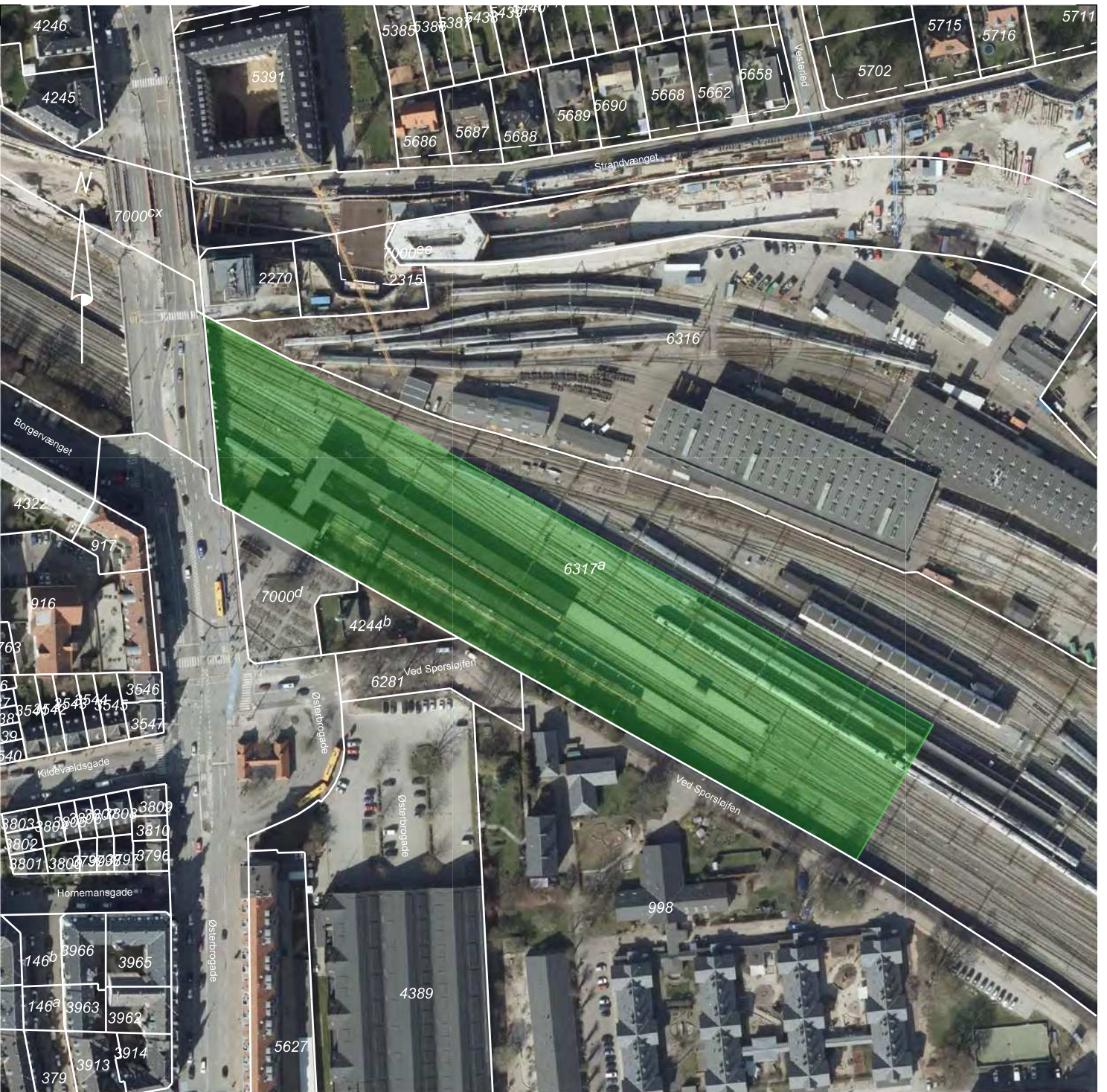
Derudover foreslås, at strategien skal behandle en ændring af bygningshøjder, fordi nye bygningsmaterialer vil øge etagehøjden, hvorved kommuneplanrammernes aktuelle maksimum på 24 meter utilsigtet kan komme til at reducere etageantallet i udviklingsområderne. Dette vil føre til fortynding i stedet for fortætning. Samtidig bør der skabes mulighed for at placere teknik på tag uanset bestemmelsen om bygningshøjde og andre restriktioner, fordi kældre indtil videre har et problematisk CO2-aftryk og derfor undgås.

I øvrigt bemærkes, at potentialeareal nr. 5 kaldes "Godsbaneterrænet" gennem hele strategien. Det skal nu hedde "Jernbanebyen".

Med venlig hilsen

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

David Holkmann Olsen
Chef for Byggeri og Udlejning



Det bekræftes, at der er overensstemmelse mellem rids og fremsendt GML-fil.

eRids

udfærdiget i forbindelse med tinglysning af servitut.

Signaturforklaring:

Byggerettigheder

Matr.nr.: 6317a

Ejerlav: Udenbys Klædebo Kvarter, København

Kommune: København

Beliggende: Svanemøllen Station, Østrebrogade 246, 2100 København Ø

Dato: 17. Februar 2015

Målforhold 1:2000

J. NR.: 158010

Sign. ak1/bn

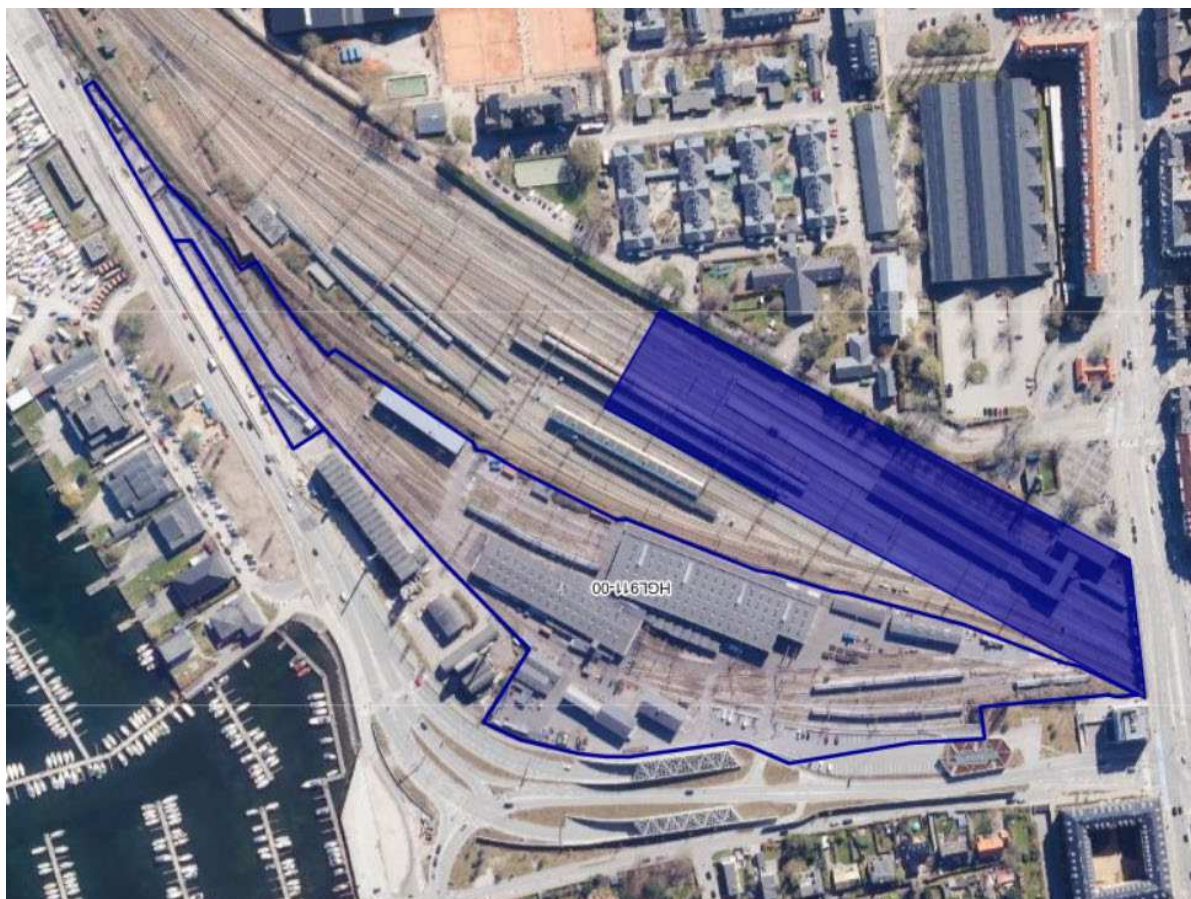
MOLBAK
Landinspektører A/S

Tlf.: 702 00 883 - Fax: 702 00 884
www.molbak.dk - molbak@molbak.dk

- Ledreborg Allé 130A, 4000 Roskilde
- Greveager 7, 2670 Greve
- Carolinevej 2A, 2900 Hellerup
- Galoche Alle 15, 4600 Køge
- Postbox 430, 4700 Næstved

Bilag 2 – oversigt over arealer

Helgoland/Svanemøllen



Følgende arealer indgår i vurderingen af et fremtidigt byudviklingsområde:

Blå stregafgrænsning

Matr . 6316, Udenbys Klædebo Kvarter, København, 35.732 m²

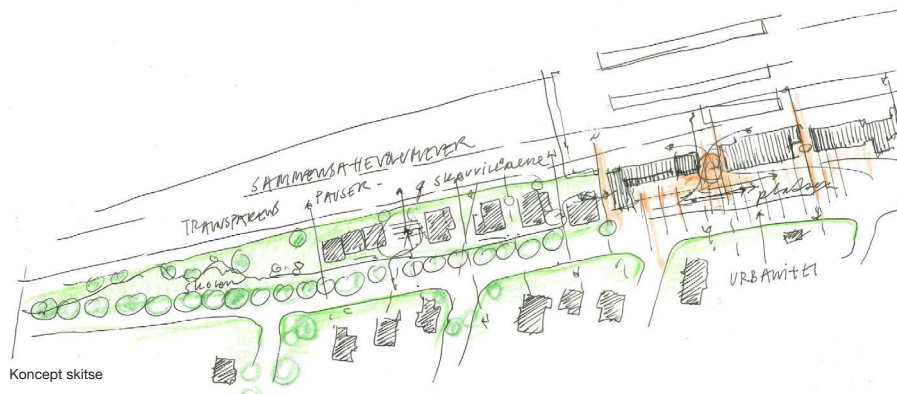
Matr. 6273, Udenbys Klædebo Kvarter, København, 1.398 m²

Blåt udfyldt område

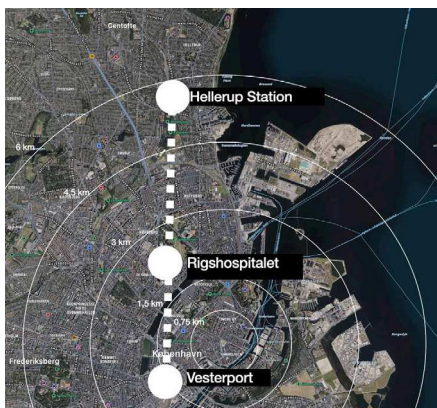
Luftbyggeretter, ca. 17.850 m², jf tinglyst servitut

HELLERUP STATIONSOMRÅDE

Vi ønsker at styrke og udvikle den eksisterende stationsbygning og opgradere området omkring stationen. Hellerup station vil gå fra at være en forstadsstation til et urbant knudepunkt og rejsecentrum. Området er vokset sammen med København og etableringen af den eventuelt fremtidige eksprestunnel vil være med til at styrke Hellerups Stations rolle som knudepunkt i Storkøbenhavn. Togene vil køre med flere afgang og styrke nærheden til København. Stationens nye rolle stiller krav til nye programmer og identitet for området. Forslaget fortætter med omtanke for områdets eksisterende kvaliteter herunder arkitektoniske værdier og den markante eks. træ række. Forslaget går ind og styrker området som mødested, skaber rammer for nye fællesskaber og en opgradering af det grønne område. Typologien tager udgangspunkt i konteksten og kunne evt. være punkthuse der har samme karakter som villaområdets solitære og fint detaljerede bygninger; med karnapper, udspring, gavlmotiver og rejste tage.



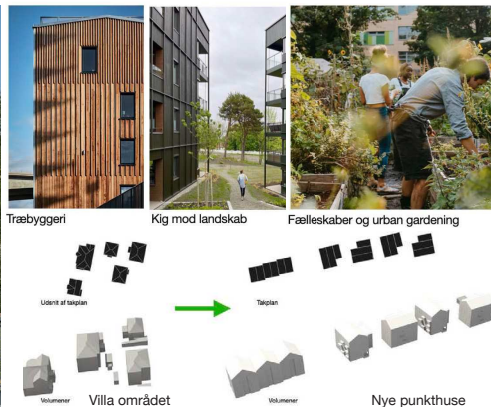
Koncept skitse



Til urban knudepunkt og rejsecentrum



Billede af stationen i dag



Punkthusenes typologi
Hellerup Stationsområde i Høringsvar til kommuneplanshøring | 1

HELLERUP STATIONSOMRÅDE

Vi ønsker at fortætte og by udvikle indenfor en centerramme C3, da vi ligger stationsnært.

Lokalområdet har mange skoler, men ikke mange ungdomsboliger. Forslaget skaber rammer for dette.

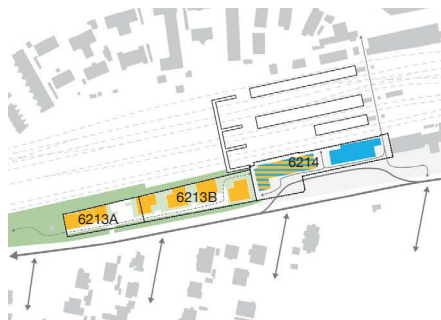
Lokalområdet savner mindre mødesteder til beboerne og besøgende - forslaget skaber mødesteder, pladsdannelse og udnytter potentialet i det eksisterende grønne område til at skabe et attraktivt grønt rum for beboere og besøgende.

Offentlige programmer ved stationen påtænkes at styrkes i en fremtidig udvikling og med den nye stationsbygning samt renovering af den eksisterende stationsbygning.

DATA	
Bebyggelsesprocent jf. C3:	max. 185%
Grundstørrelse:	6036 m ²



Situationsplan



Programmatisk plan

- Matrikel afgrænsning
- Boliger
- Erhverv & boliger
- Erhverv
- Grønt område
- Rekreation
- ↔ Eks. veje og forbindelser
- ⋯ Ny forbindelse



Illustration fra sydøst

Svar til: Høring 61463 af: Jette Ingerslev

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

66

INDSENDT AF

Jette Ingerslev

BY

København V

POSTNR.

1556

ADRESSE

Dantes Plads 3, 1. th.

HØRINGSSVAR

KPS23-Høringssvar: Er en p-kælder på Dantes Plads - nyttig? - holdbar? - smuk?

Nyttig?

Nej. Der er rigeligt med ledige p-pladser i p-anlæg i området iht. opgørelse foretaget af Beboerforeningen for Dantes Plads. Det er ikke bæredygtigt at bygge nyt p-anlæg, når kapacitet allerede forefindes. Slet ikke, når kommunen ønsker en bilfattig, menneskevenlig og sundere Middelalderby.

Nej. Vester Voldgade er fredeliggjort til cyklister og gående mellem Rådhuspladsen og Havnen/ Lille Langebro. Der ikke skal tilføres 1.000-1.200 nye biler / dag = 3 biler per minut i dagtimerne. Det vil forulempe de "bløde trafikanter" og forurene miljøet.

Nej. Anlæggelse forudsætter fældning af mindst 24 robinie-træer, der nu optimerer miljøet på pladsen ved at give skygge og hygge, kølighed og mindre CO₂.

Nej. Tilkørslen vil fjerne mindst 250m² af den mindst forurenede del af Dantes Plads og halvere det etablerede areal til udeservering. Dertil tab af areal til elevatorårn, nødtrappe og udluftningskanaler.

Holdbar?

Nej. Undergrunden er yderst ustabil pga. de hydrogeologiske forhold, der bl.a. overraskede ubehageligt ved sidste udbygning af Glyptoteket med foyer i 2006. Q-Park har ikke taget tilstrækkelig højde herfor. Der vil være risiko for sætningsskader på de bevaringsværdige bygninger på Dantes Plads: Glyptoteket, Nationalmuseet/ det fredede pælebaserede Prinsens Palæ, Holckehus og Videnskabernes Selskabs Palæ. Tivolisøen ligger få hundrede meter borte og kan blive påvirket, når vandspejlet sænkes 11 meter i mindst syv måneder i anlægsfasen.

Livscyklusanalyse er undladt, hvorfor holdbarheden af anlægget ikke er dokumenteret.

Smuk?

Nej. Det historiske og grønne byrum vil blive reduceret, "af-grønnet" og maltrakteret af kørselsrampe, elevatortårn, nødtrapper og udluftningskanaler.

Kikket til Glyptoteket blive ødelagt af et fem m. højt og 7-9 m bredt elevatortårn. Den arkitektoniske akse til Christiansborg Slot vil blive afskåret af nedkørslen til p-kælderen. Til- og frakørsel af de mange biler vil påvirke udelivet for de mange mennesker – ikke mindst børn og unge – der bor i området eller besøger 8-9 institutioner, legepladser og 17 museer i området.

Liv og miljø med børn og unges leg på pladsen, ophold, rekreation, events og udeservering vil næppe være attraktiv med flere biler, uro og forurening.

Konklusion

De ansvarlige politikere og embedsmænd bør nyvurdere en evt. anlæggelse af en p-kælder på Dantes Plads ud mod cykelgaden Vester Voldgade.

Klimakrisen og de overordnede planer for hovedstaden fordrer nytænkning, men gerne med basis i Vitruvius' model*: Er det nyttigt? Holdbart? Smukt?

*Utilitas? Firmitas? Venustas? Således spurgte Vitruvius (75-25 BC) i Rom, når værdien af arkitektur skulle vurderes. Metoden er stadig brugbar, visionær og klog.

Med venlig hilsen

28.09.23

Jette Ingerslev

Speciallæge, dr. med.

Dantes Plads 3, 1. th

1556 København V

Tlf. 40 72 38 72

Svar til: Høring 61463 af: Jette Ingerslev

APPLICATION DATE

28. september 2023

SVARNUMMER

65

INDSENDT AF

Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende områder

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende områder

BY

København V

POSTNR.

1556

ADRESSE

Dantes Plads 3, 1. th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar KPS23: Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende områder anmoder hermed om, at anlæggelse af en p-kælder på Dantes Plads genovervejes og annulleres for at værne om byrum og klima.

Information om Dantes Plads

Dantes Plads er et historisk byrum, planlagt sammen med Glyptoteket af brygger Carls Jacobsen i 1888.

Den afgrænses af Glyptoteket, Nationalmuseet, Holckehus og Videnskabernes Selskabs palæ. Den har en belægning af gule klinker, afbrudt af bede med høje træer og blomster. Bænke og små bakker indbyder til ophold og aktiviteter for store og små. Der er kunstværker, der hylder sprogforskere og poeten/ politikerne Dante Alighieri. Der er udeservering, erhverv og forretning, der stiller møbler til rådighed på pladsen.

Dantes Plads er et bevaringsværdigt byrum med plads til natur, kultur og fritid i respekt for byens historie og klima. Jf. arkitekt Jan Gehl's bog Byer for mennesker.

Pladsen skal ikke maltrakteres af Q-Parks p-kælder med ind/udkørsel over cykelgaden Vester Voldgade. Bilerne skal ud ad byen og ikke ind, således som politikerne principielt allerede har besluttet.

Præmisser for revurdering af en p-kælder

1. Der er mange uudnyttede p-pladser i 15 -20 p-anlæg i området (jf. Beboerforeningens opgørelse).

2. Undergrunden består af mixed opfyld oven på strandområde med underjordiske strømninger, der giver uforudsigelige hydrogeologiske forhold (jf. problemer ved kælderudvidelsen på Glyptoteket i 2006). Vandspejlet står højt. Påbudte hydrogeologiske modelforsøg er ikke gennemført, og beskrivelse af forankring med jernankre i undergrunden forefindes ikke i ansøgning om byggetilladelse eller korrespondancer. Jf. De massive tekniske problemer med Søfartsmuseet i Helsingør, hvor gulvet – uforudset - måtte fikseres i undergrunden med 466 jordankre - dybere end Rundetårns højde (2013).
3. Tivolisøen og de tilgrænsende bygninger kan skades ved sænkning af vandspejlet op til 11 meter i mindst 7 måneder under byggefasen.
4. Som planlagt i 2006 med Metropolzonen er den fredeliggjorte Vester Voldgade nu tæt pakket af cyklister og børn til skole, børneinstitutioner og de 17 museer. Dertil områdets beboere, erhvervsdrivende og turister.
5. Dantes Plads udsættes for stor forurening fra H. C. Andersens Boulevard og betydeligt mindre fra Vester Voldgade. Forventede 1.000 - 1.200 biler ind og ud vil forværre forureningen til fare for specielt børns sundhed. Dødeligheden og sygeligheden i byen er i forvejen høj som følge af forurening.
6. De berømmede og værdifulde kik eller arkitektoniske akser mod Glyptoteket og Christiansborg Slot vil blive spoleret af køreramper, elevatortårn, trapper og udluftningskanaler = ubodelig skade.
7. Den klimamæssige CO₂ belastning vil være høj under byggeri og brug, incl. vedvarende behov for pumper.
8. Der skal omlægges talrige forsyningsledninger med øget CO₂ udledning til følge: Fjernvarme, el – både høj- og lavspænding, transformatoranlæg x 2, TV og internetkabler, vandhovedledning og kloakker.
9. Fra 01. januar 2023 indfases Bygningsreglementets krav til klimaaftryk for bygninger over 1.000 m².

De ansvarlige politikere og embedsmænd bør forlange gennemførelse af livscyklusanalyse (LCA) for et så kompliceret og uforudsigeligt byggeri som en p-kælder midt mellem fredede og bevaringsværdige bygninger som Glyptoteket, Nationalmuseet, Videnskabernes Palæ og Holckehus.

Optælling af P-pladser

Beboerforeningen støtter den planlagte optælling af p-pladser med følgende anbefalinger:

1. De planlagte optællinger af p-pladser (offentlige og private) i Hovedstaden bør foretages i samarbejde med lokaludvalgene og lokale beboerforeninger, der har kendskab til de relevante byområder.
2. Belægningsprocenten for p-anlæggene bør opgøres. Det vil muligvis møde modstand hos ejerne af p-anlæggene. MEN: Skal parkeringsoversigten give mening, så skal belægningsprocenten kendes.

Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende områder (CVR 4236 1763) v. formand Jette
Ingerslev

Dantes Plads 3, 1. th.

1556 København V

Tlf. 40 72 38 72

Svar til: Høring 61463 af: Kgs. Enghave Lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

64

INDSENDT AF

Kgs. Enghave Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Lokaldemokrati

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

MATERIALE:

hoeringssvar kps kgs. enghave lokaludvalg.pdf

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg Forslag til Kommuneplanstrategi

Kgs. Enghave Lokaludvalg har på to møder drøftet det forslag til Kommuneplanstrategi, der nu er i offentlig høring. Lokaludvalget finder, at der er mange gode tanker i

Vi henviser til vores høringssvar af 8. maj 2023 på den interne høring. Dette høringssvar er vedlagt i kopi.

Lokaludvalget er tilfredse med, at forslaget i den nye version er blevet mere læsevenligt.

Nedenstående oversigt henviser til de enkelte sider i kommuneplanstrategien.

Byudvikling

Større igangværende byggeprojekter (s. 26-27)

Som lokaludvalget bemærkede i det tidligere høringssvar af 8. maj 2023, undrer vi os over, at man er kommet frem til, at der kan rummes 5000 boliger i området Bådehavnsgade. Der lægges op til en meget høj byggeprocent for at projektet kan realiseres. Så mange nye beboere i området tættest på Sydhavnstippen ("Tippen"), vil lægge et meget stort pres på vores naturområde og passer ikke sammen med det lave byggeri i de gamle områder af Sydhavnen. Derfor mener Lokaludvalget, at der skal være en lav bebyggelsesprocent i Bådehavnsgade Vest.

Trafikafviklingen kommer også under pres. Bådehavnsgade er i sig selv en flaskehals (blind vej), og det vil sige, at beboere med bil kun har en vej ud, og det er til den i forvejen meget belastede Sydhavnsgade, hvor trafikken så skal mødes med trafik til og fra Holmene, Sjællandsbroen, Vasbygade, Enghavevej, P. Knudsens Gade, Ellebjergvej mm.

Lokaludvalget vil igen foreslå, at der gennemføres en trafikanalyse af de store indfaldsveje i Sydhavnen, især Sydhavnsgade/Bådehavnsgade

20. september 2023

Sagsnummer
2023-0347978

Dokumentnummer
2023-0347978-1

Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg
Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN-nummer
5798009800473

www.kk.dk/lokaludvalg

krydset, så det kan beregnes, hvor meget yderligere biltrafik, området kan belastes med.

Med hensyn til Tippen, viser vores borgerpanelundersøgelser og anden borgerinddragelse, at borgerne i Sydhavnen fremhæver bevarelse af Tippen som det naturskønne og grønne område, som det er i dag.

Mobilitet (s. 36)

Det er lokaludvalgets opfattelse, at der mangler gode forbindelser med offentlig transport, f.eks. metro til større arbejdspladser, herunder hospitaler, hvis der skal flyttes fra biltransport til offentlig transport.

En by for alle (s. 42).

Lokaludvalget kan tilslutte sig, at problemet med manglende læger er stigende. Dette er meget tydeligt i Sydhavnen. Lokaludvalget mener, at der bør arbejdes for i samarbejde med bygherrer og boligselskaber at skabe egnede lokaler til lægepraksis og lægehuse, hvor det vil være muligt for flere læger at dele lokaler.

Sammenhængende By (s. 44-45)

Lokaludvalget er glade for, at stiforbindelsen mellem Bådehavnsgade og Sluseholmen er taget med i planen på kortet under pkt. 6.

Sammenhængende by (s. 46)

Lokaludvalget er enige i, at "Byudviklingen af større nye områder skal koordineres med udbygningen af den kollektive trafik og gode forbindelser til den eksisterende by, så beboere og ansatte har god mulighed for bæredygtig kollektiv transport, cykling og gang." Vi finder det væsentligt at pege på, at det ved byudviklingen af Teglhølm og Sluseholmen ikke er lykkedes at være på forkant med at koordinere byudvikling og udvikling af kollektiv transport. Her har den kollektive transport haltet efter en udvikling, hvor ca. 15.000 borgere har bosat sig på de to holme, senest bl.a. illustreret ved, at reparationer på Teglhølmegade har medført, at den eneste buslinje gennem Teglhølm og Sluseholmen, linje 7A, har været omlagt i foreløbigt 10 måneder.

Sammenhængende By (s. 51 og 56)

Lokaludvalget finder, at det er vigtigt, at nyopførte boliger bliver fleksible, så der f.eks. kan sættes en ekstra væg op. Det vil give flere børnefamilier mulighed for at blive boende i København.

En by med erhverv og studiemiljø (s. 59-60)

I Sydhavnen mangler vi både erhvervs- og ungdomsuddannelser. Lokaludvalget ønsker, at der arbejdes på at sprede disse uddannelser flere steder i byen, så der kommer flere unge til bl.a. Sydhavnen.

Lokaludvalget ser også gerne, at der udover det planlagte ungemiljø på Enghavevej arbejdes på at skabe et godt ungemiljø ved den nye udskolingskole i Bådehavns-gadekvarteret. Et ungemiljø her vil kunne bringe unge fra Holmene, Bådehavns-gade og det gamle Sydhavnen sammen og skabe "venskabsbroer" på tværs af det nye og det gamle Sydhavnen.

Turisme (s. 62)

Kommunen bør i samarbejde med Wonderful Copenhagen sikre, at turismen spredes i hele København, dette kan gøres ved at spørge bydelene, hvilke attraktioner, de vil fremhæve i deres bydel.

Klima- og energiløsninger (s. 74)

I det udkast til Kommuneplanstrategi, der var i høring frem til maj i år, var der en plan om at involvere borgerne i f.eks. energifællesskaber. Denne plan fremgår ikke at det eksisterende udkast, hvilket vi mener er beklageligt.

Grønne Områder (s. 76)

Lokaludvalget er enige i planen om at højne biodiversiteten og at sikre, at Københavnerne fortsat skal have let adgang til grønne og rekreative arealer. Derfor vil det give god mening at bevare de områder der i dag er grønne, herunder Sydhavnstippen.

Lokaludvalget mener, at det er vigtigt at sikre grønne korridorer – dvs. sammenhængende naturområder. Men biodiversiteten skal også omfatte de områder der i forvejen er "grønne" (midtterraber mm) men som i dag fremstår som maskine klippede grønne græsplænen med påskeliljer. Disse rabatter kunne med fordel blive beplantet med vilde blomster. Det vil også være nyttigt at sikre bedre adgang til bløde trafikanter ind mod grønne områder, legepladser mm ved at fjerne hegn og gøre områder mere tilgængelige.

Kultur og fritid - udvikling med respekt for byens Sjæl/Kulturarv (s. 86)

Byens sjæl er mere end blot bygninger men bør også rumme mere alternative, skæve borgere, så forskellige typer af københavnere også i fremtiden har en plads i byen. Dette bør gælde for flere områder end dem der er blevet udpeget (f.eks. kunne man godt indtænke området omkring Stejlepladsen i at bevare byens sjæl ved at opføre et antal skæve boliger der).

På side 92 drøftes dilemmaet mellem en byudvikling i kraftig vækst og bevarelse af byens sjæl og kulturarv. Lokaludvalget vil i den forbindelse pege på, at de gamle fabrikshaller og andre gamle bygninger på Godsbanerænnen med fordel kan genbruges i den kommende udvikling af dette

område. Det samme bør ske ved byudviklingen af Bådehavsgadekvarteret. Også her er der bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer.

Venlig hilsen
Joan Røge
Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Peter Juhl

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Peter Juhl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Peter Juhl

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Poul Reumerts Vej 27

HØRINGSSVAR

Placeringen ved vandet er en af Københavns store attraktioner, både for borgere og gæster. Derfor bør adgangen til det blå København forbedres så flere kan få glæde og gavn af vandet. Og der er stor efterspørgsel på havnepladser.

Konkret kan det gøres ved at færdiggøre lystbådehavnen ved Prøvestenen, permanentgøre erstatningshavnen til Svanemøllehavnen ved Nordhavn, når tunnelbyggeriet er færdigt, tænke lystbådehavne ind i udviklingen af Refshaleøen og i Lynetteholm-projektet.

Det gælder ikke kun havnepladser til lystbåde, det gælder også ro- og kajakklubber, mulighed for isætning af joller, padle-boards, kanoer mm.

Ved bedre adgang til og brug af det blå København er det muligt at give flere borgere adgang til naturen, både den grønne og den blå.

Svar til: Høring 61463 af: Jens Toudal

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

62

INDSENDT AF

Jens Toudal

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafikselskabet Movia

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby

HØRINGSSVAR

Se venligst Movias høringssvar til kommuneplanstrategi 2023 for Københavns Kommune i det vedhæftede dokument

MATERIALE:

hoeringsvar fra movia til kommuneplanstrategi 2023 for koebenhavns kommune.pdf



Dokumentnummer
1656904

Dato
27.09.2023

Sagsbehandler
JTJ

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar fra Movia til planstrategi for Københavns Kommune

Københavns Kommune har d. 1. august fremsendt forslag til kommuneplanstrategien *Fremtidens klimavenlige hovedstad* i høring med frist den 29. september. Vi har med stor interesse læst forslaget til kommuneplan og fremsender hermed bemærkninger til planen.

I første halvdel af 2023 har Movia sørget for kollektiv mobilitet til de 207.000 københavnere, der dagligt besøger et af de ca. 1.000 stoppesteder og stiger på en bus i kommunen. Dette er en stigning fra sidste år, hvor der var 180.000 daglige buspåstigere og samlet set 59 mio. rejsende, der steg på en bus.

Fra Movias side vil vi gerne kvittere for en planstrategi, der i sin redegørelse inddrager den øvrige by- og trafikudvikling i hovedstadsregionen, og helt overordnet viser kommuneplanstrategien retning for et styrket samarbejde, samt en dialog om den sammenhængende mobilitet i regionen. Med afsæt i Movias mobilitetsplan ønsker vi således med høringssvaret at bidrage til mobilitetsperspektivet i kommuneplanstrategien.

I Movias mobilitetsplan fastlægges det strategiske bus- og toget på baggrund af lov om trafikselskaber, hvor kommuner og regioner beslutter, hvilke linjer der er en del af det strategiske net. Det er særligt vigtigt, at der planlægges for gode korrespondancer for busserne i det strategiske net i forhold til jernbanerne, fordi det er her, at langt de fleste passagerer er.

En by med erhverv og studiemiljø

Busdriften i Københavns Kommune udføres af private busoperatører på baggrund af udbud og planlægning fra Movia. De private operatører indgår i en konkurrence på ejendomsmarkedet om ledige og egnede erhvervsarealer til busgarager. I dag er der tilstrækkeligt med garageanlæg i hovedstadsområdet. Men i takt med byudviklingen bliver det sværere at finde velbeliggende arealer, som busoperatørerne er i stand til at betale. Hvis der ikke er garageanlæg i tilknytning til en buslinje, får busserne længere tomkørsel til og fra endestationen. Det fører til højere udgifter til busdriften for kommuner og regioner. Omstillingen til elbusser skærper problemstillingen, da opladning sker på garagerne – og øget tomkørsel betyder, at den enkelte bus kan køre kortere tid med passagerer, før den skal tilbage til garagen og lade op.

En væsentlig del af Movias busser kører i København, men for nyligt fraflyttede Arriva det sidste garageanlæg i Københavns Kommune. Arealet ved Sibeliusgade er i kommuneplanstrategien en del af byudviklingsområdet Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro.

Movia skal opfordre til, at adgangen til busgarager indgår i overvejelserne til den kommende Kommuneplan

2024 på baggrund af Kommuneplanstrategi 2023.

Eksempelvis kan det overvejes, om der skal skabes planmæssigt grundlag for, at et mindre garageanlæg kan etableres i konstruktion i en samlokalisering med byudviklingsaktiviteter, jf. eksempelvis etableringen af et garageanlæg i stueetagen i en boligejendom på Fasanvej i Frederiksberg Kommunes lokalplan 182. Det skal i den forbindelse afklares, hvordan aktiviteten miljøklassificeres, når anlægget alene betjenes med el-busser, der kræver væsentligt mindre service, og alle støjende aktiviteter er indkapslet i bygningen.

Hovedstadens byudvikling og mobilitet

I denne planperiode er der gennemført en række tiltag, der forbedrer forhold for busdriften og de mange buspassagerer i Københavns kommune, men da der samtidig er en stigende trængsel på vejene, er der fortsat behov for en prioritering i form af busbaner, stoppesteder og signalteknik til at sikre bussernes fremkommelighed. Københavns Kommune har med planstrategien sat en række udviklingsmål, som understøttes af Movias mobilitetsplan:

”at byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik”¹

Genetableringen af stoppestederne på Hillerød motorvejen, der giver bedre adgang til Tingbjerg eller 9A's betjening af Irma-byen i Rødovre er eksempler på denne tværkommunale indsats. Endelig har Københavns Kommune arbejdet sammen med de øvrige kommuner langs linje 150S om en undersøgelse af buslinjens potentiale for at tiltrække flere passagerer. Resultatet af undersøgelsen viste, at der samlet set bliver byudviklet markant langs linjen, og at nuværende og fremtidige aktiviteter øger behovet for transport, så der er et stort potentiale for passagertilvækst på linje 150S. På tværs af tiltag der forbedrer bussernes fremkommelighed, gælder et mål om at skabe en positiv spiral, hvor flere rejser kollektivt med faldende trængsel til følge og en øget udnyttelse af kapaciteten. Dette giver en bedre økonomi og øgede muligheder for at udvide betjeningen.

At københavnere har foretaget nye valg af transportformer, fremgår tydeligt af fig. 2.8² over turfordeling. Særligt perioden med Covid-19 har fået flere til at gå, mens mange ture på cykel og kollektiv transport blev valgt fra. Vi har i Movia gjort det lettere at kombinere cyklen og bussen ved at tillade cykelmedtagning på en række linjer udenfor myldretid med et mål om at øge antallet af netop disse kombinationsrejser.

Planstrategien har et mål om, at 75% af alle ture foretages til fods, på cykel eller med kollektiv transport og dermed bliver det fremover endnu vigtigere, at infrastrukturprojekter i disse transportformer understøtter hinanden. Dette kan ske ved at sikre, at der er sammenhængende net af henholdsvis fodgængerforbindelser, cykelstier eller buslinjer der knytter byen sammen. Yderligere kan der med fordel arbejdes på skiltning og way-finding forbedres på busterminaler, stationer og stoppesteder.

Behov for nye arealer

Under overskriften *Behov for nye arealer* viser planstrategien både perspektivområder, der skal byudvikles på længere sigt, men også de områder som er i gang eller starter i første del af planperioden. Hovedparten af områderne ligger indenfor det strategiske busnet, hvilket sikrer en grøn mobilitet for områdernes kommende beboere. Særligt vil vi i Movia gerne kvittere for det gode samarbejde om busbetjeningen af Godsbaneterrænet, hvor busdriften indgår som en bærende del af den kollektive betjening af området. Dette

¹ Fremtidens klimavenlige hovedstad; side 20, pkt. 2

² Fremtidens klimavenlige hovedstad; side 31

arbejde vil vi gerne fortsætte på kommende byudviklingsområder, hvor der kan være en synergi i at revurdere busbetjeningen.

De eksisterende boliger på Margretheholm er et eksempel på et område, hvor udviklingen af nye perspektivområder i umiddelbar nærhed som nordøstamager og på Kløverparken kan være en indgang til at se på en samlet betragtning af hele området. Undervejs i udviklingen af Margretheholm har Københavns Kommune og Movia forstærket busbetjeningen af området, men der er også et behov for at eksisterende stoppesteder forbedres i takt med byfortætningen. De to stoppesteder på Refshalenvej benyttes nu årligt af 200.000 passagerer hver, og som det ses af nedenstående billeder, er det oplagt at forbedringer bænke, fortovsarealer, læskærme og trafikinformation:



Endelig ser vi i Movia et behov for en dybere dialog om den kollektive busbetjening af Refshaløen, hvor en trinvis udbygning af busnettet kan skabe grundlaget for den kommende byudvikling, samt fungere som tilbringer til nye stationer. Derudover er Refshaløen hjemsted for havnebusserne, hvor havnebassinet deles med havnerundfarterne og der for begge parter vedkommende er tilhørende servicefunktioner. Disse funktioner er essentielle for den fremtidige drift af havnebusserne og bør indgå i den fremtidige udvikling af Refshaløen.

Movia vil derfor samlet set gerne opfordre til, at Københavns Kommune fortsat lader det strategiske busnet indgå i udpegnings- og placeringen af nye byudviklingsområder.

Et styrket samarbejde

Movia ser frem til fortsat dialog og samarbejde med Københavns Kommune om sikring af de bedste mobilitetsløsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport, men også i et bredere planlægningsmæssigt perspektiv.

Movia vil i den forbindelse gerne tilbyde en dialog, hvor den fremadrettede indsats for at sikre sammenhængende, attraktiv mobilitet kan drøftes nærmere, herunder Movias bistand hertil.

Venlig hilsen
Per Gellert
Plandirektør, CPO
Trafik og Planlægning, Movia

Svar til: Høring 61463 af: Ron Amir

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Ron Amir

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DI Byggeri Hovedstaden

BY

København V

POSTNR.

1553

ADRESSE

H. C. Andersens Boulevard 18

HØRINGSSVAR

For DI Byggeri Hovedstaden og de virksomheder i København, vi repræsenterer, er det helt afgørende, at København også fremover er en levende by med blandet erhverv, hvor der er plads til, at byggevirksomheder, håndværkere m.v. kan drive deres virksomhed på smidig og effektiv vis, hvor fremkommelighed for virksomhedernes medarbejdere, materiel og grej er høj.

At der er ordentlig plads for byggevirksomheder og håndværksvirksomheder til at udføre opgaver og transportere medarbejdere og materiel til opgaver forudsætter i praksis bl.a., at der er plads til parkering af håndværksvirksomhedernes biler/køretøjer, når de skal varetage opgaver i København.

DI Byggeri Hovedstaden er meget tilfredse med de erhvervsparkeringspladser, der forefindes i København. De letter adgang til at udføre opgaver for mange virksomheder. Men antallet af erhvervsparkeringspladser er utilstrækkeligt, og kapaciteten er for lav.

Derfor foreslår DI Byggeri Hovedstaden, at antallet af erhvervsparkeringspladser fremover gradvist øges i København med anslået 30-50 pct. i forhold til det nuværende antal. Behovet for flere erhvervsparkeringspladser forefindes i hele København, herunder i Middelalderbyen.

En udvidelse af erhvervsparkeringspladserne kan godt ske i en ordning, hvor erhvervsparkeringspladserne alene er tilgængelige indenfor almindelig arbejdstid, fx i tidsrummet kl. 7-17, hvor parkeringspladserne udenfor dette tidsrum er tilgængelige for andre billister.

I takt med at flere biler, herunder håndværkernes biler, bliver eldrevne, bliver det samtidig afgørende, at der bliver nemmere adgang til ladestandere i hele København. Derfor opfordrer DI Byggeri Hovedstaden til, at antallet af ladestandere øges betydeligt i hele København.

Samtidig opfordrer DI Byggeri Hovedstaden til, at Københavns Kommune i kommuneplanstrategien indtænker, at byggevirksomheder og håndværkere har behov for, at der er plads for håndværkerne til, at de kan opbevare materiel, grej, udstyr og andet i små lagre (håndværker-hubs) rundt omkring i byudviklingsområderne og i de traditionelle erhvervsområder i byen, så håndværkerne ikke dagligt skal fragte grej, materiel m.v. ind i byen udefra til skade for transporttid, CO2-udledning m.v. Håndværkerhubs bør derfor indtænkes i Københavns samlede udvikling for at sikre en nemmere og smidigere adgang til materiel, grej, m.v. for håndværkere og byggevirksomheder.

Svar til: Høring 61463 af: Morten Langebæk

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Morten Langebæk

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sturlasgade 12L 1.th

HØRINGSSVAR

Vedr udstykning af ungdomsboliger på Sturlasgade

Vi er som naboer til det grønne areal bekymrede for den foreslåede udstykning.

Det grønne areal er en særdeles benyttet og højt skattet lille oase. Både for børnene i nærområdet, men også for de lidt ældre aldersgrupper, som her får et lille, fredeligt alternativ til Islands Brygge. Bryggens område ved havnekajen fungerer jo reelt som et tilbud til unge og yngre mennesker, der tiltrækkes af den livlige, aktive, "hektiske" stemning. Det er ikke så relevant for børnefamilierne eller os ældre borgere. Navnlig i de varme måneder er der derfor stor søgning til det grønne areal som et rekreativt område for de af os, der ikke har den rette alder eller interesse for festlighederne ved havnekajen.

Vi håber derfor inderligt, at der ikke gives tilladelse til at bebygge denne lille grønne oase. Den er af meget større betydning for lokalområdets borgere, end arealets forholdsvis beskedne størrelse antyder.

Med venlig hilsen

Morten Langebæk

Svar til: Høring 61463 af: Miljøpunkt Amager

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

59

INDSENDT AF

Miljøpunkt Amager

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøpunkt Amager

BY

KØBENHAVN S

POSTNR.

2300

ADRESSE

JEMTELANDSGADE 3, 4. sal

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Miljøpunkt Amager.

MATERIALE:

kommuneplanstrategi 2023 miljoepunkt amager.pdf

Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune

Amager, 27. september 2023

Miljøpunkt Amagers hørings svar angående Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad

Miljøpunkt Amager takker for muligheden for at deltage i høringen vedrørende 'Fremtidens klimavenlige hovedstad'.

Miljøpunkt Amager ønsker:

- en grøn by med mere bynatur af høj kvalitet, biodiversitet og grønne åndehuller
- en by med bæredygtige transportformer
- en by som snarest bliver CO₂-neutral
- en by som er klimasikret

Byvision for København

Miljøpunkt Amager er enig i at København skal være en sund by, hvor der er fokus på at forbedre luftkvaliteten og hvor det enkelte menneske kan trives både privat og på arbejdet.

Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Miljøpunktet er enig i at luftkvaliteten i København skal forbedres så den lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.

Miljøpunkt Amager undrer sig over hvordan det hænger sammen med en udvidelse af lufthavnen.

Det er positivt, at kommuneplanstrategien fastholder, at 75 % af mobiliteten skal være gående, cyklende og kollektiv trafik, mens biltrafikken skal reduceres til 25 %. Ligeså at der ønskes 0-emmissionsgader og områder med nedsat parkeringsnorm i nyudviklede byområder, samt mere plads til både elbiler og især delebiler.

Som verdens cykel by nr. 1 og en by for mennesker er det afgørende, at København går foran med et stærkt internationalt brand. De turister, som kommer til København, kommer ikke for at kigge på motorveje eller biler. Ifølge VisitDenmark kommer 25 % af alle turister til Danmark, blandt andet fordi de gerne vil cykle. I 2019 lagde disse alene 53 mia. kr. i hovedstaden.

Kvarterhuset
Jemtelandsgade 3, 4. sal
2300 København S
miljopunkt-amager.dk
post@miljopunkt-amager.dk

Dette brand skal København fortsætte - for os selv, for at få gode nye byområder til at bo og leve i, der sætter mennesket i centrum og som en afledt effekt - skabe indtægt fra turisme. Det er bæredygtigt. Støj fra biltrafik, trængsel, ulykker og intensive anlæg og CO₂-udledning understøtter ikke et godt brand som klimavenlig by.

Der skal være plads til alle trafikformer, men det er nødvendigt, at der sker en forbedring af den kollektive trafikbetjening, metro til alle bydele og af cyklisterens vilkår.

Vi ønsker at der etableres 'parkér og rejs'-anlæg ved alle de store indfaldsveje, og vi ønsker at man i større udstrækning kan tage cykler med i den kollektive trafik, som fx metroen.

Overordnet anbefaler vi at pendlertrafikken mellem arbejde og bolig skal optimeres med investeringer i kollektive transportløsninger. Der bør prioriteres efter denne rækkefølge: Tog, S-tog, lokalbane, letbane, metro, BRT (hurtigbus i egen bane), busser, samkørsel og el-delecycler. Det er CO₂-besparende, billigere og mere effektivt end flere motorveje og understøtter udviklingen af en klimavenlig by.

Vi ser frem til bedre metrodækning på Amager og fuld elektrificering af busserne og bifalder, at man fremskynder etableringen af flere ladestandere til el-biler. Vi ønsker trafikken bedre reguleret blandt andet gennem ensretning af veje, og ved specielle trafikkorridorer for den tunge trafik. Vi glæder os over at man arbejder videre med at fremme delebilsordninger i København.

Miljøpunkt Amager ønsker at parkering i langt højere grad sker under jorden og på privat grund. Hermed skabes også forudsætninger for flere grønne lommeparker.

Det er oplagt at bruge parkeringsnormer til at skabe en by med færre biler, der fylder i gaderne og desuden mindre bilkørsel, der udleder CO₂, luftforurening og støj.

I CONCITOs notat om parkering fra 2023 er der set på transportadfærden afhængigt af parkeringsvilkår. Både ved boligen og ved arbejdspladser er færre p-pladser et væsentligt virkemiddel til at begrænse biltrafikken.

Der er alt for mange eksempler på, at Københavns Kommune inviterer pendlere til at tage bilen frem for mere bæredygtige alternativer. Hvis København for alvor vil kalde sig en grøn cykelby og lægge fortiden som bil-by bag sig, kræver det forandringer. Byens vejnet skal omlægges, så trafikken prioriterer cykling og kollektiv trafik, mens biltrafikken tillades på byens præmisser.

Byens vejnet opdeler Københavns gadehierarki, med regionale veje øverst og lokalgader nederst. Vejnettet er afgørende for at regulere trafikken og har en betydelig indflydelse på vores miljø og helbred. Derfor er det vigtigt at tage ansvar og tage opgøret med den nuværende tilgang til biltrafikken i København. Det kræver en ambitiøs indsats og vilje til at prioritere grøn mobilitet og folkesundhed frem for bilernes fremkommelighed.

Først og fremmest bør der sættes klare og ambitiøse grænser for størrelse, funktion og omfang af byens regionale veje og fordelingsgader. Dette betyder en reduktion i antallet af 6- og 4-sporede veje og mere plads til funktioner, der styrker grøn mobilitet, sundhed og ophold.

Strategien mangler forslag til hvilke tiltag, der skal til for at få biltrafikken ned i de eksisterende byområder. Vi forslår derfor, at udviklingen af trafikøer indgår i strategien, som i KP19. Erfaringer fra andre byer viser, at det i væsentlig grad vil kunne mindske trængslen og forureningen i byen og give plads til udvikling af en mere grøn mobilitet, herunder trække pendlertrafik over på den kollektive trafik, med eller uden cykel.

Kommunen bør indtænke trafikøer i flere bydele og gerne i hele København. Trafikøer prioriterer cykling, gang og kollektiv transport, men muliggør stadig kørsel i bil for dem, som har ærinde i bydelen.

Det anbefales derfor at prioritere trafikøer for at nå kommunens mobilitetsmålsætninger. Der er gode erfaringer fra Nørrebro, hvor borgerne har taget løsningen til sig i Guldbergsgade kvarteret. Blågårdsgade kvarteret danner ramme for en ny trafikø, men løsningen bør spredes til resten af København og ikke kun på Nørrebro.

Puljen Grønne Bylivsgader giver borgere mulighed for at præge den bydel de bor i og har deres daglige gang. Puljen giver mulighed for at få dialog med borgerne om, hvordan de gerne vil præge København.

Der var stor interesse for puljen i første ansøgningsrunde, hvor kun 4 % af ansøgningerne forventes at blive realiseret. Interessen viser, at københavnernes har stor lyst til at deltage i udviklingen af den by, de bor i og tilgangen bør derfor prioriteres med flere midler i fremtidige budgetter til bylivsgader.

Samtidig opfordrer vi til, at der også oprettes sikker parkering til ladcykler på gadeniveau så flere tilskyndes til at benytte ladcykel og delebiler frem for at anskaffe egen bil.

Miljøpunktet har med glæde noteret at et større overdækningsprojekt ved motorvejen på Amager er nævnt som et idéforslag til at reducere støjbelastningen og mulighed for ny byudvikling.

Boliger og sammenhængende by

Miljøpunkt Amager ser gerne at tendenser som Tiny house, small living og simple living integreres i fremtidens København. I København bor der flere enlige end par, og mange børnefamilier består i dag kun af en forælder, samtidig med at der er flere ældre i byen som ofte er enlige. Det er derfor vigtigt, at der ikke kun bygges til den store børnefamilie.

Den kommende udvikling af nye byområder giver anledning til at indtænke upcycling af fx bygningsmaterialer og ting, som samtidig kan afspejle områdets historie.

Miljøpunkt Amager ønsker at der gennemføres en transparent screening af beboelsesmassen, så det reelle behov for nye boliger opgøres. Og er det muligt at et område af København permanent friholdes til et 'foranderligt område' så der løbende kan eksperimenteres med nye løsninger?

Ifølge Reduction Road Map skal vi ned på et minimum af m² pr. individ, der fordrer flere fællesområder hvilket skaber fællesskaber som afhjælper ensomhed.

Det vil samtidig være oplagt at sætte et ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne tage, taghaver og facader indtænkes med minimum 50 % af bygningsarealet i alle nye eller byomdannede områder. Det kan samtidig øge biodiversitet i byen og afkøle byen. Mulighed for opsamling og genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

Generelt ser vi gerne at byens arealer bliver brugt til grønne byrum og fællesskaber.

Vi ser også gerne at der etableres flere grønne strøg der kan forbinde det østlige og det vestlige Amager, og give sammenhængende arealer med mulighed for udvikling af biodiversitet. Vi noterer med tilfredshed at man allerede er opmærksom på projektet 'Fra fællede til strand', som er udviklet af Områdefornyelsen Sundby.

En by med erhverv og studiemiljø

Miljøpunktet er enige i at byudviklingen skal understøtte en erhvervsudvikling med plads til små, mellemstore og store virksomheder, lokale socioøkonomiske virksomheder og kreative erhverv i byen.

En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

Vi forventer at København bliver CO₂-neutral i 2035 og ser frem til at læse den kommende klimaplan om hvordan målet kan opnås.

Miljøpunkt Amager håber, at kunne være vært for et af de lokale klimatopmøder der nævnes på side 83 for at understøtte borgerdialogen om fremtidens klimaløsninger i byen.

Og så er Miljøpunkt Amager fortalere for at fredninger bevares.

Udvikling med respekt for byens sjæl

Det er nu vi skal planlægge, hvordan vi sikrer udvikling af en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro. Strategien har allerede fokus på, at trafikstøj skal reduceres i forhold til sundhed. Det samme bør gælde andre støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn, kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme københavnernes mulighed for 'ro' uden forstærket musik og larm.

Venlig hilsen

Dorte Grastrup-Hansen
Centerleder
Miljøpunkt Amager

Lasse Rossen
Forperson
Miljøpunkt Amager

Kvarterhuset
Jemtelandsgade 3, 4. sal
2300 København S
miljopunkt-amager.dk
post@miljopunkt-amager.dk

Svar til: Høring 61463 af: Christina Rind Helsbro

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Christina Rind Helsbro

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rind & Co

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sturlasgade, 12 N, 1 tv

HØRINGSSVAR

Vedr udstykning af ungdomsboliger på Sturlasgade

Vi er nabo til den planlagte udstykning både privat og erhverv, ligesom vi er naboer til børnehaven på Sturlasgade/Snorregade.

Vi er meget bekymrede for den planlagte udstykning af flere årsager - først og fremmest for børnene. Der er så få grønne oaser i København og en bebyggelse på en iøvrigt forurenede grund vil på alle måder være til voldsom gene for børnene. Både før, under og efter et potentielt projekt.

Vi mener det er afgørende at bevare de få grønne zoner der er i København og istedet for flere boliger give plads til klima og biodiversitet.

Forureningsaspektet mener vi også er afgørende at tage med i betragtningen - både før børnene men også for os som beboere.

Vi håber inderligt at I for børnene, klimaet og byplanen skyld ikke tillader at der bliver bygget på den forurende grund.

Tak

Christina Rind Helsbro

Svar til: Høring 61463 af: Ole Damsgaard

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DBU, København og Danmarks Naturfredningsforening, København

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Masnedøgade 20

HØRINGSSVAR

Idræt og bynatur er to sider af samme sag. Begge dele handler om byens kvalitet for mennesker og andre levende organismer, om befolkningens sundhed og velvære og om naturens mangfoldighed.

De sidste årtiers byudvikling har desværre lidt af et efterslæb i forhold til at forsyne nye bydele f.eks. Nordhavnen og Sydhavnen med grønne områder og idrætsfaciliteter. Samtidigt er der en række ældre bydele, som også er meget dårligt forsynet med naturområder og idrætsfaciliteter.

Bynatur og nye idrætsmuligheder behøver ikke være tiltag, der kommer ind sidst i processen, men som i stedet kan gå hånd i hånd, og tænkes ind allerede før de første streger er trukket. Til glæde for alt levende i storbyen.

Se vedhæftede

MATERIALE:

fælles indspil til kommuneplanstrategien fra dbu og dn københavn 2.pdf

Kontakt vedrørende dette indspil: Søren Hemmingshøj, shem@dbukoebenhavn.dk og ole Damsgaard, ole.damsgaard@outlook.dk

FÆLLES INDSPIL TIL KOMMUNEPLANSTRATEGIEN FRA DBU KØBENHAVN OG DN KØBENHAVN

DBU København og DN København har et ønske om fremadrettet at blive inddraget sammen, i en arbejdsgruppe med forvaltningen, der kan være med til at skabe innovative løsninger, hvor idræt, natur og ophold samtænkes på fælles arealer i storbyen.

Indledning

Idræt og bynatur er to sider af samme sag. Begge dele handler om byens kvalitet for mennesker og andre levende organismer, om befolkningens sundhed og velvære og om naturens mangfoldighed.

De sidste årtiers byudvikling har desværre lidt af et efterslæb i forhold til at forsyne nye bydele f.eks. Nordhavnen og Sydhavnen med grønne områder og idrætsfaciliteter. Samtidigt er der en række ældre bydele, som også er meget dårligt forsynet med naturområder og idrætsfaciliteter.

Bynatur og nye idrætsmuligheder behøver ikke være tiltag, der kommer ind sidst i processen, men som i stedet kan gå hånd i hånd, og tænkes ind allerede før de første streger er trukket. Til glæde for alt levende i storbyen.

For allerede eksisterende bydele vil vi foreslå:

- At de eksisterende bydele og områder screenes for arealer, bygninger og anlæg, som har et potentiale for flersidet anvendelse, hvor idræt, natur og grønne opholdssteder tænkes sammen.
- At der på baggrund af screeningen laves en prioriteret liste over egnede arealer, bygninger og anlæg, - og at de pågældende arealer og muligheder for flersidet anvendelse sikres i kommuneplanen.

For nye bydele f.eks. Østhavnen og for større områder hvor der skal ske byomdannelse f.eks. Vingelodden forslår vi:

- At der allerede i den nye kommuneplan formuleres normer for størrelse og kvalitet af nye idrætsfaciliteter og nye grønne områder, der matcher den forventede befolkningsudvikling i disse områder. Her forestiller vi os også innovative løsninger med flersidet anvendelse.

Med venlig hilsen

Flemming Jensen

Formand

DBU København

Knud Erik Hansen

Formand

Danmarks Naturfredningsforening København



DBU KØBENHAVN
EN DEL AF NOGET STØRRE



Svar til: Høring 61463 af: Lisbeth Jensen

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Lisbeth Jensen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf Havebyen Mozart 27

HØRINGSSVAR

Dejligt at beskyttelse af biodiversitet i Danmark har fået en større plads. Og godt at byerne også kan bidrage stort til at flere af naturens arter kan bevares.

Sydhavnstippen er et område med selvgroet natur og der findes mange forskellige planter og dyr derude, også af de sjældnere. Sydhavnstippen bør have en større tyngde i kommuneplanen. Rigtig mange mennesker bruger området. Sydhavnstippen er f.eks. ikke er nævnt i afsnittet om "Eksisterende grønne områder". Vær venlig at få rettet op på den forglemmelse.

Svar til: Høring 61463 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

BY

København

POSTNR.

1550

ADRESSE

København

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede pdf.

MATERIALE:

2023-0385586-1 indre by lokaludvalgs hoeringssvar vedr kps23.pdf

Sekretariatet for Indre By og Christianshavns Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Indre By Lokaludvalgs hørings svar vedr. forslag til kommuneplanstrategi 2023

Indre By Lokaludvalg giver hermed sit hørings svar til den offentlige høring af Forslag til Kommuneplanstrategi (KPS23), som løber frem til den 29. september 2023.

Indledningsvist ønsker lokaludvalget at kvittere for imødekommelsen af dets ønske om, at det i KPS23 understreges, at byer, der er gode for børn, er gode for alle i forbindelse med den interne høring i foråret 2023. Vi henviser for en god ordens skyld til [vores hørings svar til forårets interne høring af KPS23](#).

Lokaludvalgets vision for Indre By: **Plads til det mangfoldige hverdagsliv i Indre By - en beboet bydel** er den overordnede ledetråd for vores hørings svar til KPS23.

Idet lokaludvalget i forbindelse med den interne høring af KPS23 har givet sine kommentarer til forslaget, har det i forbindelse med den offentlige høring valgt at fokusere på københavnerdialog vedrørende KPS23.

Lokaludvalget afholdt et borgermøde om KPS23 den 23. august 2023 og forestod en borgerpanelundersøgelse om samme i perioden 9.-20. august 2023:

[Referat af borgermøde om KPS23](#)

[Borgerpanelundersøgelse vedrørende forslag til Kommuneplanstrategi 2023](#)

I det følgende redegøres for de mest fremtrædende tilbagemeldinger fra lokaludvalgets københavnerdialog vedrørende KPS23. Miljøpunkt Indre By og Christianshavn afgiver til orientering dets eget hørings svar.

27. september 2023

Sagsnummer
2023-0385586

Dokumentnummer
2023-0385586-1



Sekretariatet for Indre By og
Christianshavns Lokaludvalg
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800411

Borgerpanelundersøgelse - opsummering

Undersøgelsen blev designet og iværksat af Indre By Lokaludvalgs implementeringsgruppe. Den består af et baggrundsskema samt tre tematiske spørgsmål vedrørende hhv. trafik, bygningsmasse og offentlige arealer i Indre Bys kvarterer samt et spørgsmål, hvori respondenterne skal prioritere forskellige foruddefinerede indsatsområder i udviklingen af deres kvarter. Alle fire spørgsmål suppleres med åbne svarmuligheder, ligesom respondenterne har mulighed for at komme med forslag til lokaludvalgets høringsvar afslutningsvis.

Herunder følger et resumé af det samlede borgerpanels respons.

Trafik

Til spørgsmålet "Hvor enig er du i følgende udsagn: "Trafikken i mit kvarter afvikles uden problemer"?" erklærer 36 procent sig enige eller meget enige, mens 44 procent erklærer sig uenige eller meget uenige.

Genkommende bemærkninger fra respondenterne til spørgsmålet vedrører trængsel, problematisk trafikal adfærd fra cyklister, turister og nat-telivsgæster og mangel på parkeringspladser.

Lokaludvalget efterspørger fortsat muligheden for at der laves en samlet trafikplan for Indre By og det øvrige København, også selvom dette er en kompleks opgave. Ligeledes ønsker lokaludvalget, at der bliver mulighed for at afprøve trafikører. Målet med enhver indsats bør være, at trafikken bliver sikker og fremkommelig for alle - og ikke mindst, at luftforurening fra trafik både til vands og lands elimineres.

Lokaludvalget ønsker, at alle gader i Indre By i princippet skal være cykelgader med mulighed for bilkørsel. Dette betyder fremme af brugen af alle cykeltyper.

Bygningsmasse

Til spørgsmålet "Hvor enig er du i følgende udsagn: "Brugen af husene i mit kvarter er hensigtsmæssig"?" erklærer 61 procent sig enige eller meget enige, mens 14 procent erklærer sig uenige eller meget uenige.

Genkommende bemærkninger fra respondenterne til spørgsmålet vedrører bekymring over tomme erhvervslejemål og andelen af hoteller og beværtninger, lige som Airbnb og boliger med manglende bopælspligt er et problem. Flere efterspørger lokale dagligvarebutikker. Mange kommenterer desuden, at de ikke forstår spørgsmålet.

Lokaludvalget mener, at det bør have højeste prioritet at få dækket Indre By med lokalplaner som understøtter, at bydelen udvikles som først og

fremmest en beboet bydel med plads til det mangfoldige hverdagsliv – samt at lokalplanbestemmelserne ikke let skal kunne dispenseres fra. I og med Indre By er hjemsted for kulturarvmiljøer og bygninger af højeste kultur- og arkitekturhistoriske værdi, bør der mange steder i bydelen sættes ressourcer af til at få udarbejdet bevarende lokalplaner som de kendes fra fx Provstevej i Nordvest-kvarteret. Lokaludvalget bakker desuden fortsat op om visionen i KPS23 om at sprede byens attraktioner, hoteller og arbejdspladser til resten af byen.

Offentlige arealer

Til spørgsmålet "Hvor enig er du i følgende udsagn: "Brugen af den offentlige plads i mit kvarter er hensigtsmæssig"?" erklærer 52 procent sig enige eller meget enige, mens 24 procent erklærer sig uenige eller meget uenige.

Genkommende bemærkninger fra respondenterne til spørgsmålet vedrører ønsker om mere begrønning af det offentlige rum og at fremkommeligheden nogle steder er udfordret pga. udeservering. Der er tendenser til ønske om både mere og mindre parkering på gadeniveau. Lokaludvalget bakker op om ønsket om begrønning, ligesom klimasikring skal have prioritet i Indre Bys fysiske udvikling.

Lokaludvalget mener, at Indre Bys offentlige arealer bør udvikles på en måde, der tilgodeser alle beboeres mulighed for ikke-kommercielt ophold i bydelen – ikke mindst børns og de ældstes.

Udviklingen af Indre Bys kvarterer

Til spørgsmålet "Hvad er det vigtigste for udviklingen af dit kvarter?" kunne respondenterne vælge mellem 11 udsagn, som de skulle prioritere. Heraf prioriterede borgerpanelet samlet set "En samlet trafikplan for Indre By" højest. Udsagnet "Fastholdelse og udvikling af beboelse" fik anden højeste prioritet, efterfulgt af "Bedre styring af trafikken", "bevarende lokalplaner" og "Bedre forhold for privatbilister".

Lokaludvalget bakker op om, at der skal arbejdes med en bedre koordinering af trafikken og trafikale projekter i Indre By – hvis ikke med en samlet trafikplan, så på anden vis – og går gerne i videre dialog med forvaltning og stående udvalg herom. Fastholdelse og udvikling af beboelse er essentielt for realiseringen af lokaludvalgets overordnede bydelsvision. Realiseringen af bydelsvisionen kræver i regi af KPS23, at der sættes midler af til at få dækket Indre By af lokalplaner, der tilgodeser beboelse, ligesom der må gøres op med hotellignende anvendelser af privatboliger.

Øvrige opmærksomhedspunkter i forhold til høringssvar til KPS23

Til spørgsmålet "Er der andet, du mener, Indre by Lokaludvalg skal være opmærksom på i forhold til dets høringssvar til forslag til Kommuneplanstrategi 2023?" er der mange gentagelser af svartyper fra de foregående spørgsmål. En opmærksomhed på renhold og pladsproblemer vedrørende affaldssortering går derudover igen.

Kvartersvise variationer

Indre By Lokaludvalgs område er inddelt i syv kvarterer: Middelalderbyen, Metropolzonen, Nansensgadekvarteret, Øster Farimagsgadekvarteret, Østerport, Frederiksstaden og Nyboder, Gammelholm og Nyhavn.

Analyseres borgerpanelets svar kvarter for kvarter, fremgår kvartersvise variationer i svarene på spørgeskemaundersøgelsen. Således er flest i kvarteret Gammelholm og Nyhavn uenige eller meget uenige i udsagnet "Trafikken i mit kvarter afvikles uden problemer".

Flest i Middelalderbyen er uenige eller meget uenige i udsagnene "Brugen af husene i mit kvarter er hensigtsmæssig" og "Brugen af den offentlige plads i mit kvarter er hensigtsmæssig".

I samtlige kvarterer på nær Middelalderbyen vælger respondenterne "En samlet trafikplan for Indre By" som det "vigtigste for udviklingen af dit kvarter". I Middelalderbyen vælger respondenterne "Fastholdelse og udvikling af beboelse" som det "vigtigste for udviklingen af dit kvarter".

En videre sammenlignende analyse kan læses i dokumentet [Borgerpanelundersøgelse vedrørende forslag til Kommuneplanstrategi 2023](#) (opsummering og analyse), ligesom bruttorapporter af undersøgelsen kan ses på Indre By Lokaludvalgs hjemmeside: [Borgerpanel | Indre By Lokaludvalg](#).

Borgermøde - opsummering

Indre By Lokaludvalg holdt borgermøde om KPS23 den 23. august 2023 kl. 18:30-21:30 i Bethesda, Rømersgade 17. Omkring 35 beboere i Indre By deltog i mødet.

På mødet fortalte Bystrategisk chef i Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune, Kenneth Horst Hansen, om KPS23 og besvarede spørgsmål fra mødedeltagerne. Efterfølgende blev der afviklet en workshop med samme temaer som i borgerpanelundersøgelsen ovenfor.

Opsummerende kan man ud fra mødedeltagernes spørgsmål til Kenneth Horst Hansen og input til workshoppen udlede, at de fremmødte borgere særligt var optaget af temaer såsom trafik, parkering, bygningsbevarelse og rammer for beboelse/lokalplaner. Desuden efterspurgtes en plan for elladestandere og det blev påpeget, at man føler sig belastet af events i Indre By.

Øvrige kommentarer

Øvrige kommentarer i tilgift til lokaludvalgets interne hørings svar til KPS23:

Biodiversitet

Lokaludvalget ønsker en styrkelse af biodiversiteten i byen. I Indre By rummer Søerne et stort potentiale for forbedring af biodiversitet, i alle søer.

Vi ønsker at der arbejdes offensivt med at forbedre bydelens grønne elementer; herunder at der plantes flere træer og facadebeplantninger. Formålet hermed er at forbedre luftkvaliteten i bydelen.

Den vigtigste forudsætning for at skabe en by med øget biodiversitet er at bevare den eksisterende natur og de arter, der er knyttet hertil. Lokaludvalget ønsker at fremme og forbedre levesteder for byens vilde flora og fauna, fx gennem tildeling af puljemidler. Hvor det er muligt i bydelen, kan der oprettes "hoppepletter" i form af mikrobiotoper til byens flora og fauna, så planter og dyr hermed gives en håndsækning til at sprede sig i bydelen. Disse mikrobiotoper kan blandt andet samtænkes med det fokus på stilleområder, som Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi har. I samme vene kan der anlægges kunstige rev i Københavns Inderhavn. Lokaludvalget kan hjælpe med at foreslå egnede steder til begge.

Venlig hilsen
Bent Lohmann
Indre By Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Kobbelvænget 65

HØRINGSSVAR

Hermed vedhæftet høringssvar til forslag til Kommuneplansstrategi 2023 fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg.

MATERIALE:

hoeringssvar til forslag til ks fra broenshoej-husum lokaludvalg.pdf



Høringssvar vedr. forslag til Kommuneplansstrategi: "Fremtidens klimavenlige hovedstad"

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg noterer vi med tilfredshed, at mange af de bemærkninger og forslag, vi allerede har indsendt til den interne høring af forslag til Kommuneplansstrategi i foråret 2023, er blevet indarbejdet i det nu foreliggende forslag til Kommuneplansstrategi.

Dato: 21.09.23

Sagsnr.: 2023-0323450

Sådan har vi behandlet høringen

Det nu foreliggende forslag til Kommuneplansstrategi har været behandlet på et offentligt lokaludvalgsmøde i Brønshøj-Husum d. 31. august, på vores fem fagudvalgsmøder i september og igen på offentligt lokaludvalgsmøde i Brønshøj-Husum d. 21. september.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har annonceret den offentlige høring på vores Facebookside; for at gøre bydelen opmærksom på høringen og opfordret alle til at indsende deres evt. bemærkninger og høringssvar.

I forbindelse med opstart af arbejdet med vores bydelsplan, har vi i sommeren 2022 udsendt en spørgeskemaundersøgelse til vores digitale borgerpanel med brede spørgsmål til udviklingen af Brønshøj-Husum; herunder sundhedstilbud, transport og parkering, kultur- og fritidstilbud samt grønne områder. 1096 borgere svarede på undersøgelsen.

Dertil har vi udsendt en spørgeskemaundersøgelse til vores digitale borgerpanel i perioden 6.-13. september 2023 med spørgsmål til turisme og overnatning. 500 borgere svarede på undersøgelsen.

På offentlige lokaludvalgsmøder, borgermøder, via besøg og dialog med projekter og indsatser i bydelen, drøftelser med aktivister, dialoger med bydelspuljeansøgere og på workshops i den forløbne lokaludvalgsperiode 2022-2023 samt gennem inddragelse af lokaludvalgsmedlemmers erfaringer fra

Sekretariatet for Brønshøj-
Husum Lokaludvalg
Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

EAN-nummer
5798009800275

www.2700lokaludvalg.dk

foreningsarbejde, har vi på forskellig vis behandlet mange af de temaer og spørgsmål, som indgår i forslag til Kommuneplansstrategi.

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

s. 16-17 / Byvision for København Storby for mennesker

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg er vi enige i den formulerede vision for byen, men vi har dog en indsigelse mod formuleringen i tredje afsnit i byvisionen. Her står:

“ Byens erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner er vigtige for Danmark og Hovedstadsregionen. De tiltrækker nye borgere, som kommer for at arbejde, forske eller studere. De understøtter det levende byliv, som er resultatet af de mange befolkningsgrupper, der dagligt bor, studerer eller arbejder i byen ”.

Det er vel ikke tiltrækning af nye borgere, der er den centrale vision i tilknytning til erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, men derimod borgernes egne muligheder for fremtidssikret og relevant arbejde og kompetenceudvikling?

Vi mener, at visionen bør omformuleres. Tredje afsnit kunne formuleres som følger:

*“ Byens erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner er vigtige for Danmark og Hovedstadsregionen. **De skal sikre udviklingen af nye arbejdspladser og kompetencer for byens borgere.** Samtidig kan de tiltrække nye borgere, som kommer for at arbejde, forske eller studere. De bidrager til den samlede kompetenceudvikling og understøtter det levende byliv, som er resultatet af de mange befolkningsgrupper, der dagligt bor, studerer eller arbejder i byen”.*

s. 20-21 / Hovedstadsområdet vokser – Greater Copenhagen. Mål for Københavns udvikling

Her nævnes en række meget vigtige mål for Hovedstadsområdet, som vi er enige i: Boliger, arbejdspladser, klima, kollektiv trafik, luftforurening, stormflodssikring, byrum, cykelstier og grønne arealer. Kultur- og fritidsfaciliteter samt uddannelsespladser er fraværende i denne helt overordnede sammenhæng.

Kultur-, fritids- og uddannelsesaktiviteter er en væsentlig del af det levede liv for københavnere, for os i Brønshøj-Husum - og dermed også i udviklingen af Hovedstaden. Det skaber identitet, sikrer nødvendige kompetencer og kan samle os på tværs om noget fælles. Det bidrager til at styrke trygheden og den mentale og fysiske sundhed. Derfor skal kultur, fritid og uddannelse fremhæves på lige linje med de andre mål for Københavns udvikling.

Der kunne derfor i første målbeskrivelsen på s. 20 stå:

*“At byudvikling i København møder den lokale efterspørgsel på boliger, **uddannelses-** og **arbejdspladser samt kultur og fritids-faciliteter** og bidrager til en klimavenlig udvikling i hovedstadsområdet”.*

s. 24 - 27 / Hovedstadsområdet vokser

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg har vi med tilfredshed noteret, at Bystævneparken og Tingbjerg nu også er nævnt og indsat på oversigten og kortet over større igangværende byudviklingsprojekter.

s. 30 - 37 / Mobilitet

Dilemma: Hovedstadens byudvikling og mobilitet

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg efterlyser vi, at Kommuneplansstrategien lægger op til en samlet trafikplan for hele København. Det er ikke nok med en trafikplan for f.eks. Amager.

Amager hænger trafikalt sammen med Brønshøj-Husum, da vi deler en hovedfærdselsåre. Der mangler samtænkning og en koordineret plan for trafikken i hele København, både indenfor bilisme og offentlig transport. Det er ønskeligt, at dette kommer med i et kommende arbejdsprogram og gerne allerede i 2024.

s. 39 - 41 / Kapitel 3 Boliger og sammenhængende by En by for alle

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg vil vi gerne kvittere for de formuleringer, der er kommet ind i dette afsnit, hvor det understreges på s. 39, at:

“Byens udsatte by - og boligområder skal løftes, så alle københavnere har lige muligheder for et godt liv”

og at der på s. 40 formuleres et nyt mål om:

“at København skal være en by uden udsatte by- og boligområder.”

Dette er en grundlæggende præmis i mange af vores bemærkninger til Kommuneplanstrategien.

Vi savner fortsat mål, der beskriver:

- **at** der skal skabes flere byrum, hvor indretning motiverer til fysisk aktivitet og kulturelle oplevelser, grønne områder, der fremmer fysisk og mental sundhed og giver plads til ro og fordybelse.
- **at** der skal skabes kommunale rammer for nye lægehuse i både eksisterende og nye byområder på linje med andre centrale funktioner.

Det nævnes i den beskrivende tekst, men bør fremhæves som mål for Københavns udvikling på s. 40.

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg vil vi også gerne kvittere for, at der nu er indarbejdet formuleringer, som mere differentieret nævner forskellige boligformer - og ikke kun fire boligformer. Vi savner dog data for, hvor mange personer, der bor i de forskellige typer af boliger og forventes at skulle bo i de nuværende og kommende? Gennemsnittet 2 prs. pr. bolig siger ikke så meget om boligstørrelsesbehovet - hverken nu eller fremadrettet.

Vi savner også data og en diskussion af **“mobilitet”** - ikke kun i forhold til transport, men i høj grad også på boligmarkedet. Her til data, som kan vise forskellige gruppers anvendelse af forskellige boligformer over en periode samt datagrundlag for kvaliteten af boligmassen set i forhold til klimamål. Vi savner altså en mere differentieret beskrivelse af boligtyper og deres anvendelse. Dette bør blive en del af afsnittet om boligredegørelser på s. 41.

s. 42-45 / Sammenhængende by Nye forbindelser binder byen sammen

Kortet på s. 45 viser forslag til bedre trafikale sammenhænge, men alene mellem tilstødende områder i udsatte områder. Det er ikke nok med bedre adgang mellem f.eks. Husum, Tingbjerg og Gladsaxe. Tingbjerg skal netop kobles til de centrale dele af København, hvor uddannelsesinstitutioner/erhvervsuddannelser og arbejdspladser ligger.

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder vi, at en kobling til metro-systemet og bedre cykelforbindelser er forudsætningen for en sammenhængende by, hvor alle borgere i udsatte byområder har let adgang til og mulighed for at leve, arbejde og uddanne sig. En målrettet strategi om at placere arbejdspladser i nærheden af udsatte boligområder vil hjælpe især borgerne i de udsatte områder.

s. 52 / En by der vokser

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder vi, at afsnittet fint beskriver ambitionen om at bygge kreativt og med integrering af uddannelses-, kultur -og fritidsfaciliteter mv. til nye samlende fællesskaber.

s. 54-55 / Behov for nye arealer

Under områder med potentialer for byudvikling nævnes Tingbjerg og Bystævneparken, Kløverparken, Refshaleøen, Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro mv.

Bellahøj og Bellahøjmarken nævnes ikke som et område, der potentielt har meget at tilbyde – ikke mindst i form af nye arealer til fritids- og kulturaktiviteter, som muligt sted til overnatning/hotel/vandrehjem og enkelte ungdomsboliger i den Nordvestlige del af byen; alt sammen gennemtænkt klimavenligt. En sådan udvikling vil kunne skabe flere tilbud til byens borgere og langt mere liv i denne del af byen.

Lokaludvalgene i Vanløse, Brønshøj-Husum og Bispebjerg er sammen med idræts- og boligforeningerne, der bruger området, samt TMF og KFF i gang med at udarbejde en helhedsplan for området. Dette udviklingsarbejde og potentiale er slet ikke nævnt i forslag til Kommuneplansstrategi. Vi mener, at Bellahøjmarken bør medtages som nyt område med potentiale for byudvikling i form af nye arealer til fritids-og kulturaktiviteter og overnatning.

s. 56-57 / Dilemma - Boliger og sammenhængende by

Her savner vi målbeskrivelser, som i de andre kapitler. Der er til gengæld en beskrivelse af arbejdsprogram for Kommuneplan 2024 for dette tema, men ikke et arbejdsprogram for den samlede strategi. I opsamlingen af arbejdsprogrammet for 2024 nævnes alene behovet for flere arealer til boliger (ungdomsboliger, seniorbofællesskaber, almene boliger, fastholdelse af nuværende bestemmelser om boligstørrelser med evt. justering af

byggeriet af de større familieboliger) og den sociale balance i alle dele af byen. Desuden nævnes behovet for en række vurderinger af, hvordan byggeri af ejerboliger kan fremmes, og hvordan administrationsgrundlaget for almene boliger kan justeres, så der b.la. kan komme større variation i boligtyper og ejerformer i eksisterende almene områder.

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg savner vi overvejelser om kvalitet, klima, kultur, rekreative områder i forbindelse med målsætningen om flere boliger. Det er kun kvantitet, antal boliger, boligstørrelser, boligformer og ejerformer, der nævnes.

s. 59-72 / En by med erhverv og studiemiljø og s. 60-61 / Erhvervsudvikling

På disse sider er der fokus på, at København skal være en videnby med innovative virksomheder og uddannelser med særlig plads til byens kreative erhverv og håndsværkerhverv, butik- og oplevelsescentre, alsidige indkøbsmuligheder og turisme, der skal udvikles bæredygtigt.

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder vi, at målbeskrivelsen er rigtig fin med de nævnte 7 mål for Københavns udvikling, men kunne med fordel udvides med mål om:

- *“- at sikre en fordeling af hotelkapaciteter ved udarbejdelse af et administrationsgrundlag for placering af nye hoteller i hele København”*
- *“- at udvikle turisme herunder kultur-, natur- og sportsturisme til hele byen koblet til en udvikling af potentielle attraktioner.”*
- *“- at sikre plads til attraktive erhvervsuddannelser og dertil hørende erhvervs miljøer/arbejdspladser, som fordeles sig i hele byen ikke mindst i de nye byudviklingsområder.”*

s.62 – 63 Turisme

Det fastslås, at den øgede turisme kan være et problem for beboerne – særligt i Indre By. Et forslag er, at kommunen derfor skal arbejde for en mere distribueret oplevelsesinfrastruktur i hele København, så turismen spredes ud i en større del af byen og bidrager til at udvikle arbejdspladser i hele København.

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder vi, at afsnittet om turisme og administrationsgrundlag for hoteller er blevet meget bedre end i første forslag til Kommuneplansstrategi. Det er positivt, at

der overvejes en stærkere planlægning af placering af hoteller, så turismen også bliver fordelt bedre i byen. Dog er det mærkeligt, at der på kortet på s. 63 ikke er angivet statistik for overnatninger i Vanløse, Bispebjerg og Brønshøj-Husum. Vi ved jo fra det daværende Bellahøj vandrehjem, at der i 2022 var hotelværelser og overnatninger (som vist i nedstående tabel):

Navn	Enkeltvandrere	Familier	Firma	Grupper/Kultur	Kursus	Lejrskoler	Nødhjælp	Sport	Øvrige	I alt
Cph Bellahøj	117	11.764	5.310	2.261	126	5.482	0	1.118	115	26.293
				2021						
	898	4.924	3.025	858	94	5.211	434	800	886	17.130
				2020						
	32	4.564	1.978	193	41	2.502	0	188	394	9.892
				2019						
	426	15.065	2.781	2.012	254	4.004	0	1.001	3.516	29.059

Dertil savner vi en enhedsangivelse på y-aksen på figur 4.2 på s. 63: 'Overnatninger på hoteller og vandrehjem i Københavns Kommune'.

s. 70-71 / Dilemmaer - Erhverv og turisme

I dette afsnit præsenteres arbejdsprogram for 2024.

I opstillingen af, hvad København gør/har gjort i 2023, nævnes en række vigtige analyser og vurderinger, som Københavns Kommune er i gang med; herunder genopretningsplan for Hovedstadens turisme og markedsføringspartnerskaber for Hovedstadens turisme og samspil mellem storby-, kyst-, kultur- og naturturisme.

Disse initiativer kunne med fordel indarbejdes som mål i Kommuneplansstrategien. Disse vurderinger skal formentlig netop anvendes til at sætte retningen for udviklingen af Hovedstadsområdet og København - og bør dermed formuleres i strategien og senere i kommuneplanen.

På side 71 er der nævnt et særligt tiltag:

Copenhagen Visitor Service har indgået markedsføringspartnerskaber med attraktioner på Sjælland og i Sverige for at sprede turismen i en større geografi.

Det er vores erfaring i Brønshøj-Husum Lokaludvalg, at fokus i Copenhagen Visitor Service kun er på Indre By og de

omkringliggende provinsbyer. Hele Københavns udkantsområde og forstadsområderne er ikke-eksisterende i deres strategi. F.eks. er Vanløse og Brønshøj-Husum ikke med på nogle af de kort, der findes i butikken (hvilket også gælder Wonderful Copenhagens kort), ligesom ingen af de mulige turistattraktioner, der er i vores områder, er omtalt. Den eneste brochure, som kunne findes med Københavns udkants- og forstadsområder, er en brochure om lokale cykelruter, som lokaludvalgene har været med til at udvikle.

Vi har spændende attraktioner som Københavns ældste kirke, Brønshøj Vandtårn, Bellahøj Friluftscene, Utterslev Mose, Fæstningsværkerne, flere klassiske bykvarterer, Damhussøen, Damhusengen osv. Potentialet for at sprede en mangfoldig turisme ud fra Indre By til andre bydele indenfor kommunegrænsen, er slet ikke udnyttet. Det kan bl.a. gøres med en mere målrettet investerings- og kommunikationsindsats. En øget variation i oplevelses-tilbud i København vil fastholde turister i længere perioder. Blandingen af forskellige oplevelser og tilmed inden for en radius, man kan nå inden for en halv til en hel time med cykel eller kollektive transportformer, er væsentlig for at tiltrække flere turister og over længere tid.

s. 72-77 / Klima, natur, kultur og fritid

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder vi, at beskrivelsen af plads til rekreative og kulturelle tilbud, der understøtter et sammenhængende kultur- og fritidsliv for københavnernes, samt grøn natur og klimaløsninger er fin. Målbeskrivelserne på s. 74 er blevet fine.

s. 80-81 / Kultur og fritid

I Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder vi, at afsnittet er fint. Men vi savner fakta og målbeskrivelser af hvilke tilbud, der er i København, hvor de er placeret og hvor mange personer, der benytter sig af tilbuddene. Hvad er målsætningen?

s.76-77 / Dilemma - Klima, natur, kultur og fritid

Arbejdsprogrammet 2024 og "det gør Københavns Kommune også" kunne med fordel formuleres som en fremadrettet strategi, når vi nu arbejder med en 12-årig plan. For der er langt igen, inden vi når det beskrevne, med det tempo vi ser pt.

Der bør også nævnes indsatser i Utterslev Mose, Fæstningskanalen og åsystemet - f.eks. at prioritere et helhedssyn på hele

systemet, så det både får en miljø- og biodiversitetseffekt, men også den effekt, at de rørlagte åstrækninger, der skal blotlægges, faktisk indeholder noget, der er bedre end kloakvand. Det er indsatser, der flugter med kommunens nye strategi for biodiversitet, der eksplicit har en målsætning om at forøge overfladearealet af de ferske vande med 10% inden 2050 ved bl.a. at åbne det rørlagte åsystem mellem Emdrup Sø og de indre søer.

Bispebjerg og Brønshøj-Husum Lokaludvalg har sammen udgivet en større rapport, der anviser en række mulige indsatser, der relativt billigt kan bidrage til større biodiversitet og understøtte opfyldelse af vandrammedirektivets målsætninger, ligesom der med aftalen om Københavns Kommunes budget 2024 er afsat midler af hertil.

s. 86-91 Kulturarv, Byens Sjæl og Kulturmiljøer

Dette er et fint afsnit.

Vi vil dog gøre opmærksom på, at Brønshøj-Husum Lokaludvalg har en drøm at gøre hele Københavns flotte fæstningsværk inklusiv Vestvolden, der har meget at byde på både kulturelt og naturmæssigt i vores bydel, til en så væsentlig del af vores kulturarv, at den kan blive UNESCO anerkendt som verdens kulturarv. Det kræver dog, at der investeres i dette flotte anlæg, der vil kunne tiltrække mange turister som oplevelsessted. Vestvolden og fæstningsværket er slet ikke nævnt i dette afsnit i forslag til Kommuneplansstrategien som udviklingsområde.

På vegne af Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Christoffer Rosenkrands, forperson
Kirsten Vibeke Møller, næstforperson

Svar til: Høring 61463 af: Lars Poulsen

APPLICATION DATE

27. september 2023

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Lars Poulsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen By og Land, Valby

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Panumsvej 9

HØRINGSSVAR

Lad os få et sundere København

Københavns Kommune arbejder allerede med at sikre max. 300 meter til nærmeste rekreative område. Derfor opfordrer vi til, at man går et skridt videre og begynder at arbejde med modellen 3 - 30 - 300.

Denne model indebærer at man sikrer, at alle boliger har mulighed for at se min. 3 træer fra deres vinduer, at kommunen har et trækronedække på min. 30% og der for alle boliger er max. 300 meter til et rekreativt område (grønt eller blå).

Modellen er udarbejdet af professor Cecil Konijnendijk, som tidligere har været ansat på Københavns Universitet. Modellen er underbygget af flere forskningsprojekter der viser at sundheden blandt borgere øges væsentligt hvis ovenstående regler opfyldes.

Ambitiøse byer som Barcelona, Bristol, Canberra, Seattle og Vancouver arbejder allerede med modellen for at sikre en mere sund by. Lad København blive den næste.

MATERIALE:

3 - 30 - 300 rule.pdf



The 3-30-300 Rule for Urban Forestry and Greener Cities

By Cecil Konijnendijk

Crucial Urban Forests

Urban forests provide a wide range of essential benefits. Current global challenges, such as climate change, environmental degradation, and the COVID-19 pandemic, have resulted in increased awareness of the importance of urban trees and green spaces. We have all experienced the importance of our local trees and green

spaces during times of restricted movements, and when lock-down restrictions were eased in Spain, many people flocked to parks and other green spaces. Many studies from across the world have demonstrated the importance and increased use of urban nature during the pandemic. Even indoor plants have become more appreciated, as preliminary findings from a study at the University of British Columbia

show.

When working with cities, national governments, and international organisations, experts like me are often asked for specific guidelines for developing successful urban forestry programs. We have mostly declined, because every city is different, which makes it difficult to set transferable targets (such as tree canopy

cover) across various contexts and settings. The situation in Barcelona, for example, is very different from that in Vancouver, and Beijing is a world away from Lagos, even though these are both megacities.

Introducing a New Guiding Rule of Thumb

Although it is difficult to generalise, there are arguments for developing simplified, easy-to-remember rules and guidelines, especially when these are grounded in evidence. Many of us working in this field are familiar with [Frank Santamour's 10-20-30](#) rule for ensuring species diversity in the urban forest. The rule states that no tree species should make up more than 10% of a municipality's urban forest, no genus should have a share larger than 20%, and no single family should make up more than 30% of the urban forest. Although this rule has been debated, it has become widely known and adopted, most likely having a positive effect on urban forest structure and diversity.

The 10-20-30 rule, however, does not have a specific focus on the benefits provided by urban forests. Given the current climate and public health urgencies, as well as a range of other challenges we face, it would be useful to introduce a guiding principle for urban forest programmes, and city greening across the world, that ensures that all residents have access to trees and green – and the benefits these provide.

Based on some of the most up-to-date research on the links between urban forests and health, wellbeing, and climate change, and the work of influential global organisations like the World Health Organization, we would like to introduce a new (guiding) rule for urban forestry: the 3-30-300 rule. We'll explain this rule below and are of course aware that its application will be more challenging – and perhaps less relevant – in some contexts. The rule recognises that we need to bring trees and nature all the way into people's neighbourhoods, streets, and on their doorsteps in order to capitalise on their many benefits. It is not sufficient to strive for a city-wide tree canopy cover of 30%, because typically the urban forestry will not be evenly distributed and more marginalised populations usually will have less trees and green in their neighbourhoods. Also, putting most efforts into developing and managing large, high-profile city parks is only one part of the story, as we really have to integrate green infrastructure into all places where we live and work, so that nature is always within sight and easy access.

3 Trees from Every Home

The first element of the rule is that every citizen should be able to see at least three trees (of a decent size) from their home. [Recent research](#) demonstrates the importance of nearby, especially [visible](#), green for mental health and wellbeing. During the COVID-19

pandemic, people have often been bound to their homes or direct neighbourhoods, placing even greater importance on nearby trees and other green in gardens and along streets. Seeing green from our windows helps us keep in touch with nature and its rhythms. It provides important breaks from our work and can inspire us and make us more creative. The Danish municipality of Frederiksberg has a [tree policy](#) that calls for every citizen to see at least one tree from their house or apartment. We should take this one step further and ensure that everybody has multiple trees in sight.

30 Percent Tree Canopy Cover in Every Neighbourhood

Recent studies have shown an association between urban forest canopy and [cooling](#), [better microclimates](#), [mental and physical health](#) and possibly also [reducing air pollution](#) and [noise](#). The work of Prof. Thomas Astell-Burt and his team in Australia has repeatedly found that 30% is an important threshold – a minimum canopy cover percentage that ensures that residents benefit in terms of their health and wellbeing. By creating more leafy neighbourhoods, we also encourage people to spend more time outdoors and to interact with their neighbourhoods (which in turn promotes social health). Many of the most ambitious cities in the world in terms of greening, including [Barcelona](#), [Bristol](#), [Canberra](#), [Seattle](#) and [Vancouver](#) have set a target of achieving 30% canopy cover. At the neighbourhood level, 30 percent

should be a minimum, and cities should strive for even higher canopy cover when possible. Where it is difficult for trees to grow and thrive, e.g., in arid climates, the target should be 30% of vegetation.

300 Metres from the Nearest Park or Green Space

Many studies have highlighted the importance of proximity and easy access to high-quality green space that can be used for recreation. A safe [5-minute walk or 10-minute stroll](#) is often mentioned. The [European Regional Office of the World Health Organization recommends a maximum distance of 300 metres to the nearest green space](#) (of at least 1 hectare). This encourages the recreational use of green space with positive impacts for both physical and mental health. Of course, it will be important to work within the local context. For example, the needs in lower-density suburban areas will be different from those in denser urban areas. But, in all locales efforts need to be made to provide access to high-quality urban green space, such as in the form of linear green spaces that double as cycle corridors and walking paths. It could be difficult to create new public green spaces of 1 ha in size, especially in existing neighbourhoods where "retrofitting" is needed. In these cases, a decent size of 0.5 ha should be a minimum. Moreover, we don't have to always think of park-like green spaces. Linear spaces like green avenues have substantial vegetation, seating, and areas to play and exercise.

Spanish cities offer some really good examples of this type of integration of public space and mobility.

Implementing the 3-30-300 Rule

There has been some initial interest in the rule from cities and organisations in different countries. Using the 3-30-300 rule will allow for benchmarking (nationally and internationally) as well as easy monitoring of progress. The rule is also easy to communicate and can generate interest and support among residents, politicians, businesses, and other key stakeholders. Applying the 3-30-300 rule will help improve and expand the local urban forest in many cities, and with that promote health, wellbeing, and resilience. It will help us create greener, better, and more biophilic cities.

Resources:

Annerstedt van den Bosch, Matilida et al. 2016. Development of an urban green space indicator and the public health rationale. *Scandinavian Journal of Public Health* 44, 159-167. <https://www.jstor.org/stable/48512637>

Astell-Burt, Thomas and Xiaoqi Feng. 2019. "Does sleep grow on trees? A longitudinal study to investigate potential prevention of insufficient sleep with different types of urban green space." *SSM Population Health*. 10: 100497. [doi:10.1016/j.ssmph.2019.100497](https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2019.100497)

Astell-Burt, Thomas and Xiaoqi Feng. 2020. Urban green space, tree canopy and prevention of cardiometabolic diseases: a

multilevel longitudinal study of 46 786 Australians. *International Journal of Epidemiology*. 49(3), 926-933. [doi:10.1093/ije/dy239](https://doi.org/10.1093/ije/dy239)

Canberra's Living Infrastructure Plan: Cooling the City. ACT Government, Canberra. https://www.environment.act.gov.au/_data/assets/pdf_file/0005/1415770/Canberras-Living-Infrastructure-Plan.pdf

Devisscher, Tahia. 2020. "Finding solace, resilience and connection in nature during the pandemic." CLEARING HOUSE blog. <http://clearinghouseproject.eu/2020/07/30/solace-nature-resilience-connection-pandemic>

Frederiksberg Kommune. 2018. Frederiksberg Kommunens Traepolitik. <https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/2018-10/traepolitik.pdf>

New ambitious target launched to double city tree canopy cover by 2050. Bristol Green Capital Partnership. <https://bristolgreencapital.org/new-ambitious-target-launched-double-city-tree-canopy-cover-2050>

Park Board achieves target to plant 150,000 trees by 2020, directs staff to increase tree canopy to 30% by 2050. December 2018. City of Vancouver. <https://vancouver.ca/news-calendar/park-board-achieves-target-to-plant-150000-trees-by-2020.aspx>

Rahman, Mohammad A., Astrid Moser, Thomas Rötzer and Stephan Pauleit. 2019. "Comparing the transpirational and shading effects of two contrasting urban tree species." *Urban Ecosystems*. 22, 683-697. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11252-019-00853-x>

Resources: Noise Abatement. Forest Research. <https://www.forestresearch.gov.uk/tools-and-resources/fthr/urban-regeneration-and-greenspace-partnership/greenspace-in-practice/benefits-of-greenspace/noise-abatement>

Rugel, Emily J. 2019. "Connecting natural space exposure to mental health outcomes across Vancouver, Canada." PhD dissertation. The School of Population and Public Health, University of British Columbia, Vancouver. [doi:10.14288/1.0377727](https://doi.org/10.14288/1.0377727)

Santamour, Frank. 1990. "Trees for Urban Planting: Diversity, Uniformity and Common Sense." Proceedings of the 7th Conference of the Metropolitan Tree Improvement Alliance. 7:57-65.

Seattle's Canopy Cover. City of Seattle. <https://www.seattle.gov/>

trees/management/canopy-cover. Traverso, Vittoria. 2020. "Which trees reduce air pollution best?" *BBC Future Planet*. <https://www.bbc.com/future/article/20200504-which-trees-reduce-air-pollution-best>

Trees for Life: Master Plan for Barcelona's Trees 2017 - 2037. C40 Knowledge Hub. <https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Trees-for-Life-Master-Plan-for-Barcelona-s-Trees-2017-2037>

"Urban green spaces and health." 2016. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe. https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/521971/Urban-green-spaces-and-health-review-evidence.pdf

Velarde, María D., G. Fry, and M. Tveit. 2007. "Health effects of viewing landscapes - Landscape types in environmental psychology."

Urban Forestry & Urban Greening. 6(4), 199-212. [doi:10.1016/j.ufug.2007.07.001](https://doi.org/10.1016/j.ufug.2007.07.001)

Ziter, Carly D., Eric J. Pedersen, Christopher J. Kucharik, and Monica G. Turner. 2019. "Scale-dependent interactions between tree canopy cover and impervious surfaces reduce daytime urban heat during summer." *Proceedings of the National Academy of Sciences*. 116(15), 7575-7580. [doi:10.1073/pnas.1817561116](https://doi.org/10.1073/pnas.1817561116)

Cecil Konijnendijk is a co-founder of the Nature Based Solutions Institute (https://nbsi.eu).



Svar til: Høring 61463 af: Cecilie

APPLICATION DATE

26. september 2023

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Cecilie

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

J. H. Deuntzers Gade 32

HØRINGSSVAR

København bliver i stigende grad af omverdenen portrætteret som en by hvor det virkelig er lykkedes at have storby kombineret med åbne, grønne og sikre områder. En by man ikke bare lever i men trives i. Det er ikke kommet af sig selv, og det kræver stor selvbevidsthed og at man holder sig langt væk fra quick-fixes på nu og her problemer, hvis vi skal holde fast i København som den unikke hovedstad den er blevet. Meget flot er det også det der hentydes til i Kommuneplanstrategi 2023, som peger på, at København skal være en by med bynatur, rekreative åndehuller, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl.

Jeg er blevet bekendt med, at ATP har igangsat et projekt, hvor det planlægger at bygge på en af byens eksisterende og meget brugte grønne åndehuller på Sturlasgade på Islands Brygge. Noget der synes at stå i stærk kontrast til den nye kommuneplansstrategi, og som vil have store negative konsekvenser på det lille miljø der er i Kigkurren. Området bruges i dag flittigt og kan give endnu mere værdi for Københavnerne hvis der tænkes videre i at udvikle det grønne område mhp rekreation. Der er arbejdspladser, børnehaver, fitness center og cafeer i nærheden, som vil kunne bruge pladsen yderligere som et "helle" mellem Artillerivej og Islands Brygge. Hvis dette grønne område istedet bliver bebygget med beboelse, vil kigkurren blot være endnu en grå plet i København. En spildt mulighed for noget unikt, og i stærk kontrast til kommunalplansstrategien.

ATP ønsker at bygge i seks etager på nabogrunden til Børnehuset Bryggen, hvilket er bekymrende af flere årsager: En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe børnenes trivsel. Derudover er grunden meget forurennet, og det vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med børnene ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er stærkt u hensigtsmæssige for børnenes trivsel, trykthed og sundhed.

Den grønne kile vil forbedre de trafikale forhold i området, hvor brede veje lige nu frister til hurtig kørsel, og en ustruktureret parkeringsplads på Kigkurren skaber forvirring og jævnlige uheld. Samtidig hænger den grønne kile godt sammen med det projekt om skybrudssikring i Sturlasgade, som kommunen aktuelt arbejder på.

Jeg bakker derfor i høj grad op om lokaludvalgets ønske om den grønne kile, mens jeg er meget

bekymret for konsekvenserne af en realisering af ATPs byggeprojekt.

Svar til: Høring 61463 af: Christian Holse

APPLICATION DATE

26. september 2023

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Christian Holse

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

J.H. Deuntzers Gade 32

HØRINGSSVAR

Kommuneplanstrategi 2023 peger på, at København skal være en by med bynatur, rekreative åndehuller, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl. Jeg er blevet bekendt med, at ATP har igangsat et projekt, hvor det planlægger at bygge på en af byens eksisterende og meget brugte grønne åndehuller på Sturlasgade på Islands Brygge. Noget der synes at stå i stærk kontrast til den nye kommuneplansstrategi.

ATP ønsker at bygge i seks etager på nabogrunden til Børnehuset Bryggen, hvilket er bekymrende af flere årsager: En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe børnenes trivsel. Derudover er grunden meget forurennet, og det vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med børnene ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er stærkt uhensigtsmæssige for børnenes trivsel, tryghed og sundhed.

Grunden bruges i dag som rekreativt område for bydelens børn og voksne, som blandt andet luffer hunde, leger og træner på græsplænen. Samtidig har lokaludvalget et ønske om at oprette en grøn kile med afsæt i Kigkurren, Snorresgade og Sturlasgade. Et ønske som i høj grad matcher takterne i den nye kommuneplansstrategi, men står i direkte modsætning til ATPs byggeplaner.

Den grønne kile vil forbedre de trafikale forhold i området, hvor brede veje lige nu frister til hurtig kørsel, og en ustruktureret parkeringsplads på Kigkurren skaber forvirring og jævnlige uheld. Samtidig hænger den grønne kile godt sammen med det projekt om skybrudssikring i Sturlasgade, som kommunen aktuelt arbejder på. Jeg bakker derfor i høj grad op om lokaludvalgets ønske om den grønne kile, mens jeg er meget bekymret for konsekvenserne af en realisering af ATPs byggeprojekt.

Svar til: Høring 61463 af: Mathias Nordby

APPLICATION DATE

26. september 2023

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Mathias Nordby

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Urban Studio

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rentemestervej 57

HØRINGSSVAR

Kommuneplanstrategiens ambitiøse politiske målsætninger på klimaområdet giver os os anledning til at gøre opmærksom på vores nyudviklede CO2-beregningsværktøj målrettet kommuneplaner. Med værktøjet er det muligt at estimere den forventede CO2-udledning ved udlagt boligbyggeri i en kommuneplan. Det er dermed muligt at estimere klimapåvirkningen i Københavns kommende kommuneplan og sikre at beslutninger i planen lever op til planstrategiens fastsatte politiske mål om en klimavenlig hovedstad. Urban Studio indgår meget gerne videre dialog med forvaltningen om værktøjet i forbindelse med udarbejdelse af den kommende kommuneplan.

Svar til: Høring 61463 af: Rasmus L. Marvig

APPLICATION DATE

26. september 2023

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Rasmus L. Marvig

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat med barn i Børnehuset Bryggen, Snorresgade 24

BY

Copenhagen S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Weidekampsgade, 39, 5. th

HØRINGSSVAR

I forbindelse med Kommuneplanstrategi 2023 ønsker jeg at udtrykke min bekymring over ATP's ønske om at bebygge det grønne område på Sturlasgade, som er nabo til Børnehuset Bryggen, Snorresgade 24, idet ATP's planer passer dårligt med Kommuneplanstrategi 2023.

I Top 5 fra en Spørgeskemaundersøgelse via Borgerpanelet, som nævnes i kommuneplansstrategien, er top 1 "Mere plads til bynatur og rekreative åndehuller".

Dette skal der lægges stor vægt på i forbindelse med uudnyttede arealer, hvor der tænkes bevaring eller videreudvikling af eksisterende grønne områder / uderum. En stor konsekvens for byens uderum er at bygge i flere etager på ubebyggede arealer uden omtanke til de eksisterende bygninger, respekt for eksisterende udearealer og byens beboer.

Et eksempel er på Islands Brygge, hvor Børnehuset Bryggen og Snorrestien grænser op til det grønne areal ved Sturlasgade, som giver luft og lys for børnene i institutionen. Her skal der tænkes på bevaring af grønne rum og eksisterende forhold som vil ødelægges, hvis der bygges en mange etagers bygning. Dette vil give store gener i forhold til lys på legepladsen, indkig til børnene mm.

Der er derudover understøttes ovenstående af kommuneplanens punkter 4. (En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid) og 5. (Udvikling med respekt for byens sjæl).

Svar til: Høring 61463 af: Henrik Jahn

APPLICATION DATE

26. september 2023

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Henrik Jahn

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Over Byen Arkitekter

BY

København S

POSTNR.

2100

ADRESSE

kløvermarksvej 70 A

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede bilag

Mvh Henrik Jahn

Over Byen Arkitekter

MATERIALE:

hauser plads 30-32 - hoerings svar til kommuneplastrategi 2023 2023.09.25.pdf

hauser plads anmodning lokalplan 2023.05.24 hoerings svar 2023.09.25.pdf



Arkitekter

Høringssvar til Kommuneplansstrategi 2023

Vedrørende: Hauser Plads 30-32

Kære Københavns Kommune

Vi er meget tilfredse med, at få mulighed for at kommentere på kommuneplanstrategien og ikke mindst hilser vi det velkomment, at strategien er en samlet vision for byens udvikling. Det er en vigtig proces Københavns Kommune har igangsat, da visionerne og strategien lægger rammerne for den fysiske udvikling af landets hovedstad de næste 12 år.

Vi anerkender fuldt ud, at kommuneplanstrategien er et overordnet planlægningsredskab for kommunen og de mange samarbejdspartnere, men vi har noteret os, at kommunen i forbindelse med høringsfasen også efterlyser konkrete forslag til ændringer.

I forlængelse af tidligere dialog, ansøgning om byggetilladelse, anmodning om lokalplan og senest accept af lokalplansanmodning fra 4. juli 2023, fremsender vi derfor på vegne af bygningsejer for ejendommen Hauser Plads 30-32, 1127 København K, ved Thylander Gruppen, vores høringssvar til forslaget til kommuneplansstrategien 2023, der indgår i processen frem mod en ny kommuneplan.

Det eksisterende plangrundlag, (byplan nr. 59 fra 1969), giver desværre ikke mulighed for at dele af ejendommen på Hausers Plads kan anvendes eller udvikles over tid.

Kommunen har derfor accepteret vores anmodning om udarbejdelse af ny lokalplan for bl.a. at få ændret anvendelseskategorien af ejendommen til også at kunne indeholde erhverv over 1. sal. Kommunens accept af vores anmodning om en ny lokalplan flugter efter vores opfattelse meget flot med kommuneplanens intentioner om at sikre mulighed for en udvikling af byen over tid.

Høringssvaret skal dels ses som en venlig genbekræftelse af aftalen om en lokalplansproces, hvor vi forestiller os, at den fremtidige anvendelseskategori for ejendommen kan indpasses i et S-område, uden standardiserede rambestemmelser som på de tilstødende områder. Dels giver det os en mulighed for at præsentere tidligere fremsendte visionære oplæg til om- og tilbygninger af ejendommen, som vi håber, kan danne et godt grundlag for den kommende lokalplansproces – se gerne vedhæftede bilag.

Vores forslag ligger i forlængelse af kommuneplanstrategiens visioner om at fastholde en bred sammensætning af virksomheder i byen. Vi står selvfølgelig til rådighed for yderligere oplysninger om projektet.

Med venlig hilsen
Henrik Jahn

Bilag: Anmodning om lokalplan.
Kopi til Økonomiforvaltningen, Center for Byudvikling



HAUSER PLADS 30-32

ANMODNING OM LOKALPLAN - 24.05.2023



INDHOLDSFORETGELSE

Introduktion	3
Beliggenhed	4
Forbedringer	5
A. Facade Hauser Plads	6
B. Grøn gård	11
C. Nye vinduer baghus	22
Bilag	25
Plantegninger	
Snit	



INTRODUKTION

**HAUSER PLADS 30-32
ANMODNING OM LOKALPLAN**

Indledning

I forlængelse af tidligere dialog, ansøgning om byggetilladelser og senest svarskrivelse fra den 12. maj 2023 fra vicedirektør Lena Kongsbach, anmoder vi hermed på vegne af ejer om ny og tidssvarende lokalplan for ovennævnte ejendom.

Det eksisterende plangrundlag (byplan nr. 59 fra 1969) giver desværre ikke mulighed at dele af ejendommen kan anvendes eller udvikler sig bæredygtigt over tid.

Vi håber at nedenstående visionære oplæg til om- og tilbygning af bygningerne kan danne et godt grundlag for en fremtidig lokalplan, som vi ser frem til at kunne udvikle i konstruktiv dialog med kommunen og områdets beboere. Fokus er at få skabt en attraktiv grøn gård for ejendommens boliger og erhverv, samtidigt med at hele baghuset kan omdannes til attraktive erhvervslejemål. Bygherren er forstående over for forvaltningens dårlige erfaringer med støj og lugtgener i karreenes indre.

Om- og tilbygning af - Hauser Plads 30 - 32

Projektet vil med en ændring af eksisterende facade og gårdareal, skabe et mere imødekomende hus og et nyt fælles grønt gårdrum, der kan blive et stort aktiv for ejendommen og for byen som helhed.

En ny farvesætning og åbning af facader i stueplan skaber forudsætning for mere byliv på Hauser Plads og bedre erhvervslejemål i stueplan. Et nyt og mere imødekomende facadeudtryk inviterer beboere og besøgende inden for, både mod pladsen og videre ind i den nye grønne gård.

Det eksisterende gårdrum er et af de få gårdrum i byen hvor alle baghuse til erhverv stadig er bevaret. Det giver en unik mulighed for at skabe en oplevelsesrig ramme om det fremtidige gårdrum. Ny tilbygning og omdannelse af eksisterende sidebygning er med til at understøtte dette.

Ny facade mod Hauser plads

- Facadeudtrykket ændres med en ny og mere varieret farvesætning af facaden. Basen skal som tidligere fremstå i en mørkere varmgrå farve. Det er med til give mere tyngde til en stueetage med den relativ lille etagehøjde.

- Facaden over portrummet fremhæves ligeledes med en mørkere farve og markere adgangen til den grønne gård, samtidigt er det også markere at denne del af bygningen var en selvstændig tilbygning.

- Eksisterende vindueshuler forstørres ved at sænke brystningshøjden en anelse.

- Nye markiser indrammer vinduesåbningerne og er visuelt med til at forstørre dem og åbne stueetagen op.

Grøn gård

- Eksisterende parkeringspladser nedlægges og affaldshåndtering og cykelparkering flyttes til den rummelige kælder, der nås via en ny og tidssvarende lift.

- Gårdrummet begrønnes og i midten plantes et stort træ. Ny sammenhængende granit-belægning er ligeledes med til at skabe en attraktivt grøn gård for bygningens beboere og erhvervslejemål.

- Ny tilbygning i gården skaber en sammenhængende og åben stueplan omkring det grønne gårdrum og forbedrer lejemål i stueplan med attraktive lokaler mod gården. Ny terrasse på tilbygning med begrønning og opholdsarealer forbedrer ligeledes lejemål på 1 sal.

- I sidehuset genetableres tidligere portåbninger i stueplan og skaber en mere åben stueplan mod gården. Det eksisterende mansardtag ombygges og forøges med ca. en meter i højden. Det forbedrer eksisterende lejemål med lav etagehøjde og udsyn markant.

Nye vinduer i baghus

- Mulighed for nye og større vinduer i baghus, der kan skabe de nødvendige og tidssvarende rammer for fremtidige erhvervslejemål.

- Vinduer der ikke giver større indbliksgener end i andre dele af karreen.

- Vinduerne der skaber mulighed for nyt liv i det karakterfulde baghus - omkring den fremtidige grønne gård.

Arealer før ombygning

<i>Samlet bygningsareal ex. kælder:</i>	4.011 m ²
<i>Grundareal</i>	1.331 m ²
<i>Bebygget areal</i>	935 m ²
<i>Friareal</i>	396 m ²
<i>Bebyggelsesprocent</i>	301,4 %

Arealer efter ombygning

<i>Tilbygning stueetage</i>	65 m ²
<i>Ombygning sidehus tageetage</i>	30 m ²

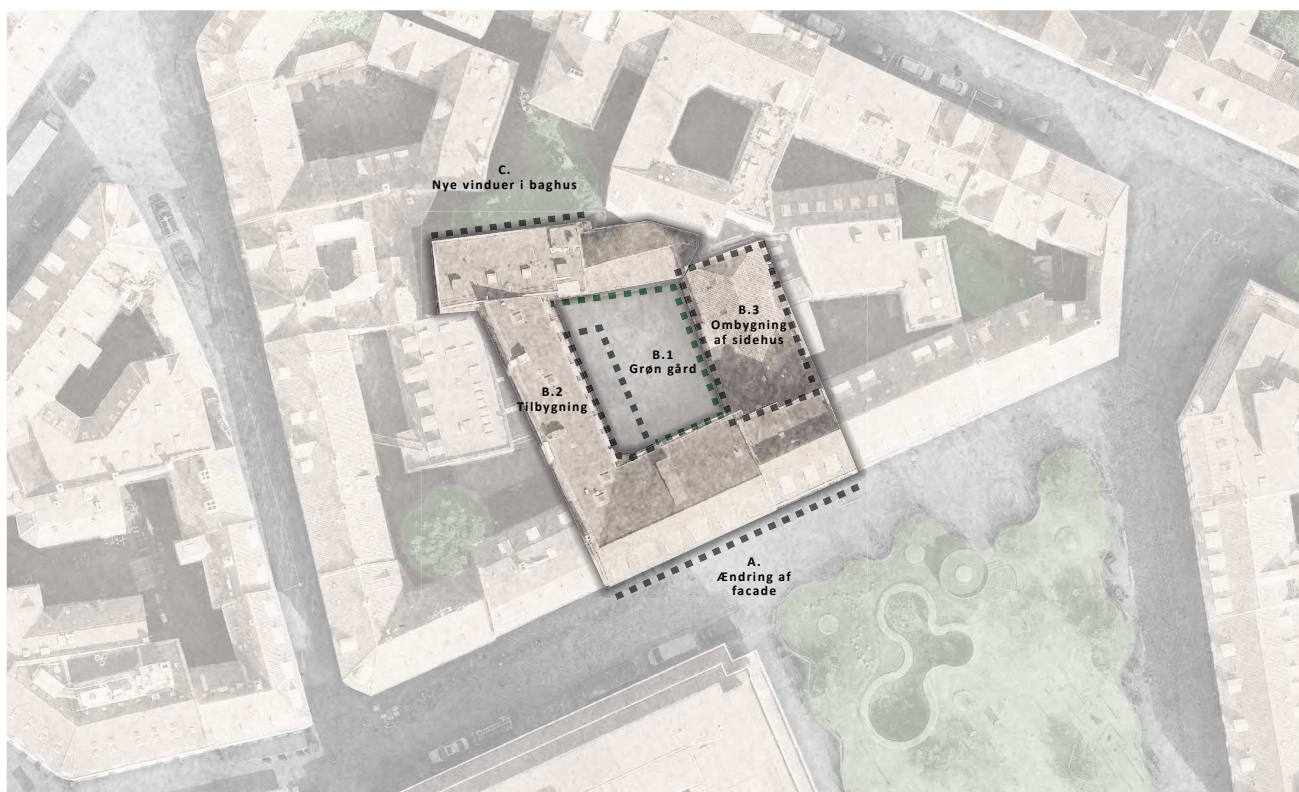
<i>Samlet bygningsareal ex. kælder:</i>	4.106 m ²
<i>Grundareal</i>	1.331 m ²
<i>Bebygget areal</i>	1.000 m ²
<i>Friareal</i>	396 m ²
<i>Bebyggelsesprocent</i>	308,5 %



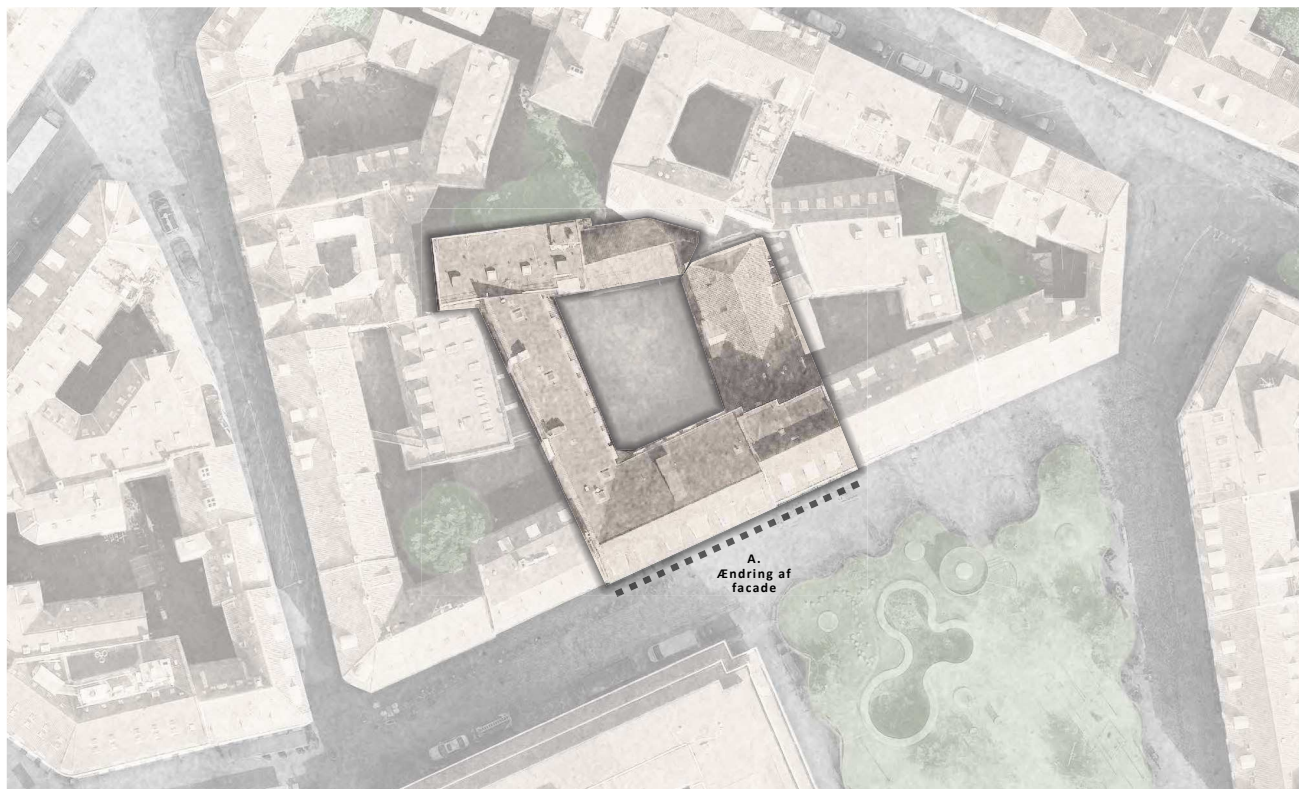
BELIGGENHED



FORBEDRINGER



A. FACADE HAUSER PLADS
SITUATIONSPLAN



A. FACADE HAUSER PLADS
EKSISTERENDE FORHOLD



Facaden 2023



Hitorisk foto

HAUSER PLADS 30-32
24.05.2023

A. FACADE HAUSER PLADS
OPSTALT



Forslag til ny farvesætning og nye åbninger i stueplan

A. FACADE HAUSER PLADS
GADEPERSPEKTIV



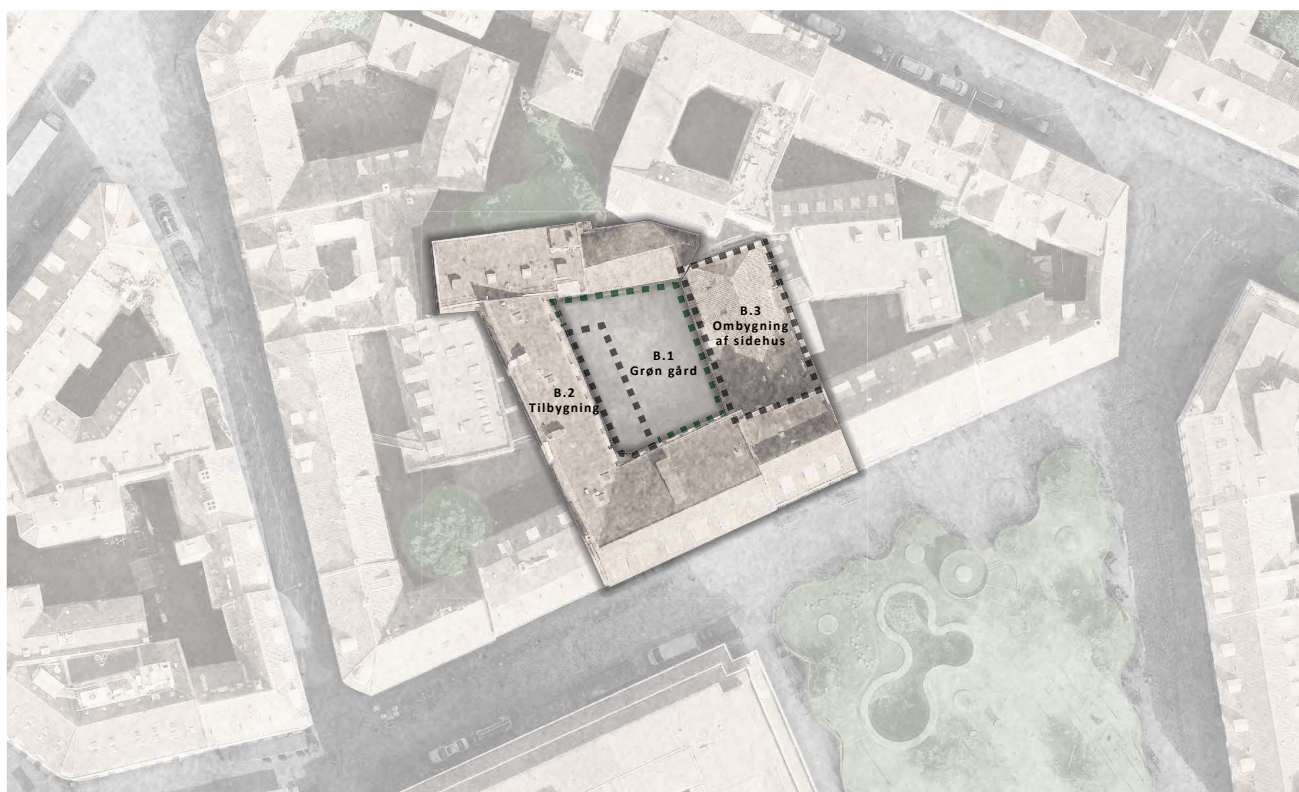
Forslag til ny farvesætning og nye åbninger i stueplan

A. FACADE HAUSER PLADS
PERSPEKTIV AF PORTÅBNING



*Forslag til ny farvesætning og nye åbninger i stueplan. Lanterne flyttes.
Indblik til ny grøn gård*

B. NY GRØN GÅRD



B. NY GRØN GÅRD
EKSISTERENDE FORHOLD



Baghus og garagebygning

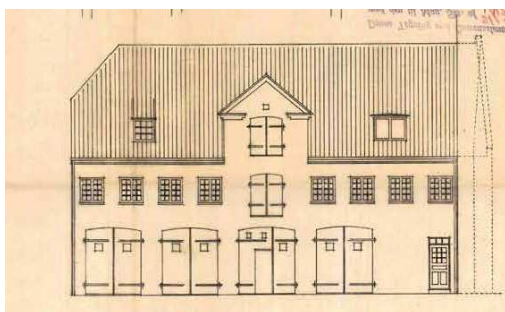


Sidehus med mansardtag

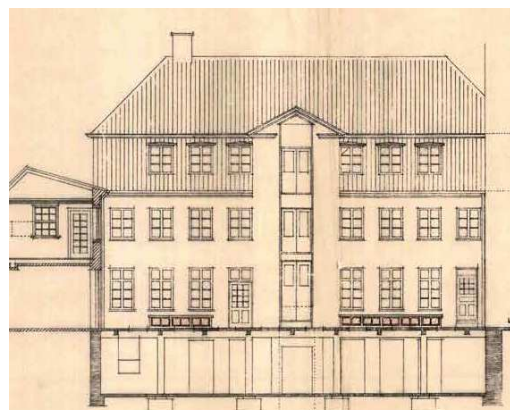
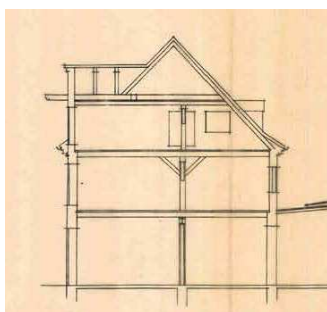


Gårdfacade forhus - set fra sidehus

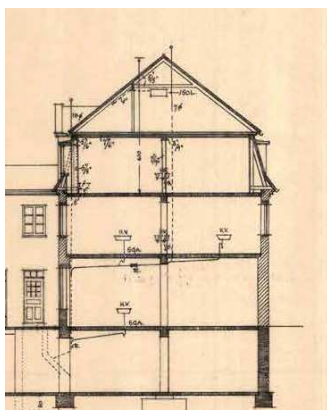
B. NY GRØN GÅRD
EKSISTERENDE FORHOLD



Sidehus før ombygning i 1939 med porte



Sidehus efter ombygning i 1939



Facade af sidehus 2023

HAUSER PLADS 30-32
24.05.2023

B. NY GRØN GÅRD
PLANPERSPEKTIV



*Ny grøn gård, ny tilbygning og ombygning af sidehus.
Affaldshåndtering og cykelparkering flyttes til kælder med adgang via ny lift.*



*Ny grøn gård med stort træ, samlende granitbelægning og beplantning.
I stueplan åbnes facaderne op med reference til tidligere porte.*

B. NY GRØN GÅRD
PERSPEKTIV FRA GARAGEBYGNING



*Ny grøn gård med stort træ, samlende granitbelægning og beplantning.
I stueplan åbnes facaderne op.
Ny farvesætning af eksisterende hovedhus.*

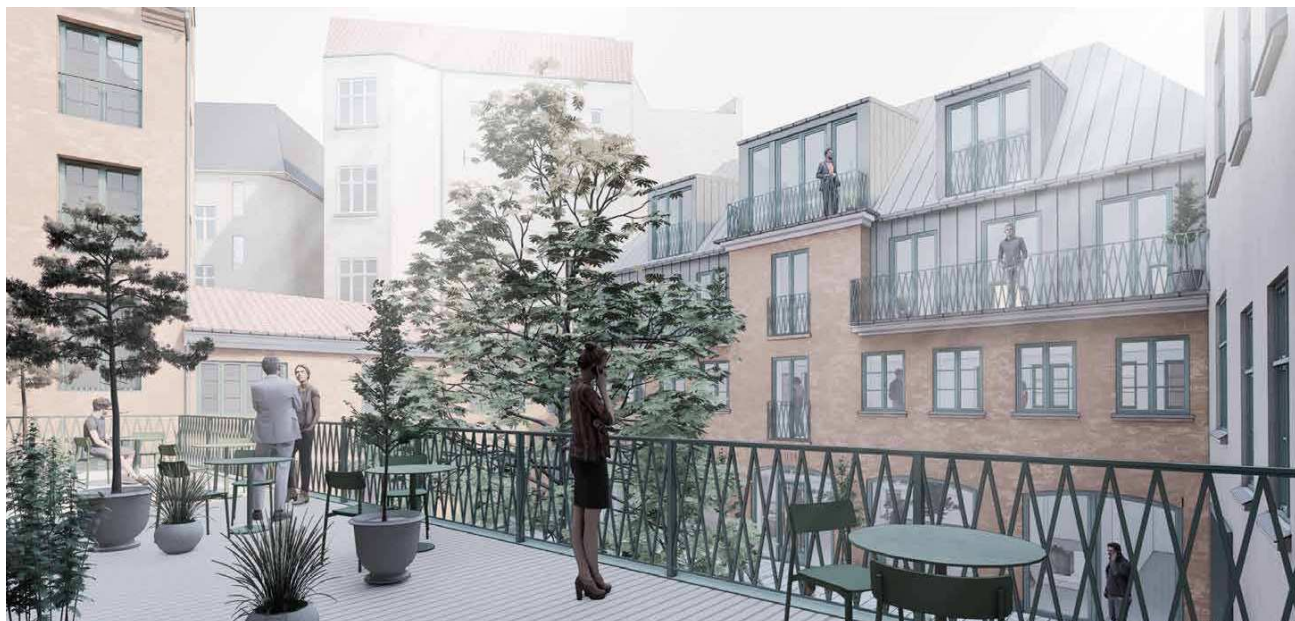
B. NY GRØN GÅRD
PERSPEKTIV FRA SIDEBYGNING



*Ny grøn gård med stort træ, samlende granitbelægning og beplantning.
I stueplan åbnes facaderne op.
Ny farvesætning af eksisterende hovedhus.*



Facade åbnes mod tilbygning og grøn gård

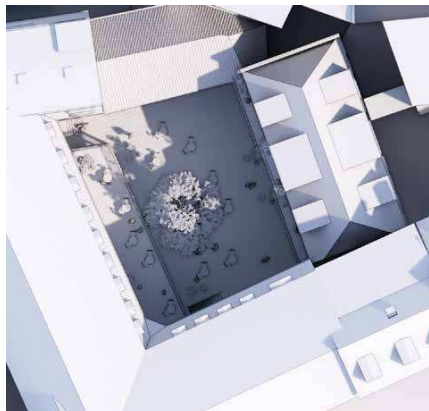


Opholdsterrasse på tilbygning med udsigt gården

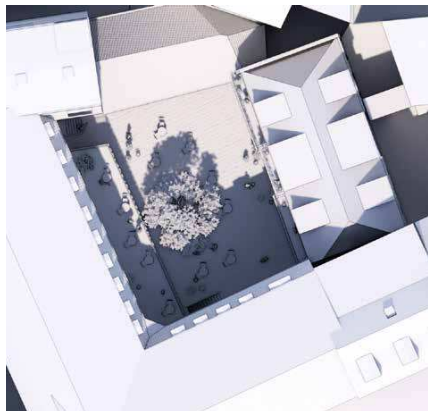


Sidehus ombygges med ny åben stueplan og ny tagetage

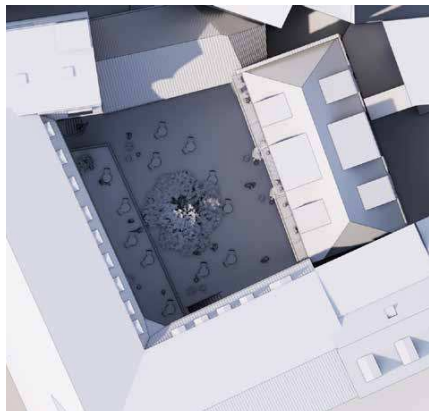
B. NY GRØN GÅRD
SKYGGEDIAGRAM



SOMMER KL. 09

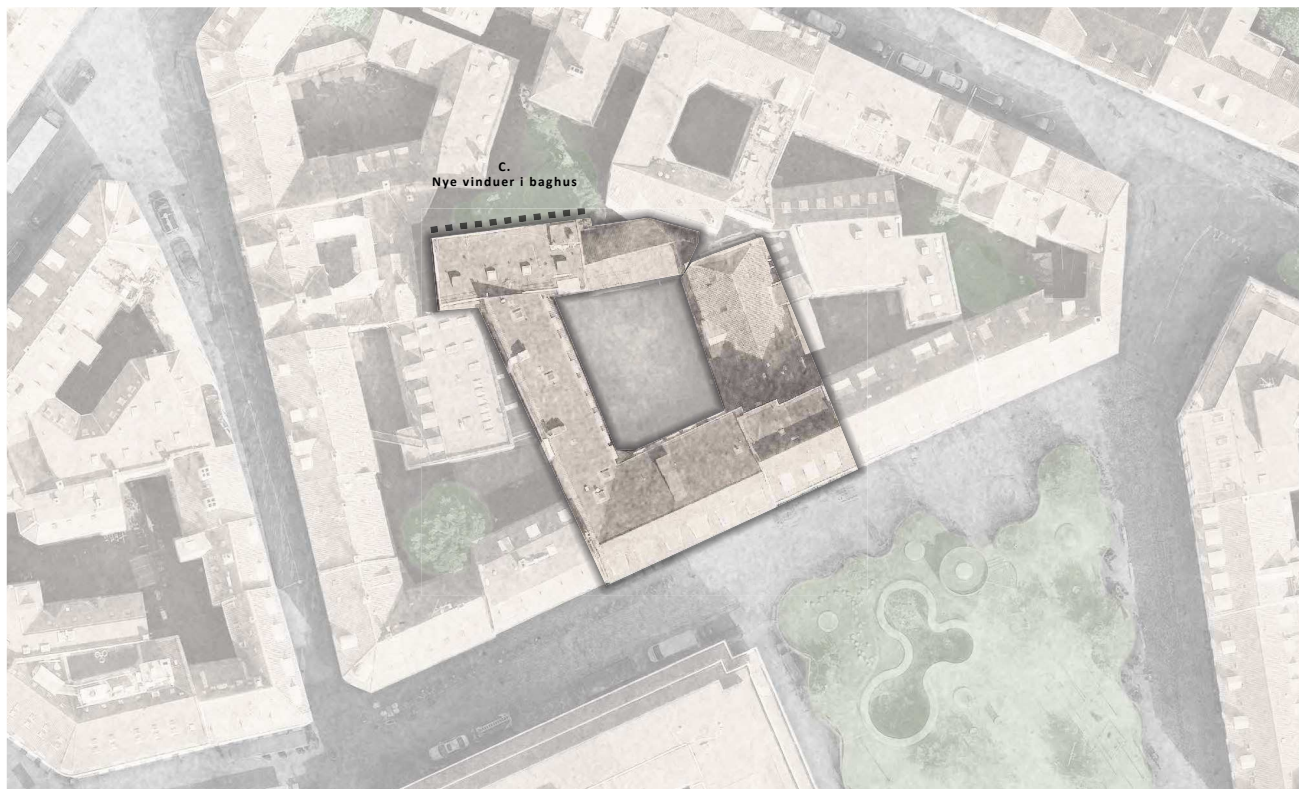


SOMMER KL. 12



SOMMER KL. 15

C. NYE VINDUER BAGHUS



C. NYE VINDUER BAGHUS
EKSISTERENDE FORHOLD



Nabobygning



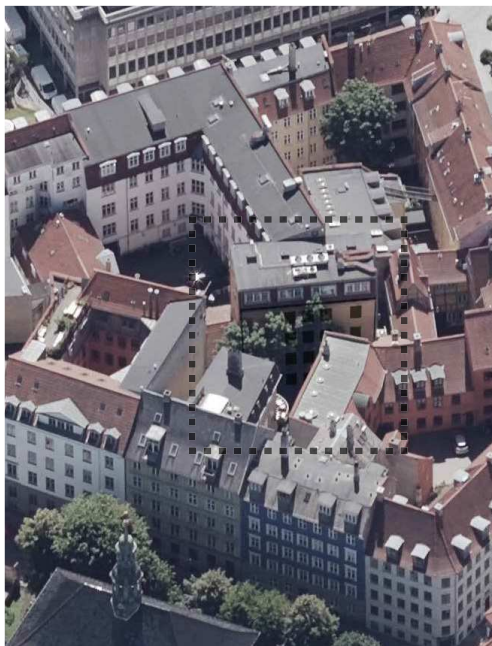
Vestfacade af pakhus



Vinduer på nordfacaden (lukkede fra 1. sal og op)

C. NYE VINDUER BAGHUS

FACADE



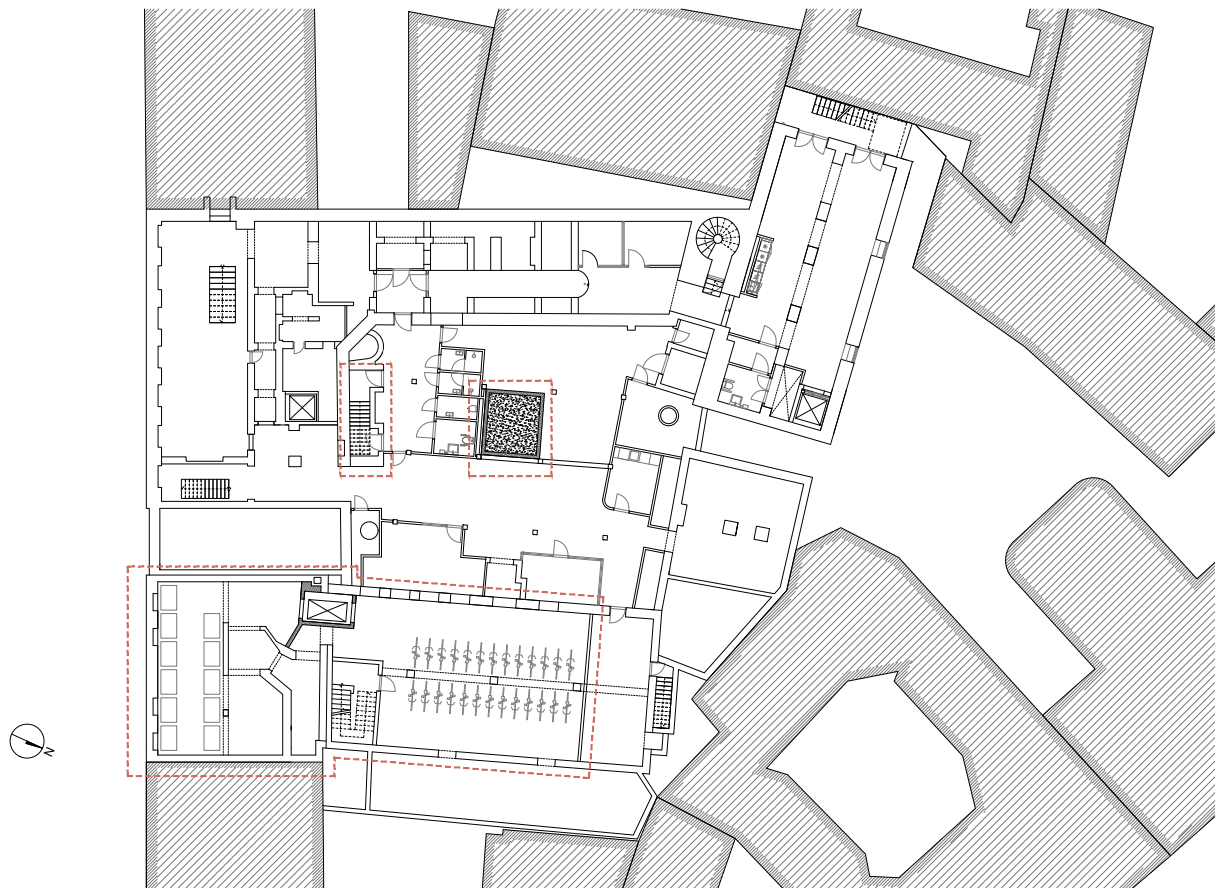
Nye vinduer i baghusets facade vurderes ikke at give indblikgene der er større end andre i hele karreen.

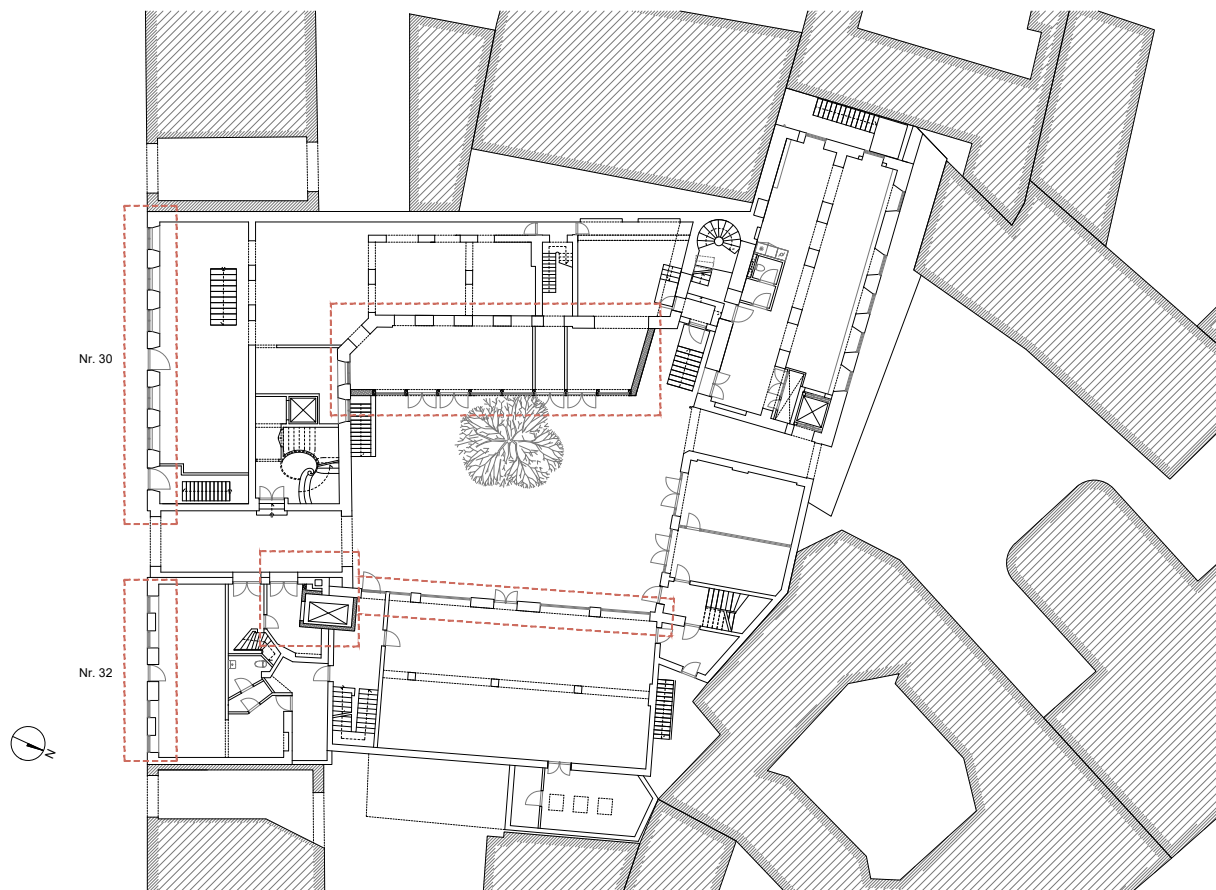


Eksisterende nye vinduer er ikke godkendt

BILAG

PLANTETEGNINGER OG SNIT





SAG: Hauser Plads 30-32 MATR. NR.: 2044, Rosenberg Kvarter, KBH TEGN. NR.: 902_K01_S2_H1_100 MAL: 1:200

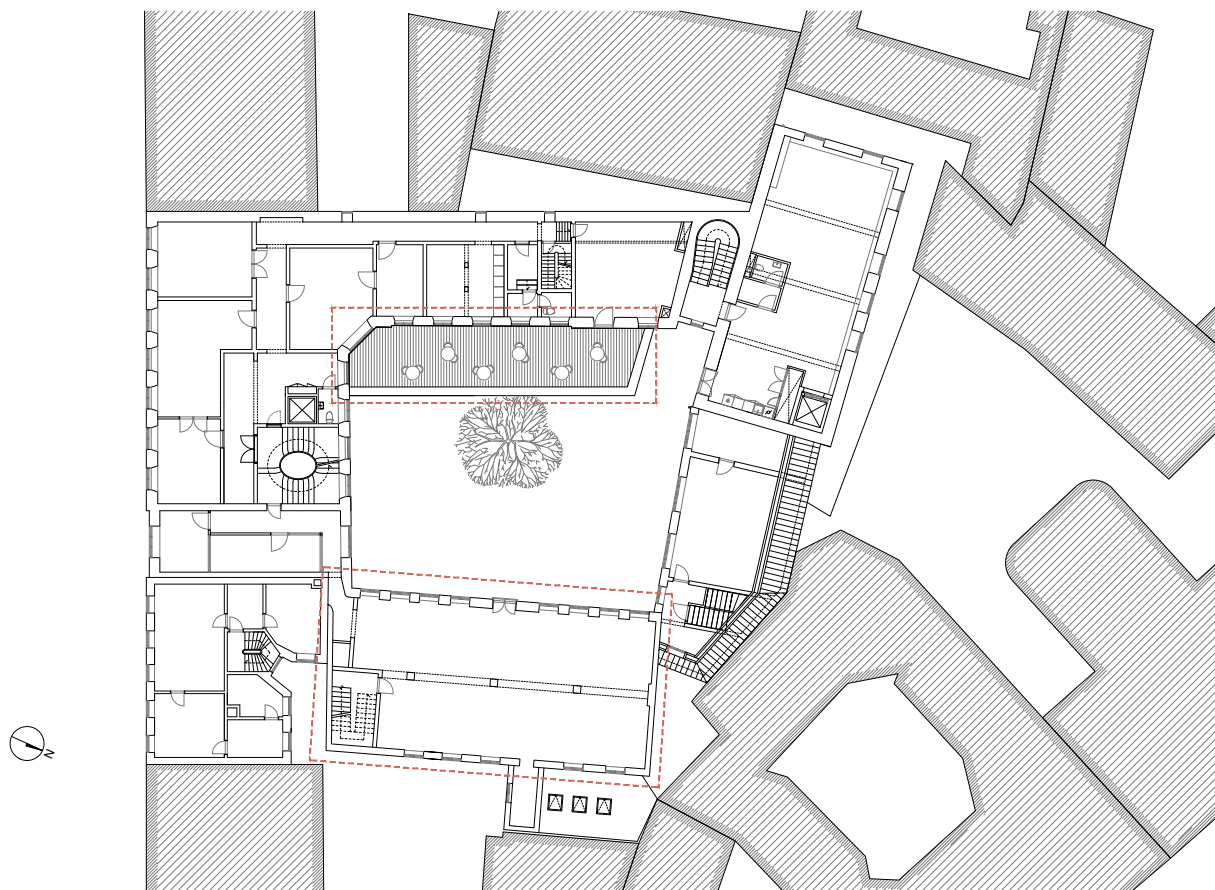
EMNE: Projektudvikling
Stue - Fremtidige forhold

DATE: 28.02.2023 REV. DATE: --- REV. SIGN: NV KS: HJ GOOD: ET SAG. NR.: 902-00-22

Over Byen Arkitekter ApS Uptandsgade 56, 2.sal, 2300 København S TEL.: +45 33 93 07 30



info@overbyen.dk



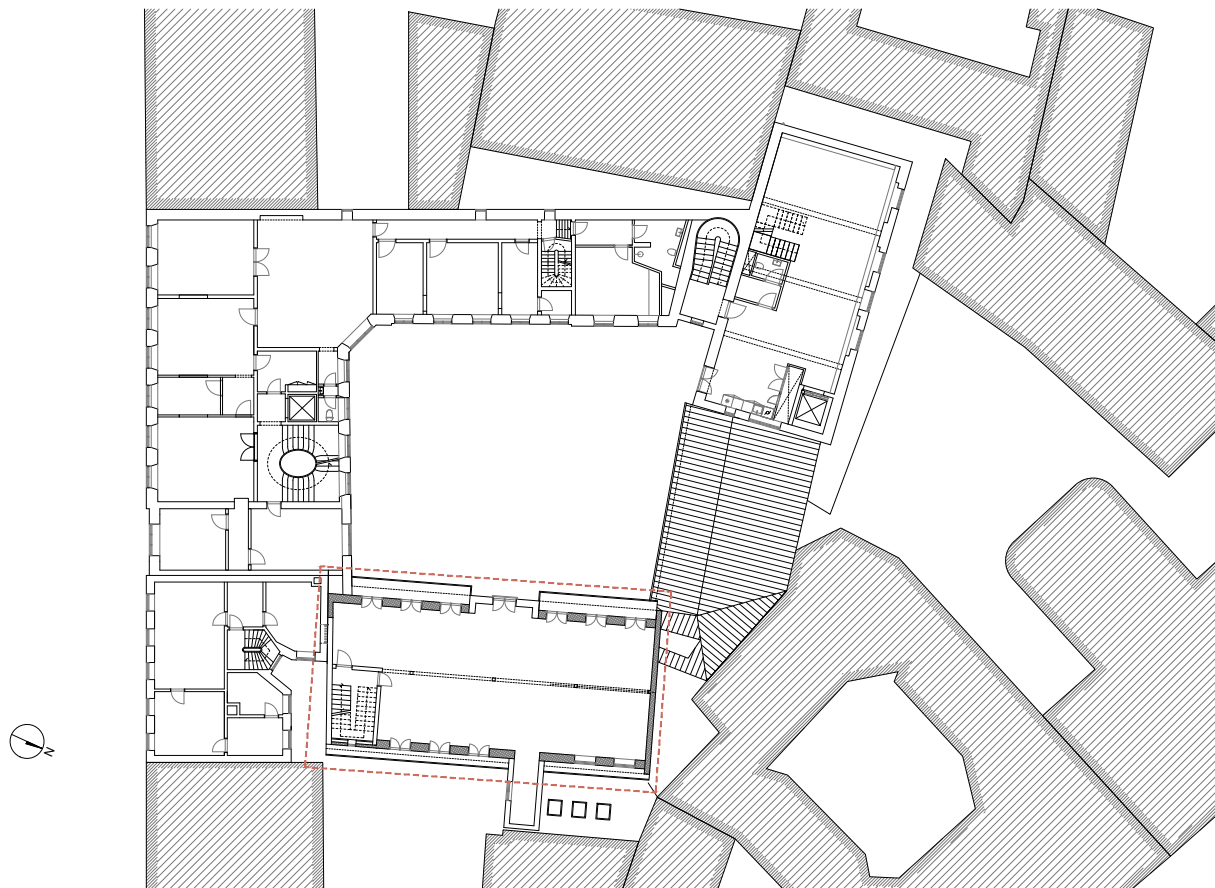
SAG: Hauser Plads 30-32 MATR. NR.: 2044, Rosenberg Kvarter, KBH TEGN. NR.: 902_K01_S2_H1_101 MAL: 1:200

EMNE: Projektudvikling
1. sal - Fremtidige forhold

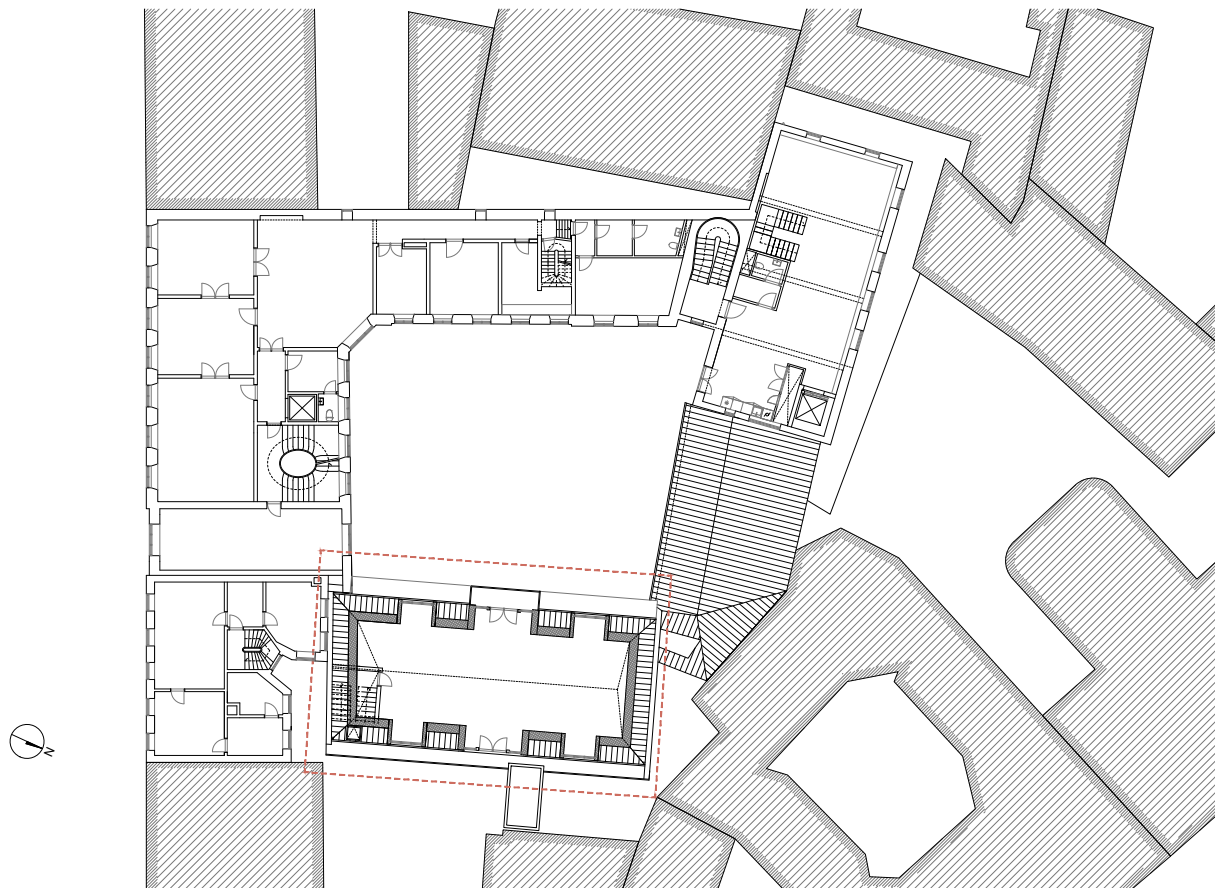
DATE: 28.02.2023 REV. DATE: --- REV. SIGN: NV KS: HJ GOOD: ET SAG. NR.: 902-00-22

Over Byen Arkitekter ApS Uptandsgade 56, 2. sal, 2300 København S TEL.: +45 33 93 07 30 info@overbyen.dk

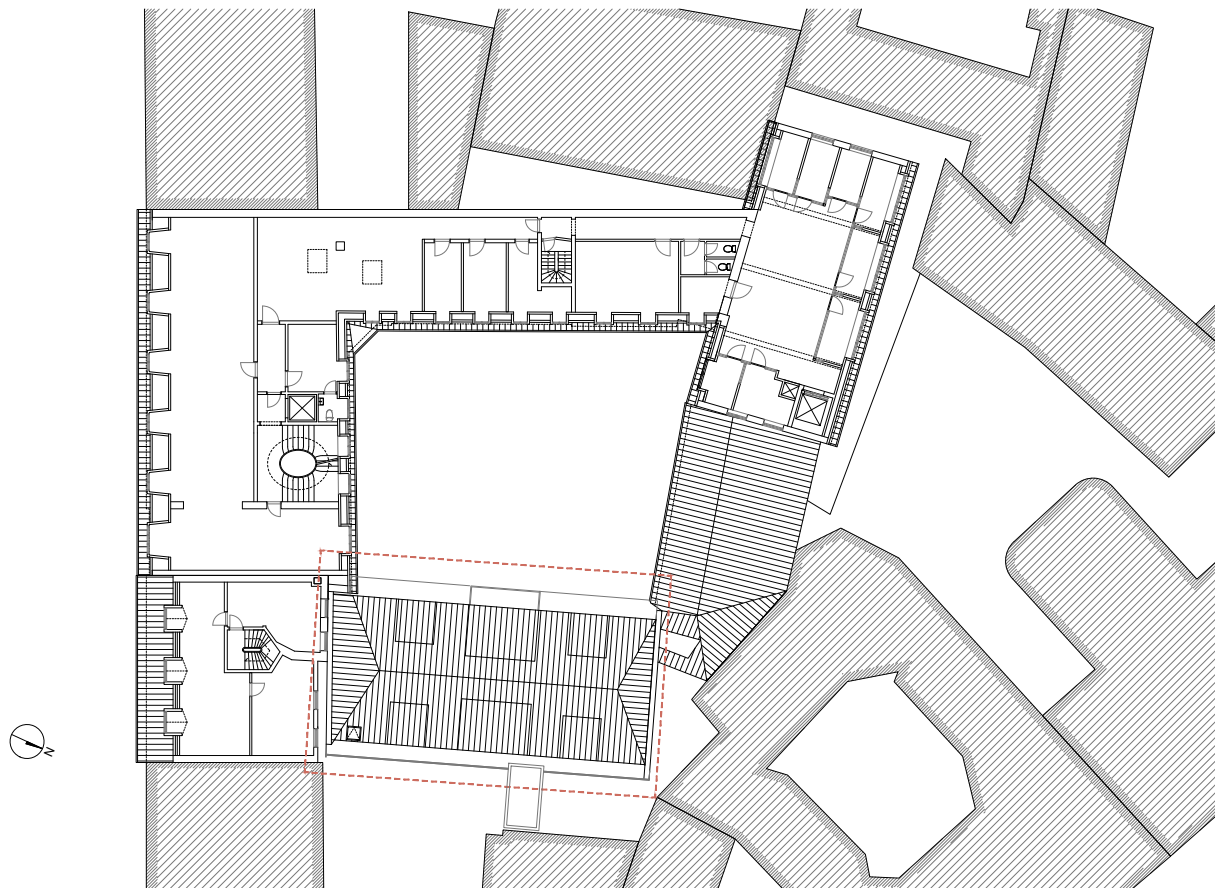
OVERBYEN
ARKITEKTER



SAG: Hauser Plads 30-32	MATR. NR.: 2044, Rosenberg Kvarter, KBH	TEGN. NR.: 902_K01_S2_H1_102	MAL: 1:200
EMNE: Projektudvikling 2. sal - Fremtidige forhold			OVERBYEN ARKITETER
DATE: 28.02.2023	REV. DATE: ---	SIGN: NV KS: HJ GOOD: ET	SAG. NR.: 902-00-22
Over Byen Arkitekter ApS	Uptandsgade 56, 2. sal, 2300 København S	TEL.: +45 33 93 07 30	info@overbyen.dk



SAG: Hauser Plads 30-32	MATR. NR.: 2044, Rosenberg Kvarter, KBH	TEGN. NR.: 902_K01_S2_H1_103	MAL: 1:200
EMNE: Projektudvikling 3. sal - Fremtidige forhold			OVERBYEN ARKITETER
DATE: 28.02.2023	REV. DATE: ---	SIGN: NV KS: HJ GOOD: ET SAG. NR.: 902-00-22	
Over Byen Arkitekter ApS	Uptandsgade 56, 2. sal, 2300 København S	TEL.: +45 33 93 07 30	info@overbyen.dk



SAG: Hauser Plads 30-32 MATR. NR.: 2044, Rosenberg Kvarter, KBH TEGN. NR.: 902_K01_S2_H1_104 MAL: 1:200

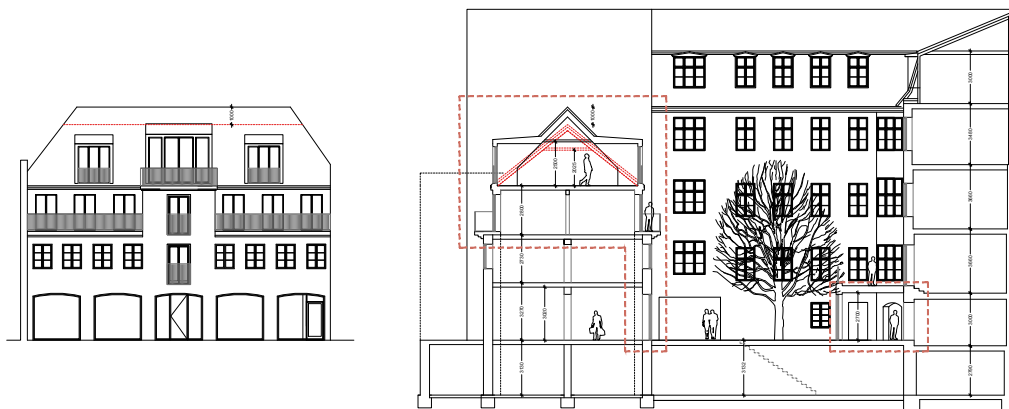
EMNE: Projektudvikling
4. sal - Fremtidige forhold

DATE: 28.02.2023 REV. DATE: --- REV. SIGN: NV KS: HJ GOOD: ET SAG. NR.: 902-00-22

Over Byen Arkitekter ApS Uptandsgade 56, 2. sal, 2300 København S TEL.: +45 33 93 07 30



ARKITEKTER
info@overbyen.dk



SAG: Hauser Plads 30-32	MATR. NR.: 2044, Rosenberg Kvarter, KBH	TEGN. NR.: 902_K01_S2_H3_300	MAL: 1:200
EMNE: Projektudvikling Snit AA og Facade - Fremtidige forhold			O V E R B Y E N K A R T E R T E R
DATE: 2023.02.08	REV. DATE: ---	SIGN: NV KS: HJ GOOD: ET	SAG. NR.: 902-00-22
Over Byen Arkitekter ApS	Uptandsgade 56, 2. sal, 2300 København S	TEL.: +45 33 93 07 30	info@overbyen.dk

Svar til: Høring 61463 af: Vanløse Lokaludvalg

APPLICATION DATE

26. september 2023

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Vanløse Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vanløse Lokaludvalg

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede pdf

MATERIALE:

vanloese lokaludvalg hoerings svar vedr kommuneplanstrategi2023.pdf

Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

ØKF 2387 Team Planlægning



Vanløse Lokaludvalg høringssvar vedr. Kommuneplanstrategi 2023

Vanløse Lokaludvalg takker for muligheden for at komme med input i den offentlige høring.

Lokaludvalgets høringssvar sætter fokus på særlige problemstillinger indenfor de tre overordnede emner vi nævnte i den interne høring: trafik, mødesteder i by- og uderum samt et blomstrende kultur- og erhvervsliv, som vi mener fortsat er relevante i forbindelse med den offentlige høring.

Borgerdialog og bydelsplan som baggrund for høringssvaret

Lokaludvalgets høringssvar baserer sig på arbejdet med bydelsplan for Vanløse, herunder ikke mindst løbende borgerinddragelsesaktiviteter så som borgerpanelundersøgelser, borgermøder, netværks- og interessentmøder samt lokaludvalgets løbende arbejde i temagrupper med aktive lokale borgere.

Vi ønsker et sammenhængende Vanløse, hvor vi nemt og trygt kan bevæge os rundt til arbejde og fritidsliv. En levende og sund bydel, hvor vi passer på mennesker, natur og miljø, og med et blomstrende kultur- og erhvervsliv og fællesskaber med plads til alle.

Trafik, trængsel på indfaldsveje (i Vanløse)

Det er vores opfattelse at den fortsat stigende pendlertrafik ikke i tilstrækkelig grad er adresseret i kommuneplanstrategien. Som yderområde i København sætter den stigende pendlertrafik, især på de store indfaldsveje således et markant præg på dagliglivet i Vanløse, med øget støj- og luftforurening, samt utryghed for de bløde trafikanter. Den stigende biltrafik står i modsætning til målsætningen om en

14. september 2023

Sagsnummer
2023-0330393

Dokumentnummer
2023-0330393-3

VANLØSE LOKALUDVALG



Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg
Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN-nummer
5798009800435

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk

sundhedsfremmende by, hvor Københavnerens trivsel sættes i højsædet. Den stigende biltrafik bidrager også til en generelt øget klimabelastning og kan ikke forventes at blive mindre med en øget befolkningsmasse og fortsat fokus på udbygning af byen.

Konkret har Vanløse Lokaludvalg f.eks. foreslået, at bydelens store indfaldsvej, Jyllingevej gøres smallere, for at sænke hastigheden og dermed øge trafiksikkerheden. I forlængelse heraf foreslås det at forsyne vejen med en allé af træer og grøn midterrabat, herunder for at styrke det grønne i byen, øge biodiversitet og skabe små åndehuller for natur og mennesker i storbyen, samt at øge attraktivitet for de boligområder som ligger op til disse veje.

Vi henviser endnu engang til at Vanløse Lokaludvalg har fået udarbejdet en trafikrapport i kommunens COMPASS system, som viser at biltrafikken og bilejerskabet forventes at stige i de kommende år, mens cykeltrafikken, i modsætning til andre dele af København, vil være faldende.

Mødesteder i by- og uderum, et kvalitetsløft

Kommuneplanstrategiens fokus på biodiversitet og klimatilpasninger er nødvendige og sympatiske. Vanløse Lokaludvalg vil gerne foreslå, at de kommende investeringer i klimatilpasning, herunder LAR-projekter og grønne projekter omhandlende øget biodiversitet og bynatur, altid forsøges tænkt sammen med behovet for små grønne byrum og lommeparker, med plads til rekreation, bevægelsesaktiviteter m.v. Ligesom at foreslår at biodiversitet og klimatilpasning også tænkes systematisk ind i (vej)genopretningsprojekter.

Vanløse Lokaludvalg vil meget gerne bidrage til en kvalificering af sådanne lokale projekter.

Et blomstrende kultur- og erhvervsliv, fokus på de kreative zoner (i Vanløse)

Vanløse Lokaludvalg noterer sig med tilfredshed, at forvaltningen har hørt budskabet, omhandlende behovet for at kunne forløse de kreative zoners potentiale, herunder udvikling af iværksætter miljøer med fokus på de unge og at dette delvist bliver indarbejdet i kommuneplanstrategien.

Vanløse Lokaludvalg vil i forlængelse heraf gøre opmærksom på at have fokus på typer af erhverv/virksomheder som skaber

mere attraktive byområder for borgerne i lokalområdet, som fx små detailerhverv, caféer, kreative virksomheder og kulturinstitutioner.

Lokaludvalget vil gerne være med til at facilitere en løbende dialog om visioner og praktiske perspektiver for udviklingen af de kreative zoner mellem grundejere, lejere og brugere i områderne, og meget gerne understøttet af den faglig kompetence i Center for Byudvikling.

Med venlig hilsen

Jan Lindboe

Forperson Vanløse Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Morten Anker

APPLICATION DATE

25. september 2023

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Morten Anker

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sturlasgade 10 C

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR - Offentlig høring af Forslag til Kommuneplanstrategi 2023 - Fremtidens klimavenlige hovedstad

NEJ TAK TIL FLERE BOLIGBLOKKE og "HULUDFYLDNING"

JA TAK TIL GRØNNE OMRÅDER FOR ALLE BYENS BORGERE

Jeg vil gerne bakke om de mange gode forslag i den nye kommuneplanstrategi.

Alt for mange grønne områder er blevet "huludfyldt" i de sidste mange år, og intentionen om at ændre det forældede ønske om såkaldt huludfyldning i den eksisterende kommuneplan, bør ændres hurtigst muligt.

I min optik bør der ligeledes ikke gives flere tilladelser til bygninger, der ikke harmonerer med de mange gode intentioner og strategier i forslaget til den nye kommuneplanstrategi.

København skal være grøn og klimavenlig, og skabe åndehuller og bedre sammenhængskraft.

De seneste år har vi set mange triste eksempler på opførsel af uskønne bolig- og bygningsblokke langs de Københavnske gader, hvor Islands Brygge, Ørestaden og andre kvarterer udgør kedelige eksempler.

Profitønsket har vundet over den røde tråd i det Københavnske bybillede og det skal der sættes en stopper for!

Et helt aktuelt eksempel fremgår i de mange høringssvar herunder, hvor Pensionskassen ATP agter at anlægge en boligblok på det grønne areal midt på Sturlasgade på Islands Brygge - med henvisning til bestemmelsen om et (Efter min mening, forældet) kommunalt ønske om "huludfyldning" der som nævnt eksisterer i nuværende kommuneplan.

Godkendes de mange glimrende forslag i den reviderede kommuneplan, - vil ATP formentlig ikke kunne gennemføre en sådan opførsel, hvorfor ATP tilsyneladende forsøger at skynde ovenstående projekt igennem, inden den nye kommuneplan træder i kraft.

I eksemplet herover er den påtalte grund desuden voldsomt forurenede og ligger klos op af en børnehaven - hvor bygningsprojektet og opførelsen heraf, vil afstedkomme helt uoverskuelige følgevirkninger på kort og lang sigt.

Jeg vil med dette høringssvar derfor også på det kraftigste anmode om at der ikke gives tilladelse til bygninger allerede nu, der ikke harmonerer med den kommende plan - især når det sker på bekostning af grønne områder, som i forvejen er en stor mangelvare i byen og i direkte modstrid med ønsket om en generelt grønnere by, mere miljøansvarlighed, mindre forurening, bedre skybrudssikring, grønne gennemgående kiler, åndehuller, flere træer, lokalmiljø mv.

Private profithensyn må IKKE trumfe fællesskabets behov og København bør være for alle. Yderligere bygningsopførsler på grønne områder vil blot bidrage til øget forurening, pres og trængsel, mere trafik, støj og miljøbelastning, til gene for det store fællesskab. Nok er nok.

Svar til: Høring 61463 af: Katja Dyppel Weber

APPLICATION DATE

24. september 2023

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Katja Dyppel Weber

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sturlasgade 10A

HØRINGSSVAR

Jeg imødeser på det varmeste kommunes planstrategi og vision om at være "fremtidens klimavenlige hovedstad". Særlig temaerne om "en sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid" samt "udvikling med respekt for byens sjæl" er også væsentlige punkter for os, som børnefamilie som forventer at vedblive med at bo i byen.

På islandsbrygge er der i de seneste mange år bygget mange nye og høje bygninger, som naturligvis har medført et stigende antal beboere - herunder særligt børnefamilier - hvilket har bidraget til en lang række gode ting for lokalmiljøet. Samtidigt har det også være på bekostning af de grønne områder langs Amager fælled, ligesom der nu kun er meget få områder med græs og grønt, mellem selve bryggen og Amager fælled. Jeg anmoder på det kraftigste om, at de grønne områder, som findes på nuværende tidspunkt opretholdes, ligesom jeg anmoder om, at kommunen indtænker, hvordan nye grønne områder til biodiversitet, åndehuller, leg, hundeluftning mv. kan etableres.

Jeg er konkret blevet gjort bekendt med, at ATP påtænker at anlægge en boligblok på det grønne areal på Sturlasgade med henvisning til reglen om "hul-udfyldning" som eksisterer i nuværende lokalplan. Dette vil medføre opgravning af forurenede jord, forventelig til stor skade for de nærliggende daginstitutioner, ligesom det vil fjerne endnu et grønt område. Samtidigt vil det medføre, at den eventuelle plan om at lave en "grøn kile" mellem bryggen og Artillerivej, inkluderende Sturlasgade, Snorresgade og Kigkurren, som en del af det grønne København samt skybrudssikring, ikke længere kan realiseres. Jeg vil med dette høringssvar på det kraftigste anmode om, at reglen om "hul-udfyldning" fjernes fra lokalplanen, når det sker på bekostning af grønne områder, som i forvejen er en stor mangelvare i byen og i direkte modstrid med ønsket om en grønnere by, og miljøansvarlighed.

Samtidigt anmoder jeg om, at der med respekt for byens sjæl udfærdiges en lokalplan, hvor historiske bygninger og områder, såsom de gamle lagerbygninger/pakhuse på sturlasgade og kigkurren, som i dag huser opblomstrende musikmiljø, små cafer og industri, bibeholdes. Sådanne bygninger/områder er netop en del af byens oprindelige sjæl og det ville være et tab for byudviklingen om dette også skulle ændres til "endnu en boligblok".

Svar til: Høring 61463 af: Henrik Jahn

APPLICATION DATE

23. september 2023

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Henrik Jahn

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Simon & Jahn Arkitekter

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ove Billes Vej 2

HØRINGSSVAR

Se venligt vedhæftede høringssvar med bilag.

MATERIALE:

krabbesholdvej 9 - hoeringssvar 2023.09.23.pdf

1. k9 - kp 2019 omraade udsnit.pdf

2. k9 situationsplan 2023.08.28.pdf

3. k9 kaelderplan foreloebig 2023.08.28.pdf

4. k9 stueplan foreloebig 2023.08.28.pdf

5. k9 1 sal foreloebig 2023.08.28.pdf

6. k9 - foto fra omraadet 2023.08.28.pdf

7. k9 - arealer 2023.09.23.pdf

Kære Københavns Kommune

Høringssvar til Kommuneplanstrategi 2023
Vedr. Krabbesholmvej 9 - ændring af Kommuneplansramme KP19

Iht. afstemning med Tue Rex fra Center for Byudvikling fremsendes hermed høringssvar til Kommuneplanstrategi for 2023, for at få ændret kommuneplansrammen for ovenstående ejendom fra B1 til B3.

Ønsket om at ændre kommuneplansrammen fra B1 til B3 skal ses i forlængelse af et ønske fra bygherren om at indrette bolig i eksisterende erhvervsbygning (jfr. tidligere ansøgning med sagsnummer 956391)

Ovenstående ejendom med erhverv og bolig ligger ud til Brønshøj Torv.
På ejendommen ligger 2 bygninger. En oprindelig erhvervsbygning fra 1940, med en senere tilbygning fra 1968 og bag erhvervsbygningen, den oprindelige stråttækte bolig (stuehus) fra ca. 1750.
Se vedhæftede situationsplan og foto fra området.

Som det fremgår af vedhæftede kortudsnit af KP19, så ligger bygningen i et B1 område, selv om den har en bebyggelsesprocent på 79 % og et samlet erhvervsareal inkl. høj kælder på 617 m².
Værdier som passer meget dårligt ind i det B1 område ejendommen er en del af i dag, men som passer godt ind i det tilstødende B3 område omkring Brønshøj Torv.
Se vedhæftede redegørelse for arealer.

Bygherren har tidligere ansøgt om at indrette en ny attraktiv bolig i eksisterende erhverv-tilbygning fra 1968 mod eksisterende bolig i det stråttækte baghus. En ny bolig der sammen med det stråttækte hus kan skabe et godt boligfællesskab mod de tilstødende boliger i boligkvarteret i øst og samtidigt bibeholder et attraktivt erhvervsareal mod Brønshøj Torv. Se vedhæftede planer.

Bygherren har i flere omgange fået afslag fordi kommunen i sin helhedsvurdering ikke kunne se bort fra kravet til friareal i det B1 område det er placeret i, men som nemt vil kunne opfyldes hvis det placeres i en B3 område, som tilstødende boligområde omkring Brønshøj torv, som det er en naturlig del af.

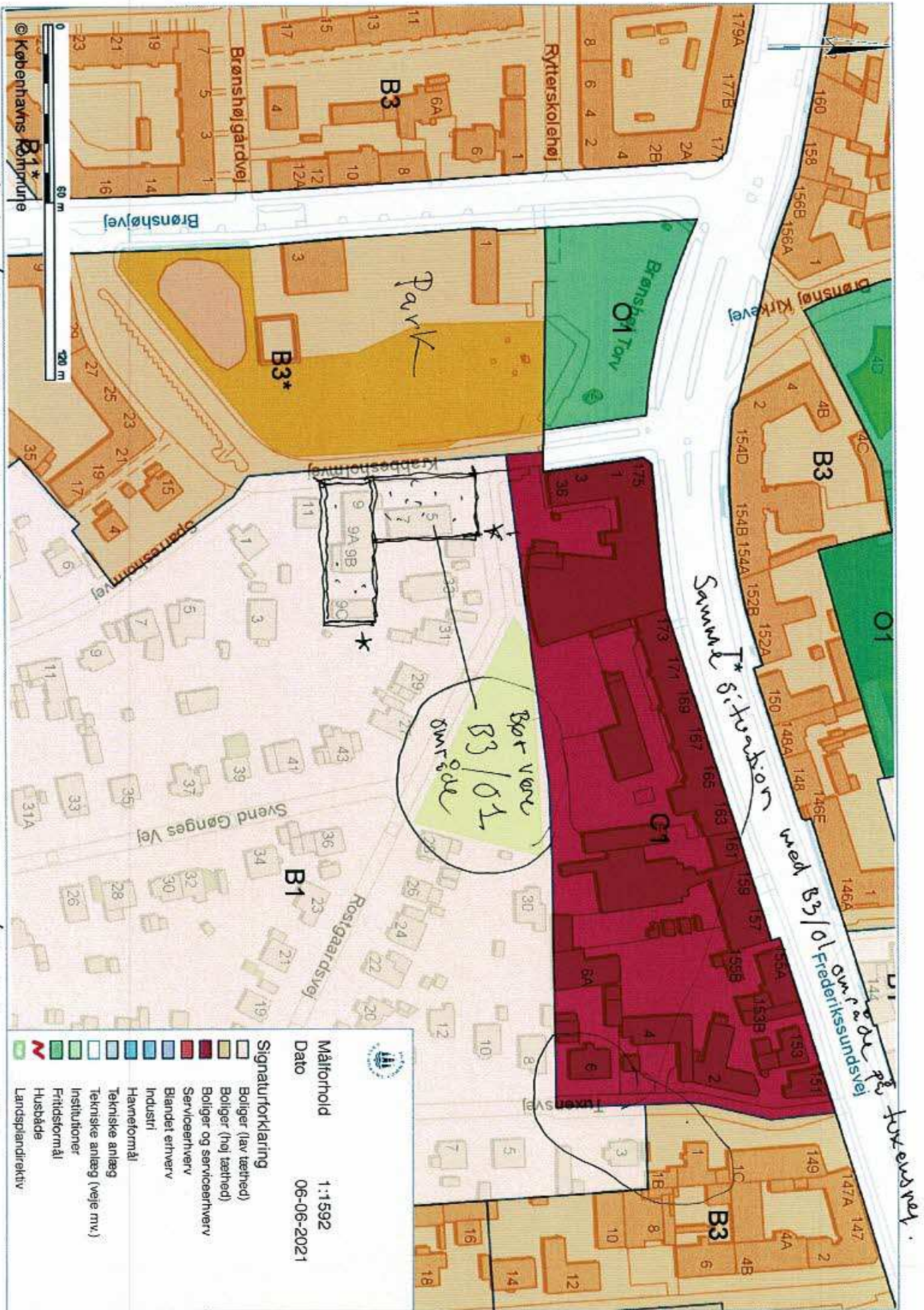
Derudover så kan det nævnes at den ønskede bolig generelt understøtter området som boligområde og omdannelses af eksisterende erhvervstilbygning til bolig er den mest bæredygtige måde at bygge på.

Med venlig hilsen

Henrik Jahn
Simon & Jahn arkitekter
Ove Billes Vej 2
DK - 2300 København S
+45 4030 6675

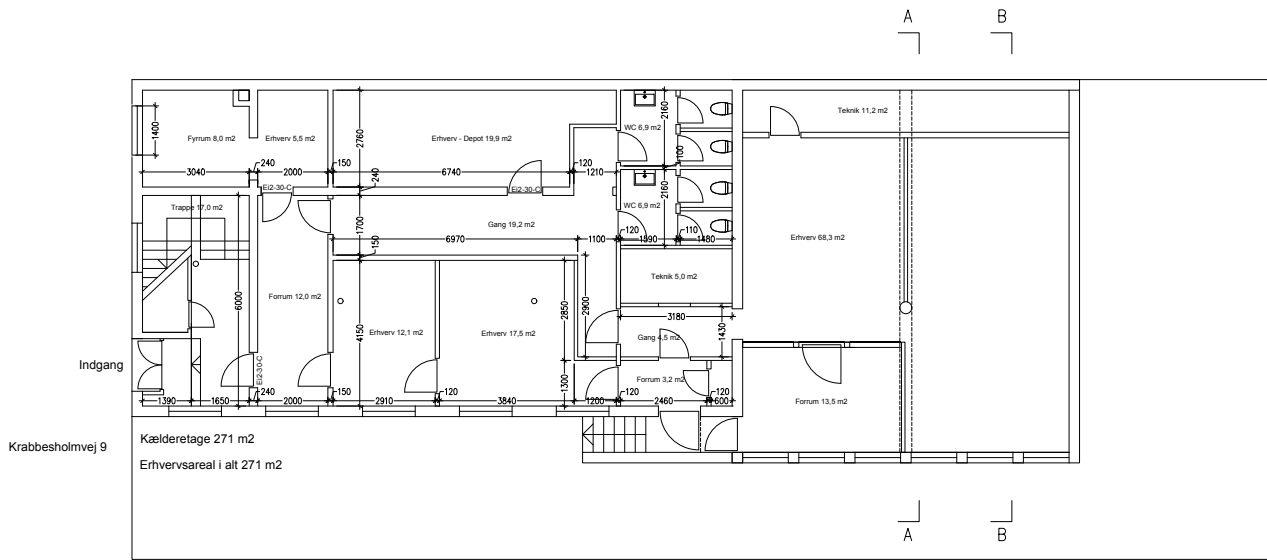
Bilag:

1. K9 - Arealer 2023.08.28
2. K9_Situationsplan_2023.08.28
3. K9_ Kælderplan foreløbig_2023.08.28
4. K9_ Stueplan foreløbig_2023.08.28
5. K9_ 1 sal foreløbig_2023.08.28
6. K9 - Foto fra området 2023.08.28
7. K9 - Arealer 2023.09.23



* Krævsbeslutning 9 + 5-7, der langt overvejende krav til B1 område

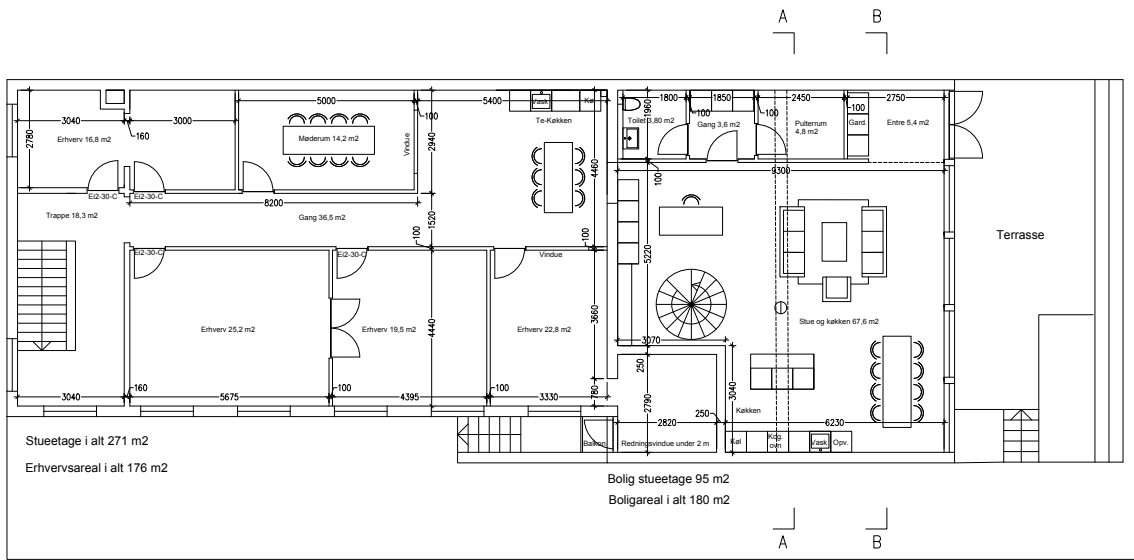
	Måltørhold	1:1592
	Dato	06-06-2021
Signaturforklaring		
	Boliger (lav tæthed)	
	Boliger (høj tæthed)	
	Boliger og serviceerhverv	
	Serviceerhverv	
	Blandet erhverv	
	Industri	
	Havneformål	
	Tekniske anlæg	
	Tekniske anlæg (veje mv.)	
	Institutioner	
	Fritidsformål	
	Husbåde	
	Landsplandirektiv	



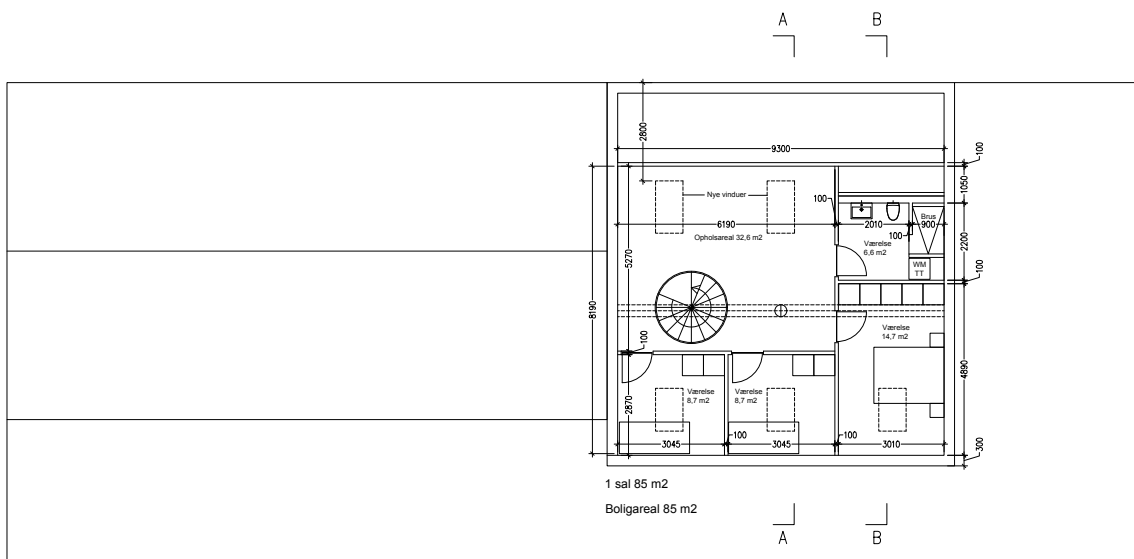
Krabbesholmvej 9 Ny bolig - foreløbig

Emne: Plan Kælderetage, fremtidig Matr. nr. 24 a Brønshøj
 Mål: 1: 100 Tegning nr.: 11
 Dato: 2020.10.10 Revision:
 Henrik Jahn Arkitekt maa Ove Billes Vej 2 2300 København S M: 40 30 66 75

Krabbesholmvej 9



Krabbesholmvej 9 Nye bolig -foreløbig	
Emne: Plan Stueetage, fremtidig	Matr. nr. 24 a Brønshøj
Mål: 1: 100	Tegning nr.: 12
Dato: 2020.10.10	Revision:
Henrik Jahn Arkitekt maa Ove Billes Vej 2 2300 København S t: 40 30 66 75	



Krabbesholmvej 9 Nye bolig - foreløbig	
Emne: Plan 1 sal, fremtidig	Matr. nr. 24 a Brønshøj
Mål: 1: 100	Tegning nr.: 13
Dato: 2020.10.10	Revision:
Henrik Jahn Arkitekt maa Ove Billes Vej 2 2300 København S M: 40 30 66 75	

Foto fra området

2023.08.28



Krabbesholmvej 9 i midten med Krabbesholmvej 5-7 til venstre. Bygningerne orienterer sig mod Brønshøj Torv.



Krabbesholmvej 9 i baggrunden, mod et stort og åbent parkareal med mange aktiviteter, dom er en del af Brønshøj Torv. Et meget attraktivt friareal for områdets beboere.



Nuværende erhvervsbygning til venstre med terrasse. Eksisterende stråttækte stuehus med bolig til højre



Eksisterende erhvervsbygning med terrasse. Ønsket indrettet til bolig mod tilstødende boliger i øst.

Krabbesholmvej 9 – Arealer

2023.08.28

Arealer af eksisterende ejendom i nuværende B1 område
og sammenligning af friarealer, hvis ejendommen blev placeret i tilstødende B3 område

I nedenstående opstilling er der også regnet krav til friareal af erhverv i kælderen, selvom kælderen er ensidigt belyst og derfor har arealer, der ikke egner sig til ophold. Skal endeligt afklares

Som det fremgår af vedhæftede situationsplanen er der kun plads til 2 p-pladser på ejendommen og derfor er der kun fratrukket areal af de 2 p-pladser.

Arealer - Eksisterende forhold i B1 område.

Grundareal	612 m ²
BBR-areal, stue-1 sal, 171 + 85 + 125 m ² =	481 m ²
Bebyggelsesprocent, 481 : 612 m ² =	79 %
Bebygget areal 271 + 78	349 m ²
Parkering 2 stk.	25 m ²
Friareal 612 – (349 + 25)	<u>238 m²</u>

Krav til friareal i B1 område

Bygning 1, erhverv (Kælder: 261 m ² x 20 %?)	52,2 m ²
Stueplan: 271 m ² x 20 %	54,2 m ²
tagetage 85 m ² x 20%	17,0 m ²

Bygning 2, bolig Stueplan og tagetage 125 m ² x 100%	125 m ²
Tagetage	

Samlet krav til friareal i B1 område, - inkl. kælder 248,2 m²

Krav til friareal, hvis ejendom blev placeret tilstødende B3 område med ny bolig

Bygning 1A, erhverv (Kælder: 261 m ² x 15%?)	39,2 m ²
Stueplan: 176 m ² x 15%	26,4 m ²

Bygning 1B, bolig Stueplan: 95 m ² x 50%	47,5 m ²
tagetage 85 m ² x 50%	42,5 m ²

Bygning 2, bolig Stueplan og tagetage 125 m ² x 50%	62,5 m ²
Tagetage	

Samlet krav til friareal i B3 område 218,1 m²

Henrik Jahn
Simon & Jahn arkitekter
Ove Billes Vej 2
DK - 2300 København S
+45 4030 6675

Svar til: Høring 61463 af: Maria Nielsen

APPLICATION DATE

23. september 2023

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Maria Nielsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Myggenæsgade 7

HØRINGSSVAR

Ret fokus på vores børns trivsel og Københavns bynatur.

Jeg har hørt, at ATP er begyndt på et projekt, hvor de planlægger at bygge på en af byens grønne område på Sturlasgade på Islands Brygge. Det synes jeg hænger meget dårligt sammen med den nye kommuneplansstrategi, som peger på, at København skal være en by med bynatur, rekreative åndehuller, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl.

ATP ønsker at bygge i seks etager på nabogrunden til Børnehuset Bryggen, hvilket jeg mener er bekymrende af flere årsager: En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe børnenes trivsel. Derudover er grunden meget forurennet, og det vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med børnene ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er stærkt uhensigtsmæssige for børnenes trivsel, tryghed og sundhed.

Jeg bakker derfor i høj grad op om lokaludvalgets ønske om at bevare det grønne område i form af etablering af "en grøn kile", mens jeg er meget bekymret for konsekvenserne af en realisering af ATPs byggeprojekt i forhold til vores børns trivsel og Københavns bynatur.

Svar til: Høring 61463 af: Amager Øst Lokaludvalg

APPLICATION DATE

22. september 2023

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Amager Øst Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Jemtelandsgade 3

HØRINGSSVAR

Vedhæftede høringssvar er vedtaget på lokaludvalgs mødet den 21. september 2023

MATERIALE:

amager oest lokaludvalgs hoeringssvar vedr. kommuneplanstrategi 2023.pdf

**Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**



Høringssvar vedr. Kommuneplanstrategi 2023

Vi takker for at kunne deltage i høringen vedr. "Fremtidens klimavenlige hovedstad". I den interne høring havde vi inviteret repræsentantskabet for Amager Øst til at være med til at drøfte vores høringssvar. Vi har i denne høring spurgt vores borgerpanel og fået 1422 svar fra borgere i bydelen.

Vi er enige i hovedretningslinjerne i kommuneplanstrategien, som understreges af den borgerinddragelse der er beskrevet.

Vi ønsker:

- en grøn by, med mere plads til bynatur og rekreative åndehuller.
- en by med bæredygtige transportformer
- en by som snarest bliver CO2 neutral
- en effektiv klimasikring af byen
- en by hvor der er plads til alle

Vi ønsker en udvikling af byen, hvor der er boliger af forskellig karakter og pris, som giver borgere med forskellig smag og økonomisk formåen mulighed for at slå sig ned og blive boende i byen.

Men det betyder ikke at alle skal bo i Københavns Kommune. Kommunen er i dag presset af den voksende trafik og af det efterslæb der er på kommunale faciliteter.

København skal være en sund by, hvor der er fokus på at forbedre luftkvaliteten og hvor det enkelte menneske kan trives både på arbejdet og i deres private liv.

København skal være en demokratisk by, hvor der er et samarbejde mellem de valgte politikere og den brede befolkning om at løse de udfordringer byen står over for.

Lokaludvalget glæder sig til at deltage aktivt og engageret i den videre proces.

22. september 2023

Sagsnummer
2023-0363509

Dokumentnummer
2023-0363509-2



Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg
Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN-nummer
5798009800459

www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Flere og flere vil gerne bo i København. Vi ser med bekymring på den stærke fortætning der sker i byen, som bl.a. har givet store udfordringer til den trafikale infrastruktur. Der skal være plads til alle trafikformer, men det er nødvendigt, at der sker en forbedring af den kollektive trafikbetjening, metro til alle bydele og af cyklisternes vilkår.

Vi ønsker at der etableres "parkér og rejs"-anlæg ved alle de store indfaldsveje, og vi ønsker at man i større udstrækning kan tage cykler med i den kollektive trafik, som fx metroen.

Vi ser frem til en total elektrificering af busserne og bifalder, at man fremskynder etableringen af flere ladestandere til el-biler. Vi ønsker trafikken bedre reguleret bl.a. gennem ensretning af veje, og ved specielle trafikkorridorer for den tunge trafik.

Vi glæder os over at man arbejder videre med at fremme delebilsordninger i København.

Vi ønsker at parkering i langt højere grad sker under jorden og på privat grund. Hermed skabes også forudsætninger for flere grønne lommeparker. Derfor mener vi at man bør hæve parkeringsnormen ved nybyggeri.

Boliger og sammenhængende by

Vi konstaterer med glæde, at der efter den interne høring er lyttet til vores ønsker om boliger til alle grupper i samfundet, en blandet by med fællesskab mellem mennesker med forskellig baggrund, modvirkelse af ghettodannelser, plads til alle boligformer og fleksibilitet i boligmassen.

Vi ser gerne, at der i Amager Øst etableres flere grønne strøg i øst/vestlig retning, der kan forbinde det østlige og det vestlige Amager, og give sammenhængende arealer med mulighed for udvikling af biodiversitet. Vi noterer med tilfredshed at man allerede er opmærksom på projektet "Fra fælled til strand", som er udviklet af Områdefornyelsen Sundby.

En by med erhverv og studiemiljø

Lokaludvalget er enige i at byudviklingen skal understøtte en erhvervsudvikling med plads til små, mellemstore og store virksomheder, lokale socioøkonomiske virksomheder og kreative erhverv i byen. Vi synes også det er positivt at der lægges vægt på mulighed for erhvervsparkeering og parkering til borgere og besøgende med handicap.

En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

Vi forventer at København, som beskrevet, bliver CO2 neutral i 2035, men ønsker formuleret en strategi for hvordan det opnås. Der skal til

stadighed være fokus på at nedbringe CO2 udledning over en bred kam.

I forbindelse med den fremtidige byudvikling skal der sikres arealer og økonomi til kulturen, idrætten og fritidsaktiviteter. Vi ser i den forbindelse store muligheder for at udvikle Kløvermarkens idrætsanlæg til et dynamisk center for idrætten i Amager Øst bydel. Ud over kultur- og fritidsfaciliteter skal der også skabes idrætsfaciliteter hvor foreningslivet kan blomstre. Foreningslivet er vigtigt i forhold til at skabe sammenhæng i vores samfund.

Vi ønsker også at kulturlivet får en større plads i byens udvikling, bl.a. ved at stille krav til arkitektur og til kunst i byrummene og ved at forbedre mulighederne for kulturarrangementer i byens rum og glæder os derfor over, at der lægges vægt på at København skal være en by hvor kunst og kultur skal spille en større rolle i udviklingen af byen.

Udvikling med respekt for byens sjæl

Vi ønsker at bydelens kulturmiljøer bevares og udvikles og at der lægges større vægt bevare ejendomme af stor lokal herlighedsværdi. Vi har allerede udpeget en række kulturmiljøer i Amager Øst som har et stort potentiale for at bevare bydelens historie, sjæl og identitet. En fastholdelse af disse kulturmiljøer vil også kunne danne baggrund for en øget turisme i bydelen.

Vi konstaterer med glæde at Laplandskvarteret nævnes som et af de kulturmiljøer der forventes udpeget i Kommuneplan 2024

Med henblik på at bevare grønne strøg i byen skal bebyggelsesgrad og fodaftryk i villakvartererne ikke øges og der skal ikke dispenseres til at bygge mere på villagrunde, end det tilladelige.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Henrik Nielsen

APPLICATION DATE

22. september 2023

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Henrik Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Henrik Nielsen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Åbakkevej 8

HØRINGSSVAR

"Fremtidens klimavenlige" hovedstad. En overskrift med falsk varebetegnelse.

Strategien udtrykker en videreførelse af forældede beslutninger om vækst for enhver pris og at overlade store arealer til private developere og ejendomsspekulanter. Ved udsalg af attraktive grunde at forsøge at afdrage gælden for Metro og anden byudvikling. Sporene fra Ørestaden, Carlsberg, Enghave Brygge og Teglholmen skræmmer, byggerierne på Lærkesletten og i Fiskerhavnen ligeledes. Det er en politik, der i lang tid har været ført af et borgerligt socialdemokratisk flertal i Borgerrepræsentationen og har gjort byen alt for dyr at bo i.

Overskriften på strategien: *Klimavenlig* er i sig selv en manipulation og forgrønning, der i rapporten ikke følges op af større beslutninger om at begrænse CO2 udledningen. Tværtimod vil den øges med den massive vækst i bolig-, erhvervs- og hotelbyggeri, anlæg af Lynetteholm med havnetunnel og motorveje samt manglende indgreb mod den forventede stigning i biltrafikken. Det står der ikke noget om i strategien.

Der er ikke tvivl om, **hvad københavnernes ønsker**. En by i menneskevenlig skala. Et København der ude i verden har været anerkendt som en by, der er værd at bo i. I oplægget refereres til en spørgeskemaundersøgelse blandt *borgere i København*, som peger på, at følgende 5 punkter er de vigtigste for København at prioritere:

1. mere plads til bynatur og rekreative åndehuller
2. bæredygtige transportformer
3. mindske CO2-udledningen
4. klimasikring af byen
5. mangfoldig by og byggeri af almene boliger

Denne prioritering er på ingen måde tilgodeset i analyserne i rapporten. Man foregriber at ville bygge for de mange tilflyttere, der forventes at komme. Hidtil har de mange nybyggede områder i byen

tiltrukket udlændinge og folk med penge til de dyre boliger. Det er en myte, at bare der bygges flere boliger så falder boligpriserne. Børnefamilier er i de senere år flyttet ud. Hovedparten af strategien og analyserne går ud på at overbevise læserne om behovet for vækst i byggeri af boliger uden krav til bygherrer og eller begrænsninger mobilitet.

Der tales om *dialog* med københavnernes, men det er grundpriserne og developerne, der styrer udviklingen af nye byområder og den massive fortætning, der mange steder finder sted. Kommunen har indsat det lukkede selskab By&Havn til at stå for afviklingen af statens og kommunens attraktive arealer ved havnen. Det er pålagt at blive drevet som en privat virksomhed uden offentlig adgang til beslutningerne. Hvor er *demokratiet* og borgernes mulighed for indsigt i overvejelser og planer for så vigtig en del af byens udvikling?

I det hele taget virker det som om København er *sig selv nok*. Tidligere tiders berømmede fingerplan for udvikling i hovedstadsområdet er skrinlagt med ideen om svulsten Lynetteholm, der skal have sin egen bolig-, erhvervs- trafikløsning gennem byen og ud i havet.

Det er forunderligt, at bebyggelsen af Lynetteholm overhovedet ikke er planlagt eller forelagt offentligheden, hverken Folketing eller Borgerrepræsentation. Der står i strategien, at området fortsat er et *søterritorium og anlæg til jordmodtagelse*. Alligevel har et flertal i Borgerrepræsentationen (alle uden Enhedslisten og Alternativet) besluttet af bygge metro til dette søterritorium. Endda bevilget millioner hertil. Det må siges at være omvendt demokrati. Prisen på det hidtidige havneanlæg, transport af jord, sejlads at gytje, omfanget af forurening af hav og land er ikke oplyst. By&Havn har bestilt en rapport, der viser, at anlægget af Lynetteholm vil udlede 1.027.970 tons CO₂. Denne klimabelastning bortforklares ved, at der også vil udledes CO₂ ved tilsvarende massive byggerier andre steder. Ikke et ord om, at man af hensyn til klimaet er nødt til at finde andre løsninger.

Hvad offentligheden burde vide mere om og have indsigt i er fremtidige *kommunale servicefunktioner*. Her bruges overskriften Fakta om anlægsplanen 2032, men det er ingen plan, kun ønsker. Der nævnes i flæng behov for botilbud, plejeboliger, daginstitutioner, skoler, idrætshaller, idrætsanlæg m.m., som mangler i København. Ingen konkretisering af hvor de kan ligge, ingen krav til kvalitet og pladsforhold. Kun at der skal "sikres en god udnyttelse af kvadratmeterne". Alle ved at det vil betyde endnu en forringelse af forholdene på Københavns institutioner. Mange har til huse i midlertidige barakker med dårlige pladsforhold, arbejdsmiljø og indeklima. For ikke at nævne de sparsomme og dårligt indrettede udearealer.

Nogle af disse servicefunktioner kunne sammen med behovet for store grønne friarealer få plads i Jernbanebyen, på Refshaleøen, i Nordhavn og de andre områder, der er foreslået som "udviklingsområder". Men strategien er også her at overlade det til ejendomsspekulanter og developere og det anslås, at der på disse områder kan opføres 28.000 nye boliger.

Der bruges mange sider på at beskrive, at *hovedstaden vokser*, en passiv registrering uden aktivt at forholde sig til demografien, CO₂ udledning og klimakrise. Femernbælt, udvidelse af Københavns lufthavn, metro til Malmø, 110.000 nye indbyggere frem til 2050 og dermed fremskrivning af behov for 67.000 nye boliger. Er det det vi ønsker?

Mobilitet: også her peges der på massiv vækst i antal bilejere og i biltrafikken, men der er ingen strategi eller løsninger fra Københavns Kommune. Man vil afvente, at staten må komme med nogle nationale kørselsafgifter.

Turisme: der dokumenteres en 90% stigning i turismen, i hotelbyggeri og brug af byens lejligheder til Airbnb. Hvordan det skal hænge sammen med ønsket om at gøre turismen bæredygtig vises ikke. Endnu en forgrønning. De forurenende og klimabelastende krydstogtskibe er ikke nævnt.

Klima og energiløsninger får 2 sider, hvor det nævnes, at København ikke kan leve op til sin klimamålsætning om at udlede mindre CO₂. Fine ord om nye byggematerialer, transportmidler m.m., men ingen konkret handling. Det skal undersøges. Mest om klimatilpasning, som er noget andet end forebyggelse. En sund klimaby står der. Hvad sundheden består i nævnes ikke.

Grønne områder, grønt og blå får hver 2 siders beskrivelse uden konkretisering af hvor? Hvor store arealer? Hvordan udvikling? Lynetteholms ødelæggelse af vandmiljøet og begrænsninger i byens udsigt til havet får ingen omtale.

Kultur, fritid og kulturarv får også sparsom omtale illustreret med legeplads på toppen af et højhus samt skibakken på et forbrændingsanlæg.

I bemærkningerne til Borgerrepræsentationens fremlæggelse af strategien er det kun Enhedslisten og Alternativet, der forholder sig til københavnernes ønsker.

Om igen:

Strategien og analyserne bør tage udgangspunkt i københavnernes ønsker. Derfor bør hovedparten af ideer og oplæg handle om de 5 punkter, københavnernes anfører. Hvor vil det være spændende at se udfoldet ideer til mere plads til bynatur og rekreative åndeholder, en park på Nordhavn og skoler og idrætsfaciliteter i Jernbanebyen, kultur i Havnen og på Refshaleøen. Muligheder og løsninger i stedet for de uinteressante områder, der bliver tilbage, når developere har taget de dyreste grunde til højhuse og boliger.

Det vil være inspirerende at se kreative ideer til nye transportformer og begrænsninger i biltrafikken, så København bliver en by, der er god at færdes i og opholde sig i. I stedet foreslås metro ud i havet og biler uden begrænsning. København sakker agterud i forhold til mange storbyer i verden.

Københavnerne er indstillet på at medvirke til at mindske CO₂ udledningen, da vi som nogle af de rigeste i verden forurener mest. Vækst dagsordenen er i den sammenhæng helt forældet. Hvordan kan vi transportere os og bo på en anden måde? Hvordan kan det indtænkes, at der i den allerede eksisterende boligmasse bygges om og renoveres, så der bliver plads til flere på et mindre boligareal til den enkelte? Hvor meget CO₂ kan spares? Er en letbane til eks. Brønshøj mindre klimabelastende end en metro i havet?

Sikring mod stormflod og skybrud giver anledning til at pege på flere løsninger og alternative muligheder. En mangfoldig by ligeledes, men hvordan? Ikke som Ørestaden. Flere almene boliger har stået på dagsordenen i mange år. Det hidtidige byggeri har givet 6% almene boliger, der er dyre, og det har været en fiasko. Hvor er planerne om at gøre noget helt andet i stedet for at fortsætte som hidtil?

Københavnernes vil gerne medvirke til dialog og udvikling, således som spørgeskemaundersøgelsen har vist. Det hjælper ikke at komme med forældede strategier og planer og at gøre som hidtil. Der skal helt andre ideer, forslag og løsninger til at gøre København til en levende og grøn by, der fortsat er værd at bo i.

Svar til: Høring 61463 af: Henrik Nielsen

APPLICATION DATE

22. september 2023

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Henrik Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Henrik Nielsen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Åbakkevej 8

HØRINGSSVAR

"Fremtidens klimavenlige" hovedstad. En overskrift med falsk varebetegnelse.

Strategien udtrykker en videreførelse af forældede beslutninger om vækst for enhver pris og at overlade store arealer til private developere og ejendomsspekulanter. Ved udsalg af attraktive grunde at forsøge at afdrage gælden for Metro og anden byudvikling. Sporene fra Ørestaden, Carlsberg, Enghave Brygge og Teglnholmen skræmmer, byggerierne på Lærkesletten og i Fiskerhavnen ligeledes. Det er en politik, der i lang tid har været ført af et borgerligt socialdemokratisk flertal i Borgerrepræsentationen og har gjort byen alt for dyr at bo i.

Overskriften på strategien: *Klimavenlig* er i sig selv en manipulation og forgrønning, der i rapporten ikke følges op af større beslutninger om at begrænse CO2 udledningen. Tværtimod vil den øges med den massive vækst i bolig-, erhvervs- og hotelbyggeri, anlæg af Lynetteholm med havnetunnel og motorveje samt manglende indgreb mod den forventede stigning i biltrafikken. Det står der ikke noget om i strategien.

Der er ikke tvivl om, **hvad københavnernes ønsker**. En by i menneskevenlig skala. Et København der ude i verden har været anerkendt som en by, der er værd at bo i. I oplægget refereres til en spørgeskemaundersøgelse blandt *borgere i København*, som peger på, at følgende 5 punkter er de vigtigste for København at prioritere:

1. mere plads til bynatur og rekreative åndehuller
2. bæredygtige transportformer
3. mindske CO2-udledningen
4. klimasikring af byen
5. mangfoldig by og byggeri af almene boliger

Denne prioritering er på ingen måde tilgodeset i analyserne i rapporten. Man foregriber at ville bygge for de mange tilflyttere, der forventes at komme. Hidtil har de mange nybyggede områder i byen

tiltrukket udlændinge og folk med penge til de dyre boliger. Det er en myte, at bare der bygges flere boliger så falder boligpriserne. Børnefamilier er i de senere år flyttet ud. Hovedparten af strategien og analyserne går ud på at overbevise læserne om behovet for vækst i byggeri af boliger uden krav til bygherrer og eller begrænsninger mobilitet.

Der tales om *dialog* med københavnernes, men det er grundpriserne og developerne, der styrer udviklingen af nye byområder og den massive fortætning, der mange steder finder sted. Kommunen har indsat det lukkede selskab By&Havn til at stå for afviklingen af statens og kommunens attraktive arealer ved havnen. Det er pålagt at blive drevet som en privat virksomhed uden offentlig adgang til beslutningerne. Hvor er *demokratiet* og borgernes mulighed for indsigt i overvejelser og planer for så vigtig en del af byens udvikling?

I det hele taget virker det som om København er *sig selv nok*. Tidligere tiders berømmede fingerplan for udvikling i hovedstadsområdet er skrinlagt med ideen om svulsten Lynetteholm, der skal have sin egen bolig-, erhvervs- trafikløsning gennem byen og ud i havet.

Det er forunderligt, at bebyggelsen af Lynetteholm overhovedet ikke er planlagt eller forelagt offentligheden, hverken Folketing eller Borgerrepræsentation. Der står i strategien, at området fortsat er et *søterritorium og anlæg til jordmodtagelse*. Alligevel har et flertal i Borgerrepræsentationen (alle uden Enhedslisten og Alternativet) besluttet af bygge metro til dette søterritorium. Endda bevilget millioner hertil. Det må siges at være omvendt demokrati. Prisen på det hidtidige havneanlæg, transport af jord, sejlads at gytje, omfanget af forurening af hav og land er ikke oplyst. By&Havn har bestilt en rapport, der viser, at anlægget af Lynetteholm vil udlede 1.027.970 tons CO₂. Denne klimabelastning bortforklares ved, at der også vil udledes CO₂ ved tilsvarende massive byggerier andre steder. Ikke et ord om, at man af hensyn til klimaet er nødt til at finde andre løsninger.

Hvad offentligheden burde vide mere om og have indsigt i er fremtidige *kommunale servicefunktioner*. Her bruges overskriften Fakta om anlægsplanen 2032, men det er ingen plan, kun ønsker. Der nævnes i flæng behov for botilbud, plejeboliger, daginstitutioner, skoler, idrætshaller, idrætsanlæg m.m., som mangler i København. Ingen konkretisering af hvor de kan ligge, ingen krav til kvalitet og pladsforhold. Kun at der skal "sikres en god udnyttelse af kvadratmeterne". Alle ved at det vil betyde endnu en forringelse af forholdene på Københavns institutioner. Mange har til huse i midlertidige barakker med dårlige pladsforhold, arbejdsmiljø og indeklima. For ikke at nævne de sparsomme og dårligt indrettede udearealer.

Nogle af disse servicefunktioner kunne sammen med behovet for store grønne friarealer få plads i Jernbanebyen, på Refshaleøen, i Nordhavn og de andre områder, der er foreslået som "udviklingsområder". Men strategien er også her at overlade det til ejendomsspekulanter og developere og det anslås, at der på disse områder kan opføres 28.000 nye boliger.

Der bruges mange sider på at beskrive, at *hovedstaden vokser*, en passiv registrering uden aktivt at forholde sig til demografien, CO₂ udledning og klimakrise. Femernbælt, udvidelse af Københavns lufthavn, metro til Malmø, 110.000 nye indbyggere frem til 2050 og dermed fremskrivning af behov for 67.000 nye boliger. Er det det vi ønsker?

Mobilitet: også her peges der på massiv vækst i antal bilejere og i biltrafikken, men der er ingen strategi eller løsninger fra Københavns Kommune. Man vil afvente, at staten må komme med nogle nationale kørselsafgifter.

Turisme: der dokumenteres en 90% stigning i turismen, i hotelbyggeri og brug af byens lejligheder til Airbnb. Hvordan det skal hænge sammen med ønsket om at gøre turismen bæredygtig vises ikke. Endnu en forgrønning. De forurenende og klimabelastende krydstogtskibe er ikke nævnt.

Klima og energiløsninger får 2 sider, hvor det nævnes, at København ikke kan leve op til sin klimamålsætning om at udlede mindre CO2. Fine ord om nye byggematerialer, transportmidler m.m., men ingen konkret handling. Det skal undersøges. Mest om klimatilpasning, som er noget andet end forebyggelse. En sund klimaby står der. Hvad sundheden består i nævnes ikke.

Grønne områder, grønt og blå får hver 2 sider beskrivelse uden konkretisering af hvor? Hvor store arealer? Hvordan udvikling? Lynetteholms ødelæggelse af vandmiljøet og begrænsninger i byens udsigt til havet får ingen omtale.

Kultur, fritid og kulturarv får også sparsom omtale illustreret med legeplads på toppen af et højhus samt skibakken på et forbrændingsanlæg.

I bemærkningerne til Borgerrepræsentationens fremlæggelse af strategien er det kun Enhedslisten og Alternativet, der forholder sig til københavnernes ønsker.

Om igen:

Strategien og analyserne bør tage udgangspunkt i københavnernes ønsker. Derfor bør hovedparten af ideer og oplæg handle om de 5 punkter, københavnernes anfører. Hvor vil det være spændende at se udfoldet ideer til mere plads til bynatur og rekreative åndeholder, en park på Nordhavn og skoler og idrætsfaciliteter i Jernbanebyen, kultur i Havnen og på Refshaleøen. Muligheder og løsninger i stedet for de uinteressante områder, der bliver tilbage, når developere har taget de dyreste grunde til højhuse og boliger.

Det vil være inspirerende at se kreative ideer til nye transportformer og begrænsninger i biltrafikken, så København bliver en by, der er god at færdes i og opholde sig i. I stedet foreslås metro ud i havet og biler uden begrænsning. København sakker agterud i forhold til mange storbyer i verden.

Københavnerne er indstillet på at medvirke til at mindske CO2 udledningen, da vi som nogle af de rigeste i verden forurener mest. Vækst dagsordenen er i den sammenhæng helt forældet. Hvordan kan vi transportere os og bo på en anden måde? Hvordan kan det indtænkes, at der i den allerede eksisterende boligmasse bygges om og renoveres, så der bliver plads til flere på et mindre boligareal til den enkelte? Hvor meget CO2 kan spares? Er en letbane til eks. Brønshøj mindre klimabelastende end en metro i havet?

Sikring mod stormflod og skybrud giver anledning til at pege på flere løsninger og alternative muligheder. En mangfoldig by ligeledes, men hvordan? Ikke som Ørestaden. Flere almene boliger har stået på dagsordenen i mange år. Det hidtidige byggeri har givet 6% almene boliger, der er dyre, og det har været en fiasko. Hvor er planerne om at gøre noget helt andet i stedet for at fortsætte som hidtil?

Københavnernes vil gerne medvirke til dialog og udvikling, således som spørgeskemaundersøgelsen har vist. Det hjælper ikke at komme med forældede strategier og planer og at gøre som hidtil. Der skal helt andre ideer, forslag og løsninger til at gøre København til en levende og grøn by, der fortsat er værd at bo i.

"Fremtidens klimavenlige" hovedstad. En overskrift med falsk varebetegnelse.

Strategien udtrykker en videreførelse af forældede beslutninger om vækst for enhver pris og at overlade store arealer til private developere og ejendomsspekulanter. Ved udsalg af attraktive grunde at forsøge at afdrage gælden for Metro og anden byudvikling. Sporene fra Ørestaden, Carlsberg,

Enghave Brygge og Tegllholmen skræmmer, byggerierne på Lærkesletten og i Fiskerhavnen ligeledes. Det er en politik, der i lang tid har været ført af et borgerligt socialdemokratisk flertal i Borgerrepræsentationen og har gjort byen alt for dyr at bo i.

Overskriften på strategien: *Klimavenlig* er i sig selv en manipulation og forgrønning, der i rapporten ikke følges op af større beslutninger om at begrænse CO2 udledningen. Tværtimod vil den øges med den massive vækst i bolig-, erhvervs- og hotelbyggeri, anlæg af Lynetteholm med havnetunnel og motorveje samt manglende indgreb mod den forventede stigning i biltrafikken. Det står der ikke noget om i strategien.

Der er ikke tvivl om, **hvad københavnernes ønsker**. En by i menneskevenlig skala. Et København der ude i verden har været anerkendt som en by, der er værd at bo i. I oplægget refereres til en spørgeskemaundersøgelse blandt *borgere i København*, som peger på, at følgende 5 punkter er de vigtigste for København at prioritere:

1. mere plads til bynatur og rekreative åndehuller
2. bæredygtige transportformer
3. mindske CO2-udledningen
4. klimasikring af byen
5. mangfoldig by og byggeri af almene boliger

Denne prioritering er på ingen måde tilgodeset i analyserne i rapporten. Man foregriber at ville bygge for de mange tilflyttere, der forventes at komme. Hidtil har de mange nybyggede områder i byen tiltrukket udlændinge og folk med penge til de dyre boliger. Det er en myte, at bare der bygges flere boliger så falder boligpriserne. Børnefamilier er i de senere år flyttet ud. Hovedparten af strategien og analyserne går ud på at overbevise læserne om behovet for vækst i byggeri af boliger uden krav til bygherrer og eller begrænsninger mobilitet.

Der tales om *dialog* med københavnernes, men det er grundpriserne og developerne, der styrer udviklingen af nye byområder og den massive fortætning, der mange steder finder sted. Kommunen har indsat det lukkede selskab By&Havn til at stå for afviklingen af statens og kommunens attraktive arealer ved havnen. Det er pålagt at blive drevet som en privat virksomhed uden offentlig adgang til beslutningerne. Hvor er *demokratiet* og borgernes mulighed for indsigt i overvejelser og planer for så vigtig en del af byens udvikling?

I det hele taget virker det som om København er *sig selv nok*. Tidligere tiders berømmede fingerplan for udvikling i hovedstadsområdet er skrinlagt med ideen om svulsten Lynetteholm, der skal have sin egen bolig-, erhvervs- trafikløsning gennem byen og ud i havet.

Det er forunderligt, at bebyggelsen af Lynetteholm overhovedet ikke er planlagt eller forelagt offentligheden, hverken Folketing eller Borgerrepræsentation. Der står i strategien, at området fortsat er et *søterritorium og anlæg til jordmodtagelse*. Alligevel har et flertal i Borgerrepræsentationen (alle uden Enhedslisten og Alternativet) besluttet af bygge metro til dette søterritorium. Endda bevilget millioner hertil. Det må siges at være omvendt demokrati. Prisen på det hidtidige havneanlæg, transport af jord, sejlads at gytje, omfanget af forurening af hav og land er ikke oplyst. By&Havn har bestilt en rapport, der viser, at anlægget af Lynetteholm vil udlede 1.027.970 tons CO2. Denne klimabelastning bortforklares ved, at der også vil udledes CO2 ved tilsvarende massive byggerier andre steder. Ikke et ord om, at man af hensyn til klimaet er nødt til at finde andre løsninger.

Hvad offentligheden burde vide mere om og have indsigt i er fremtidige *kommunale servicefunktioner*. Her bruges overskriften Fakta om anlægsplanen 2032, men det er ingen plan, kun ønsker. Der nævnes i flæng behov for botilbud, plejeboliger, daginstitutioner, skoler, idrætshaller,

idrætsanlæg m.m., som mangler i København. Ingen konkretisering af hvor de kan ligge, ingen krav til kvalitet og pladsforhold. Kun at der skal "sikres en god udnyttelse af kvadratmeterne". Alle ved at det vil betyde endnu en forringelse af forholdene på Københavns institutioner. Mange har til huse i midlertidige barakker med dårlige pladsforhold, arbejdsmiljø og indeklima. For ikke at nævne de sparsomme og dårligt indrettede udearealer.

Nogle af disse servicefunktioner kunne sammen med behovet for store grønne friarealer få plads i Jernbanebyen, på Refshaleøen, i Nordhavn og de andre områder, der er foreslået som "udviklingsområder". Men strategien er også her at overlade det til ejendomsspekulanter og developere og det anslås, at der på disse områder kan opføres 28.000 nye boliger.

Der bruges mange sider på at beskrive, at *hovedstaden vokser*, en passiv registrering uden aktivt at forholde sig til demografien, CO2 udledning og klimakrise. Femernbælt, udvidelse af Københavns lufthavn, metro til Malmø, 110.000 nye indbyggere frem til 2050 og dermed fremskrivning af behov for 67.000 nye boliger. Er det det vi ønsker?

Mobilitet: også her peges der på massiv vækst i antal bilejere og i biltrafikken, men der er ingen strategi eller løsninger fra Københavns Kommune. Man vil afvente, at staten må komme med nogle nationale kørselsafgifter.

Turisme: der dokumenteres en 90% stigning i turismen, i hotelbyggeri og brug af byens lejligheder til Airbnb. Hvordan det skal hænge sammen med ønsket om at gøre turismen bæredygtig vises ikke. Endnu en forgrønning. De forurenende og klimabelastende krydstogtskibe er ikke nævnt.

Klima og energiløsninger får 2 sider, hvor det nævnes, at København ikke kan leve op til sin klimamålsætning om at udlede mindre CO2. Fine ord om nye byggematerialer, transportmidler m.m., men ingen konkret handling. Det skal undersøges. Mest om klimatilpasning, som er noget andet end forebyggelse. En sund klimaby står der. Hvad sundheden består i nævnes ikke.

Grønne områder, grønt og blå får hver 2 siders beskrivelse uden konkretisering af hvor? Hvor store arealer? Hvordan udvikling? Lynetteholms ødelæggelse af vandmiljøet og begrænsninger i byens udsigt til havet får ingen omtale.

Kultur, fritid og kulturarv får også sparsom omtale illustreret med legeplads på toppen af et højhus samt skibakken på et forbrændingsanlæg.

I bemærkningerne til Borgerrepræsentationens fremlæggelse af strategien er det kun Enhedslisten og Alternativet, der forholder sig til københavnernes ønsker.

Om igen:

Strategien og analyserne bør tage udgangspunkt i Københavnerne ønsker. Derfor bør hovedparten af ideer og oplæg handle om de 5 punkter, københavnere anfører. Hvor vil det være spændende at se udfoldet ideer til mere plads til bynatur og rekreative åndeholder, en park på Nordhavn og skoler og idrætsfaciliteter i Jernbanebyen, kultur i Havnen og på Refshaleøen. Muligheder og løsninger i stedet for de uinteressante områder, der bliver tilbage, når developere har taget de dyreste grunde til højhuse og boliger.

Det vil være inspirerende at se kreative ideer til nye transportformer og begrænsninger i biltrafikken, så København bliver en by, der er god at færdes i og opholde sig i. I stedet foreslås metro ud i havet og biler uden begrænsning. København sakker agterud i forhold til mange storbyer i verden.

Københavnere er indstillet på at medvirke til at mindske CO2 udledningen, da vi som nogle af de

rigeste i verden forurener mest. Vækst dagsordenen er i den sammenhæng helt forældet. Hvordan kan vi transportere os og bo på en anden måde? Hvordan kan det indtænkes, at der i den allerede eksisterende boligmasse bygges om og renoveres, så der bliver plads til flere på et mindre boligareal til den enkelte? Hvor meget CO2 kan spares? Er en letbane til eks. Brønshøj mindre klimabelastende end en metro i havet?

Sikring mod stormflod og skybrud giver anledning til at pege på flere løsninger og alternative muligheder. En mangfoldig by ligeledes, men hvordan? Ikke som Ørestaden. Flere almene boliger har stået på dagsordenen i mange år. Det hidtidige byggeri har givet 6% almene boliger, der er dyre, og det har været en fiasko. Hvor er planerne om at gøre noget helt andet i stedet for at fortsætte som hidtil?

Københavnernes vil gerne medvirke til dialog og udvikling, således som spørgeskemaundersøgelsen har vist. Det hjælper ikke at komme med forældede strategier og planer og at gøre som hidtil. Der skal helt andre ideer, forslag og løsninger til at gøre København til en levende og grøn by, der fortsat er værd at bo i.

Svar til: Høring 61463 af: Lene Fergusson

APPLICATION DATE

22. september 2023

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Lene Fergusson

BY

Copenhagen

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 64, , 1th

HØRINGSSVAR

Tilrette vedkommende

Kommuneplanstrategi 2023 peger på, at København skal være en by med bynatur, rekreative åndehuller, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl. Jeg er blevet bekendt med, at ATP har igangsat et projekt, hvor det planlægger at bygge på en af byens eksisterende og meget brugte grønne åndehuller på Sturlasgade på Islands Brygge. Noget der synes at stå i stærk kontrast til den nye kommuneplansstrategi.

ATP ønsker at bygge i seks etager på nabogrunden til Børnehuset Bryggen, hvilket er bekymrende af flere årsager: En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe børnenes trivsel. Derudover er grunden meget forurenet, og det vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med børnene ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er stærkt uhensigtsmæssige for børnenes trivsel, tryk og sundhed.

Grunden bruges i dag som rekreativt område for bydelens børn og voksne, som blandt andet lufter hunde, leger og træner på græsplænen. Samtidig har lokaludvalget et ønske om at oprette en grøn kile med afsæt i Kigkurren, Snorresgade og Sturlasgade. Et ønske som i høj grad matcher takterne i den nye kommuneplansstrategi, men står i direkte modsætning til ATPs byggeplaner.

Den grønne kile vil forbedre de trafikale forhold i området, hvor brede veje lige nu frister til hurtig kørsel, og en ustruktureret parkeringsplads på Kigkurren skaber forvirring og jævnlige uheld. Samtidig hænger den grønne kile godt sammen med det projekt om skybrudssikring i Sturlasgade, som kommunen aktuelt arbejder på. Jeg bakker derfor i høj grad op om lokaludvalgets ønske om den grønne kile, mens jeg er meget bekymret for konsekvenserne af en realisering af ATPs byggeprojekt.

Jeg håber i vil genoverveje realisering af ATPs bygge projekt og derved tage hensyn til børnenes tarv i Børnehuset Bryggen samt det samlede mål om at skabe et mere grønt og sikkert område at færdes i for gående og cyklende.

mvh Lene

Svar til: Høring 61463 af: Sarah Bach Teves

APPLICATION DATE

22. september 2023

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Sarah Bach Teves

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Egilsgade 52. 2. t.v.

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Vi er tre forældrepar, som har børn gående i Børnehuset Bryggen.

ATP ejer grunden ved siden af børnehaven på Sturlasgade, og de har planer om at bygge ungdomsboliger i seks etager, hvilket bekymrer os, eftersom grunden er forurennet. Forureningen er lige nu forsejlet, men ny bebyggelse vil kræve en større oprensning af grunden. Oprensningen skal vores børn gå op af, og hvis ikke ville de skulle genhuses et andet sted, vi er simpelthen bange for, at det vil få konsekvenser for deres sundhed, tryghed og trivsel. Vi vil i stedet opfordre til, at Københavns Kommune udnytter huludfyldningen i kommunen til at oprette grønne arealer. Vi ønsker en grøn kile ved Sturlasgade, Kigkurren og Snorresgade med så mange træer og opholdssteder som muligt, så både vores børn, men også voksne kan trives. Det går så fint hånd i hånd med ønsket om en kommunal skybrudssikring ved Sturlasgade, og et grønt område er meget mere hensigtsmæssigt ved en vuggestue/børnehave.

Venlige hilsener Ida Rasmussen, Rebecca Rind-Nygaard og Sarah Bach Teves

Svar til: Høring 61463 af: Nadja Lodberg Andersen

APPLICATION DATE

21. september 2023

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Nadja Lodberg Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Børnehuset Bryggen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Snorresgade 24

HØRINGSSVAR

Forslaget til kommuneplanstrategi 2023 har mange gode takter med sit fokus på en mangfoldighed, bynatur, rekreative åndehuller, kultur, fritid, klimasikring og udvikling med respekt for byens sjæl. Alle sammen ting der gør det mere attraktivt at vokse op i København.

I bestyrelsen for Børnehuset Bryggen er vi ad omveje blevet opmærksomme på, at ATP har igangsat et projekt om bebyggelse af en af de meget brugte grønne åndehuller på Islands Brygge i henhold til mulighederne om såkaldt 'huludfyldning' i lokalplanen. Noget der synes at stå i stærk kontrast til den nye kommuneplansstrategi, og som vi af samme årsag gerne vil stille spørgsmålstegn ved nødvendigheden af.

ATP ønsker at bygge ungdomsboliger i seks etagers højde på nabogrunden til Børnehuset Bryggen. Grunden ligger ud til Sturlasgade og er ejet af ATP. De er derfor også i deres gode ret til at bygge på grunden, og det kan i udgangspunktet være positivt, at der bygges boliger til byens unge. Erfaring viser dog, at privatejede ungdomsboliger sjældent ender med at være til ungdommen på grund af meget høje priser. Samtidig bekymrer byggeplanerne os af flere andre grunde:

- En seks etagers bygning vil i høj grad lukke børnehavens legeplads inde og lukke af for lys og oplevelsen af en åben legeplads, og dermed forringe vores børns trivsel.
- Grunden er meget forurenede. Forureningen er lige nu forsejlet, men ny bebyggelse vil kræve en større oprensning, som enten skal ske med vores børn lige ved siden af eller vil kræve en genhusning af børnehaven. Begge dele er stærkt uhensigtsmæssige for vores børnenes trivsel, tryk og sundhed.
- Islands Brygge ligger areal til en betragtelig mængde fester, og i perioder er børnehaven allerede udfordret af uønskede besøgende, som holder fest og efterlader flasker, beholdere til lattergas og andet affald på og omkring legepladsen. Med ungdomsboliger klos op ad legepladsen er der en væsentlig risiko for, at denne udfordring bliver forværret.

Nabogrunden til Børnehuset Bryggen bruges i dag som rekreativt område og åndehul for bydelens

børn og voksne, som blandt andet lufter hunde, leger og træner på græsplænen. Samtidig er det lokaludvalgets ønske at oprette en grøn kile med afsæt i Kigkurren og ned langs Snorresgade og Sturlasgade (hvor ATP nu ønsker at bygge). Ønsket om den grønne kile nyder stor opbakning fra lokale – og matcher i langt højere grad takterne i den nye kommuneplansstrategi end et privat byggeprojekt:

Den grønne kile vil forbedre de trafikale forhold i området, hvor brede veje lige nu frister til hurtig kørsel og en ustruktureret parkeringsplads på Kigkurren skaber forvirring og jævnlig uheld. Samtidig hænger den grønne kile godt sammen med det projekt om skybrudssikring, som Københavns Kommune lige nu arbejder på.

Hvis København skal være attraktiv for de borgere, der bor i byen, så skal den indeholde bynatur og rekreative åndehuller. Og så skal der lyttes til de lokales ønsker, som i dette tilfælde bakker op om et enigt lokaludvalg, der ønsker en grøn kile på Islands Brygge frem for dyre private ungdomsboliger, som ingen unge i sidste ende har råd til at bo i.

På vegne af bestyrelsen i Børnehuset Bryggen

Nadja Lodberg Andersen, forperson

Svar til: Høring 61463 af: Copenhagen Science City

APPLICATION DATE

21. september 2023

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Copenhagen Science City

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Universitet, Rigshospitalet og Københavns Professionshøjskole

BY

Kbh N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Tagensvej 16A

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er et fælles høringssvar fra Rigshospitalet, Københavns Professionshøjskole og Københavns Universitet vedr. kommunens engagement i det videre samarbejde om at udvikle Copenhagen Science City til et internationalt førende innovationsdistrikt.

MATERIALE:

hoeringssvar - kommuneplansstrategi 2023 - copenhagen science city - ku kp og rigshospitalet.pdf

Københavns Kommune



Hørings svar – Kommuneplanstrategi 2023

20. SEPTEMBER 2023

Copenhagen Science City
Tagensvej 16A
2200 Copenhagen, Denmark

Mob. +45 2256 8388
kk@copenhagensciencecity.dk
www.copenhagensciencecity.dk

Copenhagen Science City: et internationalt førende innovationsdistrikt

Tak for muligheden for at bidrage med et høringssvar vedr. forslag til Kommuneplanstrategi 2023, som sætter retningen for udviklingen af København i årene frem til 2036.

Rigshospitalet, Københavns Professionshøjskole og Københavns Universitet glæder sig over, at afsnittet ”København som studie- og vidensby” giver et stærkt ophæng til kommunens engagement i det videre samarbejde om at udvikle Copenhagen Science City til et internationalt førende innovationsdistrikt.

Kommunen har igennem de seneste år spillet en central rolle i at udvikle området. Der er udarbejdet en fælles vision og planer for distriktet, og der er etableret tre metrostationer og en BRT hurtigbusrute, som reducerer transporttiden til bl.a. CBS, DTU og Københavns Lufthavn til mindre end 30 minutter. Dertil kommer nye cykelstier, gangstier og -broer, tunneler og grønne byrum, som har knyttet områdets aktører tættere til hinanden og inviteret byens borgere ind.

Antallet af startups og SMV’er i området er på få år vokset fra ca. 350 til 500. Og innovationsdistriktet huser nu 40.000 studerende, forskere, investorer, rådgivere, acceleratorer og founders af startups, som hver dag mødes planlagt eller tilfældigt, fordi de er inden for det samme, lille geografiske område. Deres daglige tilstedeværelse skaber desuden interaktion med områdets borgere og bidrager til et kvarterløft af området.

Mere end 6 mia. kr. er investeret i state-of-the-art forsknings- uddannelses- og testfaciliteter, der anvendes af de tre vidensinstitutioner i området. Dertil kommer nye satsninger bl.a. inden for kvanteteknologi, herunder Novo Nordisk Foundation Quantum Computer Programme, som med 1,5 mia. kr. i ryggen skal udvikle verdens første kvantecomputer, samt Nato Center for Quantum Technology, som omfatter et acceleratorprogram og en inkubator, hvor virksomheder kan modne

deres teknologi og bringe den på markedet med sparring og input fra nogle af verdens førende forskere.

Copenhagen Science City er blevet en meget attraktiv lokation for internationale virksomheder, talent og investorer. Der skal bygges yderlige 100.000 m² til virksomheder, hvis innovationsdistriktet skal kunne imødekomme efterspørgslen fra potentielle tilflyttere og fastholde virksomheder på forskellige udviklingsstadier.

Innovationsdistriktet rummer flere offentlige og private ejendomme, som skal udvikles til nye formål i løbet af de kommende år. Derfor er der behov for en fælles plan for den fremadrettede udvikling af bygningsmassen i Copenhagen Science City, således at den kan rumme et større og stærkere innovationsøkosystem med plads til eksisterende nøgleaktører og nye samarbejdspartnere og funktioner. Det vil yderligere kunne medvirke til, at der sker et fysisk og socialt løft i området, når fx de mange studerende, forskere, uddannelsesinstitutioner, virksomheder mv. får mulighed for at udvikle og afprøve nye samarbejdsformer.

Kommunen kan spille en nøglerolle ved deltage i dette arbejde, herunder ved at sikre, at byplanlægningen og anlægsinvesteringer, som kommunen har indflydelse på, understøtter den fælles vision. Og det er positivt, at kommunen også lægger op til dialog med private grundejere om at have innovationsdistriktet for øje i udviklingen af deres grunde. Ligeledes glæder vi os over, at Kommunen vil arbejde strategisk med muligheden for at trække virksomheder og strategiske samarbejder til bydelen.

Sammen kan vi udvikle Copenhagen Science City til et globalt forum for videndeling, vækst og innovation, således at hele Danmark vil få gavn af ny vækst, jobs, innovative løsninger og samarbejds muligheder, som udspringer af distriktet.

På vegne af

David Dreyer Lassen, prorektor, Københavns Universitet, formand for Copenhagen Science City's Udviklingsråd

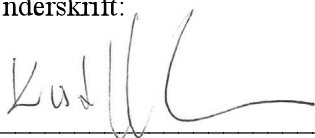
Rasmus Møgelvang, hospitalsdirektør, Rigshospitalet, medlem af Copenhagen Science City's Udviklingsråd

Stefan Hermann, rektor, Københavns Professionshøjskole, medlem af Copenhagen Science City's Udviklingsråd

Dato:

Underskrift:

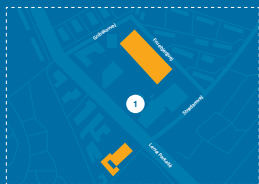
20. september 2023



Kristoffer Klebak, sekretariatschef, Copenhagen Science City



**COPENHAGEN
SCIENCE
CITY**
Sharing
knowledge



Lersø Park Allé

Startup kontorer i Symbion, netværksaktiviteter i Life Science Huset, interessevaretagelse i Lægemedelindustriforeningen

25 MINUTES
- Science City Lyngby
- DTU, Technical University of Denmark

5 MINUTES
- Symbion
- Life Science Huset
- Lif

Haraldsgade kvarteret

Københavns Professionshøjskole, en række udlejningsejendomme og kontorhotellet Titanhus har til huse i området.

Universitetsparken

Entreprenørskab og Innovation i Copenhagen Bioscience Park, BioInnovation Institute, GTSInstituttet Bioneer: FARMA og KU Lighthouse. Forskning på felter som farmakologi, nanoteknologi, kvantecomputere, kemi, fysik, datalogi og biologi.

De Gamles By

Sund Vækst Huset huser uddannelsen BioMedical Design Novo Nordisk Fellowship Programme.

Panum

Forskning og uddannelse i sundheds- og lægevidenskab, Novo Nordisk Fondens centre for forskning i proteiner, stofskifte og stamcellebiologi. Det Sundhedsvidenskabelige Fakultets innovations- og entreprenørskabsprogram "The Pipeline" og tværinstitutionelt samarbejde gennem Copenhagen Health Partners.

Rigshospitalet

Danmarks mest specialiserede hospital. Uddanner sundhedsprofessionelle, udvikler nye behandlingsformer og tester nye lægemidler og sundheds- og plejetechnologier i samarbejde med virksomheder.

10 MINUTES
- Copenhagen Business School
- University of Copenhagen
Frederiksberg Campus



EKSPRESBUSBANE METRO STATION

- 5 MINUTTER
- Københavns centrum
- Pionercenter for kunstig intelligens
- 15 MINUTTER
- Ørestad Innovation City Copenhagen
- 15 MINUTTER
- Københavns Universitet Søndre Campus
- 25 MINUTTER
- Københavns Lufthavn
- 60 MINUTTER
- European Spallation Source og MAX IV

DET SUNDHEDSVIDENSKABELIGE FAKULTET
KØBENHAVNS UNIVERSITET

DET NATUR- OG BIOVIDENSKABELIGE FAKULTET
KØBENHAVNS UNIVERSITET

KØBENHAVNS PROFESSIOnSHØJSKOLE

RIGSHOSPITALET
KØBENHAVNS UNIVERSITET

START-UP-MILJØER OG KONTORHOTELLER

KOLLEGER

- 1** Symbion, Life Science Huset & Lif
- 2** Woods Office Titanhus
- 3** Lighthouse & Copenhagen Science City sekretariat
- 4** Praxis og Innovationshuset
- 5** KU Tech Trans Kontor
- 6** Niels Bohr Bygningen
- 7** Copenhagen Bio Science Park COBIS
- 8** ESS Data Management & Software Center
- 9** Københavns Biocenter
- 10** BioInnovation Institute
- 11** Copenhagen Academy for Medical Education and Simulation
- 12** Center for Quantum Devices (QDev)
- 13** Klinisk forskning og sundhedsinnovation
- 14** Niels Bohr Institutet & NATO DIANA Quantum Centre
- 15** Novo Nordisk Foundation Quantum Computing Programme
- 16** Biomedicinsk Grundforskning

Svar til: Høring 61463 af: Michala

APPLICATION DATE

21. september 2023

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Michala

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sturlasgade

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne udtrykke min store bekymring for de konsekvenser som ATP-bygningen vil have, såfremt projektet gennemføres. Der er så få åndehuller tilbage i byen og Islands Brygge er i forvejen plaget af mange unge mennesker og larm hele sommeren på græsarealet mod vandet, lattergas og bil-fester på sturlasgade, som alt sammen er til stor gene for bryggens børnefamilier og ældre. Det grønne område på Sturlasgade benyttes af børnefamilier, omkringliggende institutioner, hundeluftere og andre. Hele visionen om en grønnere by hænger simpelthen ikke sammen med, at omdanne et af de få grønne arealer til boligblok. ATP har i forvejen en kæmpe erhvervsejendom og p-plads beliggende på Sturlasgade, med masser af tomme lokaler og en tom p-plads. Måske dette areal kunne omdannes til formålet, i stedet for at det skal være på bekostning af det grønne. Vi har brug for grønne områder som alle kan benytte og som tager afsæt i miljø, biodiversitet og trivsel, frem for profitmaksimering til ATP. Ydermere lægger projektet op til, at der skal åbnes op og renses ud i en meget forurenede grund - forurening som i dag er indkapslet, men som ved en åbning kan have fatale konsekvenser for omkringliggende institutioner og beboere i området. Dette er virkelig foruroligende!

Projektet er kortsigtet og drevet af de forkerte hensyn, uden omtanke for miljø og trivsel for byens borgere. Hvis man ønsker en grønnere by, kan man kigge på at nedlægge store parkeringsarealer, der alligevel ligger tomme hen og i stedet sende et signal om at man som erhvervsdrivende og arbejdstager i byen, må cykle eller benytte offentlige transportmidler, som netop understøtter den grønne omstilling.

Svar til: Høring 61463 af: Steffen Hougaard

APPLICATION DATE

20. september 2023

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Steffen Hougaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Private

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Østerbrogade 212, 4. tv

HØRINGSSVAR

Som borger i Københavns kommune siden 2012 interesserer jeg mig meget for udviklingen. Jeg har hurtigt læst materialet, men vil kun kommentere ganske lidt. Kystsikringen af Lynetteholm er fornuftig, men udbygningen med boliger bør droppes. Trafikalt og på anden måde er det en dårlig ide. Generelt bør kommunen udbygge den kollektive trafik, så biltrafik kan reduceres. Et stort ønske er en metro til Herlev Hospital, via Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet. Bedre forbindelse til Hvidovre Hospital, der jo fysisk ligger udenfor kommunen, ønskes også. Jeg kan ikke lige se en metro, men noget må der gøres. Jeg så ikke i strategien noget om de sportsbegivenheder, som har hærget byen, senest halvmaraton, hvor vi ikke kunne komme igennem byen. Sådant noget bør laves i meget afgrænsede områder og ikke spolere hele byens midte. De gode sider af et maraton står ikke i rimeligt forhold til de gener, det giver for tusindvis af normale danskere. Måske kunne man løbe frem og tilbage på en enkelt vej, så kun den bliver afspærret og ikke giver kaos i både Metro og buslinier. Venlig hilsen

Svar til: Høring 61463 af: Christian T

APPLICATION DATE

20. september 2023

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Christian T

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Nordre Fasanvej 103

HØRINGSSVAR

Godt at kommunen tænker supercykelstierne ind i strategien. Det bør dog stå mere tydeligt frem at man vil etablere et samlet net, OG forbedre de nuværende ruter. Mange af de tidlige ruter rummer stort potentiale for forbedredning i for at udrettet forløb, større trafiksikkerhed og øget fremkommelighed. Eksempelvis på Frederikssundsruten, C99 og C75. og prioriter ruter på tværs som Vestvoldsruten eller Ring 2 ruten.

Svar til: Høring 61463 af: Klaus K. Simonsen

APPLICATION DATE

20. september 2023

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Klaus K. Simonsen

BY

København K

POSTNR.

1203

ADRESSE

Nybrogade 28

HØRINGSSVAR

Jeg savner ordet "beboere" i Jeres fokus på, hvad strategien skal indeholde.

Så her er 2 emner, I også bør fokusere på:

1. Tilgængelighed for fodgængere: igangsæt og oprethold ordentligt vedligehold af fortove og pladser så de er til at gå på - ophør med at bruge brosten i gangarealerne.
2. Cykler: de er blevet det største trafikale problem i byen; for mange kører uden omtanke - for mange bliver ikke parkeret ordentligt. Gør noget ved det!

Svar til: Høring 61463 af: henrik busch

APPLICATION DATE

17. september 2023

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

henrik busch

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Busch On Board

BY

København K

POSTNR.

1201

ADRESSE

Læderstræde 1 3-3 1201 København K.

HØRINGSSVAR

Hermed mit oplæg til Kommuneplan 2023 og frem.

Henrik Busch

MATERIALE:

kommuneplan sept. 2023.pdf

HØRINGSSVAR Københavns Kommune – Kommune Plan Strategi

17. september 2023

Tak for invitationen til at afgive høringssvar på den kommende Kommuneplan Strategi.

Jeg deltager som beboer i indre by og som erhvervsdrivende som har min virksomhed samme sted. Samtidig rådgiver jeg forretninger, turismemiljøet og har selv haft ansvaret som direktør i Magasin, Illums Bolighus m.fl.

Jeg er født og opvokset i byen og elsker min by og hovedstad. Med denne introduktion hermed mine kommentarer, forslag og holdninger til planerne.

Tilgængelighed til vores by:

Som storby og Metropol må man affinde sig med at den tiltrækningskraft alle de mange investeringer gennem årtier der er sket i vores hovedstad – må man huske hvorfor man gjorde det man gjorde.

De mange byggerier som både har ført til flere virksomheder og liberale erhverv men ikke mindst dem mange boligbyggerier der har været nødvendige for at overkomme den tiltrækningskraft byen har haft. Vi har måneder hvor der flytter mere end 1.000 nye borgere til vores by og den vokser fortsat.

Når der kommer flere mennesker i byen, må man også afpasse forholdene ift. De moderne behov. Det er lykket at etablere en rigtig god Metro – måske verdens bedste. Desværre halter den øvrige kollektive transport så langt bag efter at mange ikke kan undvære deres bil i hverdagen.

Mange borgere med bopæl i byen arbejder ude i periferien af København. De store klostre af virksomheder i Ballerup, Roskilde, Kalundborg og Nordsjælland betyder at man er afhængig af en bil hvis man ikke skal bruge en time til halvanden MERE på transport hvis man skal nå at passe sit arbejde og eller hente sine børn om eftermiddagen og have sikkerhed for at komme frem til tiden. Husk at TID er den dyrebareste ting for mange mennesker i hverdagen.

Derfor skal der også være p-pladser til dem der bor i byen og har brug for sin bil. Det at der er nedlagt op imod 20.000 p-pladser de seneste 12-15 år viser sig nu at give mange udfordringer.

København arbejder ikke i samme retning som Regeringer og Vejdirektoratet!

Når vores motorveje udvides for at følge med – går København den anden vej og har fjernet op imod 30% af vejkapacitet i samme periode – ja så opstår der naturligvis propper og flaskehalse.

Forslag:

Bedre, billigere og mere kvalitet i den kollektive transport – tog til tiden og busser der afpasses de aktuelle behov.

Endnu Mere Metro!

Indtil vi har en Metrolinjen mellem København og Malmø by så lav en busrute en slags Metro Bus der kører via lufthavnen mellem de to store byer.

Flere P-pladser til os der bor i byen og prioritering af os som betaler skat i byen og har beboerlicens.

Der må ikke nedlægges en eneste gade parkeringsplads uden at den genskabes i umiddelbar nærhed på samme parkeringsvilkår.

Erhvervsparkering til biler med gule nummerplader bør indskrænkes til kl. 15.00 – der holder som regel ikke mange efter det tidspunkt og de optager mulighed for andre at få glæde af de frie p-pladser.

Fortsæt med udbygningen af vores by – Lynetteholmen er velkommen.

Havnetunnel – Ja tak!

Intelligent trafikafvikling i myldretiden – grønne bølger.

Vejarbejde skal udføres på tid og med bøder for overskridelser. Tid skal fremover være en vigtig del af et hvert udbud. Der skal synligt stå hvem der har ansvaret for arbejdet – hvornår det er påbegyndt og skal være færdigt – der skal være kontaktdata til en ansvarlig for arbejdet fra entreperenøren og fra projektlederen i Kommunen.

Tryghed og sikkerhed

Vi har heldigvis i mange, mange år været forskånet for større frygt i vores Hovedstad hvad angår vold, mord og alvorlig kriminalitet. Desværre er der de seneste år sket en stigning på de områder og noget der gør borgeren utrygge. København skal ikke på listen over farlige byer at besøge.

Der skal arbejdes målrettet med sikkerhed og tryghed i byen. Natteravne, Vagtkorps og andet godt er ikke nok. Vi skal sikre os at de steder hvor vold og kriminalitet foregår er under skærpet opsyn og vi skal udstyre de folk der passer på os med hjemmel til at sætte ind når tingene eskalerer. Samarbejdet med Politiet er afgørende.

De mobile kameraovervågningsløsninger og mere permanente skal opsættes de steder hvor vi ofte får anmeldelser og der skal sættes langt hurtigere ind i forebyggelsen og opklaringen

for at sikre synlighed omkring at vi i København har nul tolerance og en stor opklaringsprocent.

Udskænkingsstederne har også et medansvar og en økonomisk interesse i at sikre ro og orden – derfor skal de inddrages.

Forslag:

Flere synlige vagter, frivillige korps der sikrer trygheden i byen.

Mere ”magt” til de autoriserede vagtkorps.

Større overvågning på udvalgte steder.

Hurtig og effektiv opklaring af forbrydelser der er med til at skade Københavns image som en sikker og tryk by at færdes, leve og bo i.

Udeservering efter klokken 22.00 er også med til at holde liv i byen på en mere sikker og tryk måde ved at der er folk udenfor i gaderne – gør at der er vidner.

Erhvervslivet skal inddrages meget mere!

Erhvervslivet skaber arbejdspladser og genererer indtægter til kommunen – de skal høres og prioriteres i det politiske arbejde der foregår og inddrages meget mere end det sker i dag. Et udvalg som ”Erhvervsudvalget” er mere et alibi udvalg end reelt et udvalg der giver de erhvervsdrivende sikkerhed for at deres ønsker bliver hørt i det politiske system.

I mange tilfælde kører man hen over erhvervslivet og undskyld mig – pisser på at de faktisk driver forretning og betjener kunder. Eksempler på vejarbejder i Gothersgade og på Købmagergade i 2023 viser at der slet ikke er respekt for erhvervene. Igen fordi vejarbejdet ikke er tilrettelagt ordentlig – bliver ikke fulgt op og til dørs – forlænges og forsinkes og koster kassen for dem der driver forretning.

Forslag:

Forhold der påvirker en gade eller et område skal høres og inddrages langt bedre end nu. Det skal ske FØR man beslutter at ændre på væsentlige forhold og det skal ske ved at de pågældende erhvervsdrivende får direkte besked i E-boks om evt. planer og ændringer.

Det skal være langt mere konsultativt – den dialog der skabes således at der er borgerinddragelse og input fra erhvervet.

Alle vejarbejder der gennemføres skal ske med et minimum af tidsforbrug for at mindske generne – der skal indføres bøder for overskridelser af tidsaftalerne og kompensation for tabt omsætning og indtjening gives.

Tilladelser til opsætning af skurvogne og container arbejdspladser skal begrænses mest muligt og ligeså være underlagt tidsaftaler.

Ledningsarbejder og andet vejarbejder der begrænser adgang til butikker og erhverv skal prioriteres færdiggjort hurtigst muligt således adgangsforholdene genskabes hurtigst muligt og med mindst mulig gene for erhverv og kunder.

Der skal ved alle udbud af vejarbejder tænkes i tid som en vigtig faktor og om nødvendigt skal der arbejdes i 2 og 3 hold skift samt lørdag og søndage på visse arbejder for at få dem gjort færdige.

Der skal nedsættes et erhvervsudvalg af gavn og ikke af navn – folk der lever, bor og driver virksomhed i byen og som har overskud til at gå aktivt ind i arbejdet med at passe på byen og erhvervslivet. Folk der har erfaring fra Detailhandel, Restauranter, Hoteller, Liberale erhverv m.fl.

Turister er vores venner - ikke vores fjender!

Danmark og især København har dygtigt udbygget turismen gennem årtier. Det skal der bygges videre på og aktørerne Visit Denmark, Wonderful Copenhagen og Dansk Erhverv kæmper hver dag for at "sælge" vores fantastiske hovedstad ude i verden. Onde tunger taler om at vi i København har opnået en form for overturisme – det er simpelt hen noget sludder og noget som nogen har ville udgyde fordi de på en sommerdag i sæsonen har oplevet kø et eller andet sted eller fordi der tales meget udenlandsk i vores by.

De byen man i den sammenhæng nævner om overturisme er Venedi og Barcelona og til sammenligning kan jeg lige nævne at Barcelona i areal kun er ca. 101 KM² med 1,6 mio. indbyggere, mens København strækker sig over 180 KM² og har 600.000 indbyggere. Dertil skal man lægge at begge lande – Italien og Spanien har henholdsvis 59 og 47 mio. indbyggere hvoraf man antager at rigtigt mange besøger de to byer og derved indgå i turismestatistikken – vores land har ikke engang 6 mio. indbyggere – så spis lige brød til.

Vi skal blive bedre til at vise turisterne at København er andet end Indre BY og Christiania – men der i brokvartererne og yderområderne også er spændende ting at se og opleve.

Turismen er landets 4. største erhverv og genererer ca. 130 mia. i omsætning og beskæftiger 125.000 personer – herunder mange lidt sværere integrerbare mennesker som opnår job på hoteller og restauranter.

Vi skal fortsætte med at udbygge turismen især den oversøiske skal have mere fokus og vi skal sikre at skuldæsonerne april/maj og sept./okt. Bliver fuldt med gode oplevelser og events som er værd at rejse efter. Vintermånederne er sværere at fylde ud eller op med gæster men har viser Gourmet turismen sin styrke.

Forslag:

Mere opmærksomhed på turisme erhvervet og mere støtte til at udvikle produkter og events der sikrer en bedre fordeling af turister året rundt.

Sikre at HELE København – også yderområderne bliver attraktive at besøge.

Fremme Copenhagen Card – som er en kæmpe succes men kan vokses endnu mere.

Sørge for at modtage apparatet overalt er mere professionelt og klar til at tage godt imod vores udenlandske gæster.

Sikre at der på vores uddannelser kommer fag som omhandler ”Service” som vi ser i Sverige.

Fjerne hotelmomsen

Tak for opmærksomheden – glæder mig til kommentarer og at følge arbejdet. Deltager meget gerne i arbejdet med at udvikle vores hovedstad.

Tak

Henrik Busch

Henrik@buschonboard.dk

40401707

Busch on Board

Svar til: Høring 61463 af: Christian Staack Larsen

APPLICATION DATE

15. september 2023

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Christian Staack Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

NEXT Uddannelse København

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Carl Jacobsens Vej 25

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra NEXT til kommuneplanstrategi 2023

NEXT ønsker at udvikle et levende campusmiljø på adressen på Rebslagervej, der åbner sig op mod byen og skaber en attraktiv skole, der samtidig inviterer resten af byen indenfor.

I tæt samarbejde med Områdefornyelse Bispebjerg Bakke arbejder NEXT på at skabe en visionsplan for området (forventeligt færdig primo 2024) der tegner de store linjer for udviklingen på matriklen og sammenhæng med resten af kvarteret. Det er et ønske at udvikle skolens faciliteter, og samtidig undersøge muligheden for at etablere et håndværkskollegie til elever, samt undersøge hvilke andre funktioner, der kunne bidrage på området for at skabe en levende, tryk og attraktiv tilføjelse til kvarteret.

NEXT har som led i denne udvikling et ønske om at undersøge mulighederne for at fortætte yderligere end de 110 som bebyggelsesprocenten i dag giver mulighed for. Dette ønskes for at skabe et mere urbant miljø i den stationsnære zone som arealerne ligger i. Det er en del af visionsarbejdet at teste forskellige bebyggelsesprocenter af på matriklen.

Arbejdet med visionsplanen varetages i samarbejde med Områdefornyelse Bispebjerg Bakke, og er planlagt med en proces, der sikrer lokal inddragelse i kvarteret såvel som den lokale arbejdsgruppe, samt andre grundejere i området.

NEXT ønsker at indgå i en dialog med Københavns Kommune, gerne i løbet af foråret, da udarbejdelsen af visionsplanen er tilrettelagt så den forventeligt ligger færdig i februar 2024.

I forbindelse med høring til Kommuneplanstrategien, ønsker NEXT at matriklerne udpeges som et udviklingsområde, så det på sigt vil være muligt at ændre rammen for området.

Svar til: Høring 61463 af: Karina Dave

APPLICATION DATE

15. september 2023

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Karina Dave

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Møllebakken 30

HØRINGSSVAR

der bør være fokus på at bygge metro til Husum-Tingbjerg-Brønshøj og KBH NV

Svar til: Høring 61463 af: Marie Groth Kruse

APPLICATION DATE

14. september 2023

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Marie Groth Kruse

BY

Copenhagen S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Halldansgade 9, 1.th.

HØRINGSSVAR

Nej tak til høj bebyggelse op af vores gode børnehaver! Børnene har brug for lys, luft og grønt omkring sig, og her er de ude stort set hver dag hele året, og en bygning på netop det område vil forringe de muligheder betragteligt. København skal have grønne områder og åndehuller der kommer alle til gode, især også vores børn. Det beriger deres og vores alle liv og hverdag.

Svar til: Høring 61463 af: Anette Sorner

APPLICATION DATE

14. september 2023

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Anette Sorner

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

2 1.tv Reykjaviksgade

HØRINGSSVAR

Jeg skriver for at udtrykke min store bekymring om ATP's planer for at bebygge den lille grønne grønne by-oase på sturlasgade ved kigkurren.

Bryggens beboere er ikke interesserede i flere dyre boliger, der udelukkende bidrager til en udvikling der gør København til en by kun for velhavere - og slet ikke når disse boliger er målrettet studerende som ikke vil være i stand til at kunne betale huslejen.

Vi skal værne om de grønne områder, vi har tilbage i byen i byen og udnytte disse arealer med respekt for naturen og ikke mindst for København som en grøn by.

Ydermere ligger grunden klods op ad Børnehuset Bryggen. En af bryggens mest søgte, velfungerende og hyggeligste institutioner. Et byggeri vil være en stor forringelse af børnenes udearealer og de omgivelser de lige nu nyder så godt af. En sådan påvirkning er fuldstændig uacceptabel og det vil være et stort tab for børnenes leg, læring og daglige trivsel.

Jeg håber inderligt, at I vil afvise ansøgningen om at bebygge grunden på Sturlasgade på baggrund af ovenstående.

Svar til: Høring 61463 af: Nicolai

APPLICATION DATE

14. september 2023

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Nicolai

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Reykjaviksgade 2, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg er meget bekymret for de konsekvenser ATP-bygningen vil have på de grønneområder som Børnene i børnehuset Bryggen hver dag nyder godt af. Der er så få grønne arealer tilbage i byen, hvor borgere kan gå på opdagelse og nyde værdien af naturen og biodiversitet. Det giver ikke mening bebygge på ethvert lille areal. Det er kortsigtet og gør byen mindre attraktiv for borgere at bliver boende i hele livet!

bh. Nicolai

Svar til: Høring 61463 af: Mads Hennelund

APPLICATION DATE

13. september 2023

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Mads Hennelund

BY

KØBENHAVN S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Gunløgsgade 61, st.th

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Jeg skriver til dig, da jeg er bekymret.

Vi hører, at ATP ønsker at bebygge den lille grønne plet, der er på Sturlasgade lige ved Kigkurren, på Islands Brygge, et af de få tilbageværende grønne åndehuller.

Min bekymring er især, at institutionen Børnehuset Bryggen ligger med legepladsen lige op ad denne grønne plet, og som dermed gør, at legepladsen er åben, luftig og solrig. Perfekt til børns udendørs leg og udvikling.

Bliver der bebygget på grunden vil det betyde, at børnehaven skal genhuses, hvilket i sig selv er super ærgerligt, men det vil også betyde at når byggeriet er færdigt, vil lægge legepladsen i skygge og "lukket inde".

Som det er nu bliver legepladsen brugt flittigt til udendørs leg hver dag året rundt. Børnehuset Bryggen lærer børnene om naturen, planter og dyr - både på "Snorrestien", der er en del af legepladsen, og ved at plante og så frugter, blomster og grøntsager i plantekasser på legepladsen, hvilket vil blive begrænset, hvis legepladsen ikke er så solrig som den er nu.

At legepladsen er åben glæder både børnene og pædagogerne, som kan se ud på lokalområdet, men også de forbigående, der kan kigge ind og se glade børn der løber og leger.

Børnehuset Bryggen er en af de mest søgte institutioner på Islands Brygge, og med god grund. Personalet og ledelsen er fantastisk, men også legepladsen er helt unik. Det er en perle, der skal beskyttes og værnes om, og der er derfor altafgørende, at der ikke bliver bebygget på grunden på Sturlasgade, da det vil forringe legepladsens herlighedsværdig markant, og dermed børnenes trivsel og muligheder for leg, læring og udvikling.

Du er meget velkommen til at komme forbi og se det med egne øjne, hvilke konsekvenser en høj bebyggelse på grunden på Sturlasgade vil gøre for legepladsen i Børnehuset Bryggen.

Jeg håber meget I vil tage min indsigelse med, når I skal afgøre, om grunden må blive bebygget.

Venlige og håbefulde hilsener,

Mads Hennelund

Svar til: Høring 61463 af: Christina

APPLICATION DATE

13. september 2023

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Christina

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Gunløgsgade 61, st.th

HØRINGSSVAR

Kære politikere og Københavns Kommune

Jeg er meget bekymret over udviklingen om at bebygge flere at de få grønne åndehuller vi har tilbage i byen, som vi holder så meget af.

Det er især grunden på Sturlasgade på Islands Brygge, der grænser op til Børnehuset Bryggen, hvor vi er særlig bekymret for bebyggelse. Grunden bliver flittigt brugt af hundeejere, børn mv., og så ligger den lige op ad de to institutioner snorrestoppen og Børnehuset Bryggen.

Bliver grunden bebygget vil det betyde, at institutionens legeplads vil blive lagt i skygge, hvilket vil være en kæmpe forringelse af legepladsens herlighedsværdi for børn i institutionen og pædagoger. Derudover vil brombær, buske og andet grønt mv. på institutionens 'snorrestien' og i plantekasserne på legepladsen også få forringede betingelser for at gro, hvilket vil være et kæmpe tab, da Børnehuset Bryggen aktivt bruger det til børnenes læring om planter, dyr og frugter og grøntsager.

Som det er nu, er legepladsen i Børnehuset Bryggen åben og solrig, og den danner fantastiske rammer for børnenes leg og læring uden for. Desuden giver det også glæde for de forbigående at kunne kigge ind og se glade børn lege og være en integreret del af lokalmiljøet.

Jeg håber meget I vil afvise ønsket om at bebygge grunden på Sturlasgade jf. ovenstående.

Vh. Christina

Svar til: Høring 61463 af: Marie Rasmussen

APPLICATION DATE

12. september 2023

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Marie Rasmussen

BY

Københavns S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Egilsgade 20, 4th

HØRINGSSVAR

Lad os sørge for, at de grønne områder, vi har tilbage i Københavns Kommune forbliver grønne - og muligvis endnu grønnere, end de er på nuværende tidspunkt. Der er ingen grund til at udnytte hver enkelt kvadratmeter til bebyggelse, når vi har meget mere gavn af natur og biodiversitet i byen. Jeg stemmer for, at vi hellere gør de eksisterende grønne områder endnu grønnere i stedet for at bygge. Konkret er området på Sturlasgade problematisk, da en høj bygning her vil skygge for den store vuggestue og børnehave Børnehuset Bryggen, hvor rigtig mange børn nyder hverdagen på legepladsen med åbne områder og udsyn til grønne arealer.

BH Marie

Svar til: Høring 61463 af: Christoffer Susé

APPLICATION DATE

11. september 2023

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Christoffer Susé

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Håndværkerforeningen København

BY

København K

POSTNR.

1302

ADRESSE

Dronningens Tværgade 2A

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Kommepansstrategi 2023

Tak for muligheden for at kommentere Københavns Kommunes Kommepansstrategi 2023, og tak for invitationen til dialogmødet om planlægning for håndværkserhverv og kreative erhverv, som min kollage Jakob Bo Andersen deltog i.

Helt overordnet vil jeg kvittere for et godt og gennearbejdet oplæg. Jeg konstaterer med tilfredshed, at Københavns Kommune i langt højere grad end tidligere er opmærksom på vigtigheden af, at sikre gode rammevilkår for det lokale erhvervsliv, herunder særligt håndværks- og værkstedsvirksomheder samt kreative erhverv.

Jeg er også meget enig i kommuneplanstrategiens gennemgående dilemma, nemlig at de næste mange års udvikling af København vil blive præget af en kamp om plads. Her er der mange særinteresser (Håndværkerforeningen inklusiv), der har ønsker til byens udformning og indretning. Nogle råber højere end andre, og derfor vil jeg først og fremmest opfordre såvel forvaltning som politikere til at huske på, at I har ansvaret for skabe en samlet helhedsplan for hele kommunen.

Nedenfor kan I se en input til en række emner i kommuneplanstrategien. Jeg vil dog starte med at fremhæve to centrale pointer:

- Eksisterende håndværksvirksomheder i byen oplever i stigende grad pres fra boligbyggeri og fortætning af byen. Derfor må kommunen gå forrest i at respektere – og garantere – de eksisterende virksomheders mulighed for at drive deres virksomhed, når boligbyggeri og nye naboer flytter ind og presser virksomhederne.
- Mange håndværkere bevæger sig rundt i byen i løbet af en arbejdsdag, og derfor er fremkommelighed en kernopgave.

Øvrige input:

Et stærkt lokalt erhvervsliv er stadig et underordnet hensyn

På trods af den øgede opmærksomhed på værdien af et stærkt lokalt erhvervsliv og behovet for sikre det gennem fysisk planlægning, så er det stadigvæk tydeligt, at et spændende og varieret lokalt erhvervsliv anses som værende et middel til at opnå målet om, at 'skabe verdens bedste by at bo i.'

Visionen er bestemt prisværdig, men det betyder samtidig, at alle andre hensyn bliver underordnet. Så hvis København for alvor ønsker at være en by for alle, kræver det, at hensynet til borgere og erhvervsliv sidestilles.

Det lokale erhvervsliv består hovedsageligt af små virksomheder

Det lokale erhvervsliv består i høj grad af små og mellemstore virksomheder med få ansatte.

Ifølge en opgørelse fra SMVDanmark er der flere end 16.000 håndværksvirksomheder i Hovedstadsområdet. Af dem har 91% færre end 10 ansatte. Opgørelsen viser, at den gennemsnitlige håndværksvirksomhed i Hovedstadsområdet har 4,7 medarbejdere og en omsætning på 8,7 millioner kroner, mens den typiske håndværksvirksomhed har 0,95 medarbejdere og en årlig omsætning på 1,4 millioner kroner.

Så selvom den enkelte virksomhed ikke 'fylder så meget', så er der mange af dem. Det skal kommunen forholde sig til i den fysiske planlægning.

Vedrørende virksomheder i København

Der er heldigvis fortsat en lang række håndværks- og værkstedsvirksomheder og kreative erhverv i Københavns Kommune. Men som nævnt ovenfor kræver det aktiv handling fra kommunens side, hvis man ønsker at bevare det lokale erhvervsliv inden for kommunegrænsen.

Det gælder i særlig grad i de eksisterende blandede bydele, hvor øget boligbyggeri sætter de eksisterende virksomheder under pres. Blandt andet i forhold til virksomhedernes behov for plads, levering af materialer, evt. produktion på stedet og ikke mindst medarbejdernes mulighed for at parkere ved deres arbejdsplads.

Derfor må kommunen gå forrest i at respektere - og garantere - de eksisterende virksomheders mulighed for at drive deres virksomhed, når boligbyggeri og nye naboer flytter ind og presser virksomhederne.

Fremkommelighed er en kommunal kerneopgave

De sidste 20-30 års generelle af-industrialisering af København, og ikke mindst de sidste 5-10 års øget boligbyggeri, har allerede presset en del håndværks- og værkstedsvirksomheder ud over

kommunegrænsen.

Det har blandt andet haft den konsekvens, at virksomhederne i højere grad får en regional kundekreds, snarere end en lokal kundekreds. Derfor har håndværkerne behov for en bil til at komme frem til kunderne.

Københavns Kommune har her en kerneopgave med at sikre, at håndværkere og anden nødvendig erhvervstrafik kan komme frem til kunderne i Københavns Kommune, og finde parkeringsmuligheder i nærheden af kunden. Her er erhvervsparkeringsplads-ordningen et meget effektivt virkemiddel, og jeg noterer med tilfredshed, at der arbejdes med at udbrede ordningen til flere dele af byen. Det er helt nødvendigt, hvis vi fortsat ønsker en by der virker.

Men helt overordnet er det nødvendigt at skelne mellem den nødvendige erhvervstrafik og privat-/pendler-bilisme. Dette bør også gælde når kommunen overvejer andre trafikale tiltag som fx emissionsfri gader, trafikøer, bilfri kvarterer mv. Sådanne tiltag gør det vanskeligt for håndværkere og erhvervskørsel at komme frem til kunderne. Er der fx taget højde for at en brandbil, en slamsuger, en skraldevogn eller en servicebil kan komme frem til beboerne?

Må ikke blive en lukket fest

Overborgmester Sophie Hæstorp Andersen skriver i sin indledning til kommuneplanstrategien, at "vi skal sikre, at København ikke bliver en lukket fest for dem med penge på lommen."

Det gælder i høj grad også for erhvervslivet, hvor kommunen skal undgå at blive forblændet af at tiltrække internationale virksomhedsdomiciler. For hvis vi vil undgå, at byen ender med kun at huse revisor- og advokatkontorer og andre liberale erhverv fra 1. sal og op, så er det vigtigt, at vi får planlagt byen sådan, at der også er plads til håndværksevirsomheder, specialbutikker og kreative virksomheder til en overkommelig husleje. For godt håndværk er ikke nødvendigvis en guldrandet forretning, så her kan det være nødvendigt at vise særlige hensyn. Alt skal ikke partout kunne gå op i et regneark.

En af de ting, der driver huslejen i vejret er kommunens lokale skatter og afgifter, herunder dækningsafgiften, som reelt set er en afgift på at drive virksomhed. Den bør kommunen nedsætte eller fjerne.

Hvor er planerne for ladeinfrastruktur?

Der er politisk vedtaget en vision om at gøre Københavns Kommune fri for fossile biler i 2030. Det vil kræve en enorm udbygning og kapacitetsudvidelse af ladeinfrastrukturen, blandt andet til de last- og varevogne og håndværkerbiler, som er nødvendige for at håndværkere og varekørsel mv. kan komme rundt i byen.

Derudover kræver det grundige overvejelser om hvordan man kan opbygge en infrastruktur til andre grønne drivmidler, fx brintbaserede køretøjer.

Jeg er opmærksom på, at afdækningen af dette emne kører i et separat spor, men jeg savner alligevel, at Kommuneplanstrategien forholder sig til dette område.

Med venlig hilsen

Christoffer Susé,
Adm. direktør i Håndværkerforeningen København

Svar til: Høring 61463 af: Jacob Larsen - Grundejeren.dk

APPLICATION DATE

7. september 2023

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Jacob Larsen - Grundejeren.dk

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejeren.dk

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Hardenbergvej 10

HØRINGSSVAR

Hermed vedhæftes høringssvar til den kommende kommuneplan strategi fra Grundejeren.dk som repræsentant for private grundejere i villaområderne i Københavns kommune.

MATERIALE:

kp23 - grundejeren.dk final.pdf



Minimumsgrundstørrelser i København – Grundejeren.dk's forslag til Kommuneplanstrategi 2023

Villaområderne i København ligger som en grøn bræmme omkring byen, og er dermed en vigtig del af bynaturen og en afgørende del af løsningen på fremtidens klimaudfordringer.

I en årrække har udviklingen i villaområderne været præget af en stigende tendens til fortætning, drevet af spekulationsbyggeri hvor enfamiliehuse opkøbes, bygges ud og omdannes til flere boligenheder alene med profit for øje. Forløbet med dobbelthuse påviste hvor systematisk denne spekulation foregår. Selvom der foreløbig er sat en stopper for dobbelthuse i de fleste villaområder, forsætter fortætningen af villaområderne på anden vis, hvilket er i strid med kommunens begrønningspolitik og den indsats der gøres for at klimasikre byen. Derudover er spekuleringen medvirkende til at drive hus og grundpriser op i et urealistisk leje, hvor almindelige familier ikke længere har råd til at købe et hus og sætte det i stand.

Udfordringen er ikke unik for København. Det er også i høj grad en udfordring som omegnskommunerne adresserer ved hjælp af en minimumsgrundstørrelse i kommuneplanen. Det giver politikere og forvaltning et effektivt redskab til at begrænse fortætning og spekulation.

Grundejeren.dk foreslår derfor følgende til den kommende kommuneplan:

1. Grunde der udstykes til enfamiliehuse i eksisterende villaområder, skal være min. 600 m²
2. Grundstørrelsen skal være på min. 1000 m² for nyopførte tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) i eksisterende villabebyggelse
3. Dobelthuse (med lodret boligskel) kræver en minimumsgrundstørrelse på 1.200 m² i eksisterende villabebyggelse. (Villaservitutter skal forsat respekteres)

Med indførelse af en bestemmelse for minimumsgrundstørrelser i kommuneplanen vil København ligge på linje med omegnskommunerne. Samtidig vil man kunne overholde alle bestemmelser i bygningsreglementet og gældende lovgivning. Det giver politikere og forvaltning et effektivt redskab til at bevare villaområderne som byens grønne lunger og som en vigtig del af svaret på den nødvendige fremtidige klimasikring.

Med venlig hilsen

Jacob Larsen

Formand

Email: formand@grundejeren.dk

Grundejeren.dk

Svar til: Høring 61463 af: Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

APPLICATION DATE

6. september 2023

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

BY

Hjørring

POSTNR.

9800

ADRESSE

Arsenalvej 55

HØRINGSSVAR

Til Center for Byudvikling, Københavns Kommune

Hermed bemærkninger fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vedr. Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023 – *Fremtidens klimavenlige hovedstad*.

MATERIALE:

bemaerkninger vedroerende koebenhavns kommunes kommuneplanstrategi 2023.pdf
kort. forsvarsministeriets stoejkonsekvenszone for kalvebod skydebane.pdf



Københavns Kommune
Center for Byudvikling (cbu@okf.kk.dk)
Rådhuspladsen 1
1550 København V

Bemærkninger vedrørende Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023

Ejendomsstyrelsen har følgende bemærkninger til Københavns Kommunes *Kommuneplanstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad*.

Ejendomsstyrelsen gør opmærksom på, at en del af byudviklingsprojektområde nr. 14 "Bådehavngade", er beliggende inden for Forsvarsministeriets støjkonsekvenszone for Kalvebod Skydebane, jf. bilag.

Inden for støjkonsekvenszonen må der ikke opføres eller planlægges for ny bebyggelse med støjfølsom anvendelse, jf. punkt. 4.6.1 i Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning.

Ejendomsstyrelsen anmoder om, at ovenstående medtages i den videre planlægning af projektområdet.

Eventuelle henvendelser i sagen bedes rettet til sagsbehandler Charlotte Grøn Andersen pr. mail: fes-nps25@mil.dk eller pr. telefon: 728 13122.

Med venlig hilsen

Jane Fuglsang Bech
chefkonsulent
Chef for Natur- og Plansektionen

Bilag:

Kort. Forsvarsministeriets støjkonsekvenszone for Kalvebod Skydebane.

Intern fordeling:

CHFVA; CHNPS.

Dato: 5. september 2023

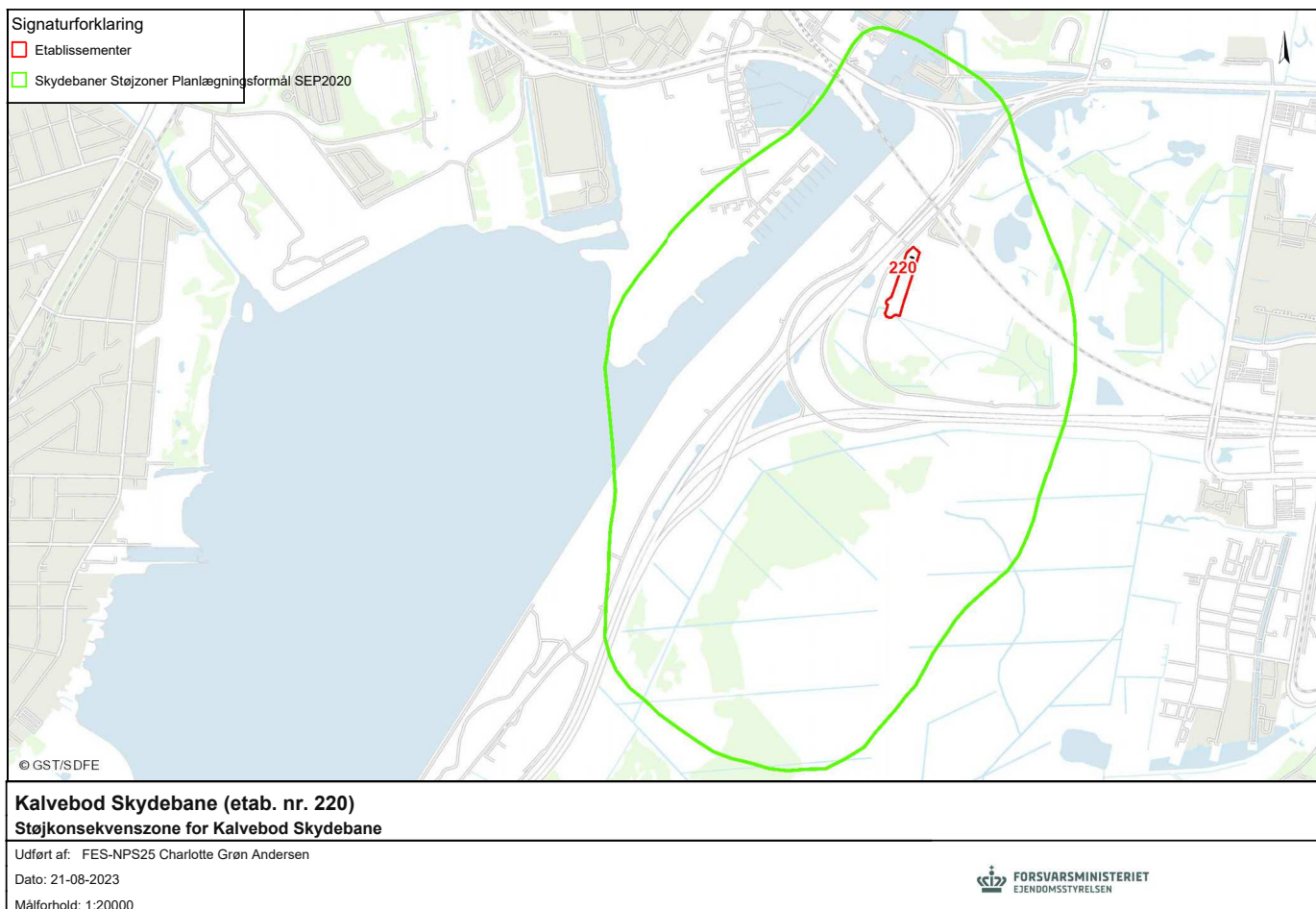
Enhed: Forvaltningsafdelingen
Sagsbeh.: FES-NPS25
Sagsnr.: 2023/008524
Dok.nr.: 792555
Bilag: 1

Forsvarsministeriets
Ejendomsstyrelse
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

Tlf.: +45 7281 3000
Fax: +45 7281 3005
E-mail: fes@mil.dk
www.forsvaret.dk/fes

EAN: 5798000201286
CVR: 16 28 71 80

Sagsbehandleren direkte:
Tlf.: +45 7281 3122
E-mail: fes-nps25@mil.dk



Svar til: Høring 61463 af: Søren Teisen

APPLICATION DATE

6. september 2023

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Søren Teisen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bellakvarter A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Center Boulevard 9

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar

MATERIALE:

20230906 hoeringssvar fra bellakvarter.pdf

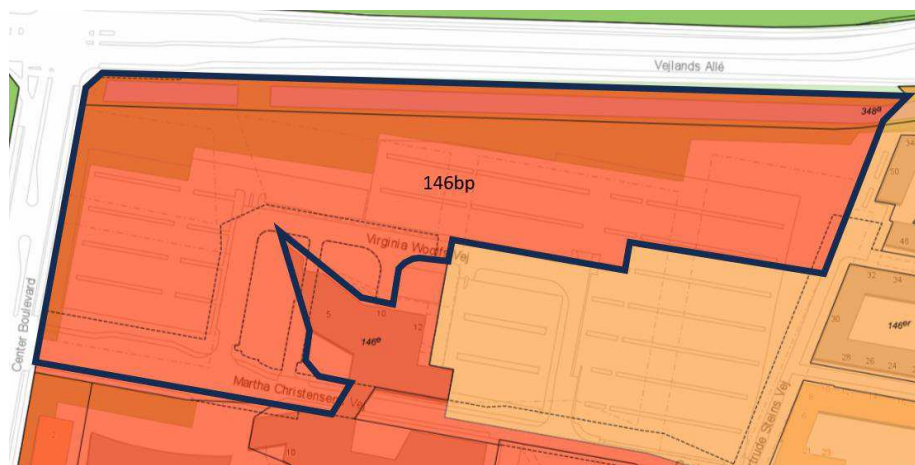


Bellakvarter

Høringssvar

Høringssvar fra Bellakvarter A/S til Københavns Kommuneplanstrategi 2023 og Kommuneplan 2024

Bellakvarter A/S anmoder i forbindelse med forslag til kommuneplanstrategi 2023 og kommuneplan 2024 om en ændring af en del af rammen i Plannr. R19.S10.6 fra en S3* ramme til en C3 ramme eller alternativt en udvidelse af B5* rammen i Plannr. R19.B.10.60, for den del af matrikel nr. 348a og 146bp, Eksercerpladsen, København, der er markeret på nedenstående figur 1.



Figur 1: Markering af område der anmodes om en rammeændring for. Den eksisterende S3* ramme er markeret med rødt.

Begrundelse

Bellakvarter A/S har gennem de seneste 8 år arbejdet aktivt for at aktivere erhvervsarealerne i det pågældende område uden held, og har i samme periode set en stigende tomgang i de eksisterende og nyopførte erhvervsjendomme i Ørestad pga. manglende efterspørgsel.

I den samme periode har Ørestad/Bellakvarter i den grad bevist sig som et attraktivt og meget efterspurgt boligområde. Sammenholdt med, at der allerede i Bellakvarter er etableret en stor andel erhverv (svarende til ca. 157.000 m²) i form af Bella Center Copenhagen (messe- og kongresfaciliteter), AC Bella Sky (hotel) og International House (kontorejendom), mener Bellakvarter A/S, at der er grundlag og behov for at ændre den

Bellakvarter Projektselskab A/S
Bella Center Copenhagen
International House st. 1
Center Boulevard 9
2300 København S

CVR 36950277

+45 70 22 02 82
info@bellakvarter.dk
www.bellakvarter.dk



Bellakvarter

eksisterende KP19 ramme fra S3* til en C3* eller B5* ramme, så der gøres plads til flere private- og almene boliger.

Med afsæt i Kommuneplanstrategien 2023, der er sendt i høring, og på baggrund af Københavns Kommunes befolkningsprognose, vurderer Kommunen selv, at der vil være et behov for omkring 40.000 nye boliger i den kommende planperiode. En ændring af rammen i Bellakvarter vil derfor være med til at understøtte byens vækst og opfylde behovet for flere nye boliger.

Kommunen ønsker desuden at arbejde for etablering af boliger i nærheden af større grønne områder. Bellakvarters placering på gamle asfalterede parkeringsarealer, men tæt op af fælleden, understreger fordelene ved at bygge yderligere boliger i kvarteret, idet beboerne vil få let adgang til fælledens rekreative områder uden negativ påvirkning af fælleden.

København, den 6. september 2023

For Bellakvarter A/S:

Mette Kapsch, direktør

Bellakvarter Projektselskab A/S
Bella Center Copenhagen
International House st. 1
Center Boulevard 9
2300 København S

CVR 36950277

+45 70 22 02 82
info@bellakvarter.dk
www.bellakvarter.dk

Svar til: Høring 61463 af: Anders Børup

APPLICATION DATE

4. september 2023

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Anders Børup

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Øster Farimagsgade, 71 3.th

HØRINGSSVAR

I løbet af de sidste 10-15 år er kunstnerne og de kreative presset ud af deres værksteder og studier. Det sker typisk, fordi firmaerne, der er gode til at tjene penge, kan betale enormt meget mere i husleje. Virkelig mange lejemål i København er nu omdannet til dyre erhvervslejemål, og kunstnerne må nøjes med bittesmå, sjæleløse lejemål til alt for dyr husleje. Hvis byen skal være levende og mangfoldig, bliver Københavns Kommune nødt til at finde en løsning, så der stadig er plads til alle. Pengemaskinerne er i gang med at spise byen.

Svar til: Høring 61463 af: Amager Vest Lokaludvalg

APPLICATION DATE

1. september 2023

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Amager Vest Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sundholmsvej 8, 1.

HØRINGSSVAR

se vedlagte

MATERIALE:

hoeringssvar kommuneplanstrategi.pdf

**Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Økonomiudvalget



Høringssvar vedr. forslag til kommuneplanstrategi 2023

Hermed Amager Vest Lokaludvalgs svar på høring vedr. kommuneplanstrategi 2023 "Fremtidens klimavenlige hovedstad"

Høringssvaret er en opfølgning og suppleringer som resultat af drøftelser i lokaludvalget siden svaret på den interne høring 8. maj 2023.

Generelle bemærkninger

Det vigtigt for lokaludvalget at påpege et påtrængende behov for at afbøde de værste konsekvenser af den vækst København har været genstand for de sidste 25 år. Vi mener, at det er tid til at sætte fokus på øget trivsel i vores by af hensyn til fremtidige leveduligheder for mennesker i byen. Her kan specielt peges på den trafikale belastning og de støj- og luftgener, der følger med. Vi kan ikke sidde sommerens meldinger om konsekvenser dramatiske ændringer som følge af klimændringer overhørig. Målsætninger om København som verdens bedste by at bo og leve i, hvor flere og flere indtil videre ønsker at blive boende eller bosætte sig i, er under stigende pres. Det må i de kommende år dreje sig om en byudvikling med omtanke og trivsel.

Derfor er det på tide, at vi tager en åben og offentlig debat om, hvor mange flere borgere, København skal rumme indenfor kommunens nuværende grænser. Mere og bedre adgang til byliv, begrønning i byens gader og byrum efterspørges i stigende omfang, herunder et alsidigt udbud af fritids- og kulturfaciliteter for alle.

29. august 2023

Sagsnummer
2022-0393748

Dokumentnummer
2022-0393748-13

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg
Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN-nummer
5798009800442

www.avlu.dk

En klar sammenhæng mellem vision og konkrete kommuneplanændringer

Vi savner en bedre sammenhæng mellem flotte visioner i kommuneplanstrategien og konkrete prioriteringer og forslag, der udmønter sig i bindende retningslinjer og rammer i Kommuneplanen.

Når vi læser strategien, virker det som om man ønsker/lover vælgerne mere af det hele: flere boliger, mere bynatur, flere grønne områder, flere fritids- og kulturfaciliteter, plads til erhverv, bevar byens sjæl og særlige botilbud. Kommuneplanstrategien signalerer, at Københavns Kommune lover mere af det hele, men realiteten er jo, at der er begrænset plads.

Strategien beskriver blandt andet indledningsvis resultatet en omfattende spørgeskemaundersøgelse blandt byens borgere. De 2 øverste fremadrettede Top 5 prioriteter er "Mere plads til bynatur og rekreative åndehuller" og "Bæredygtige transportformer". Det er vanskeligt at finde kommunens konkrete svar på disse meldinger fra borgerne i Kommuneplanstrategien.

Trafikken og de afledte miljøkonsekvenser bør være et emne, som skal beskrives og afspejles i en kommende kommuneplans hovedstruktur. Lokaludvalget er opmærksom på, at her er reguleringsmulighederne i en kommuneplan mere komplekse, når det gælder bygge- og anlægsbeslutninger med en lovgivning, som primært varetages af Trafikministeriet.

Men øen Amager vil både på kort og langt sigt berøres af store anlægsbeslutninger, som primært reguleres gennem statslige direktiver og miljøkonsekvensvurderinger. Det må være oplagt, at denne situation behandles med samme fokus som nu for eksempel i den offentliggjorte udgave af planstrategien er helliget et særligt afsnit om Lynetteholmen.

Det kan også påpeges, at Amager Vest Lokaludvalg har optrådt som primus motor i ønskerne om en overdækning ved udvidelsen af Amagermotorvejen, herunder et samarbejde med Tårnby Kommune herom. Den kommende kommuneplan bør gøre opmærksom på, at en forhåbentlig beslutning om den ønskede overdækning kan betyde, at der allerede i Kommuneplan 2024 eller i den førstkomende revision herefter skal medtages overordnede rammer og retningslinjer for udnyttelsen af de nye muligheder på en overdækning til bymæssige og grønne formål.

Lokaludvalgets specifikke bemærkninger og input til planstrategi 2023 og Kommuneplan 2024

Det regionale blik i boligpolitikken

Lokaludvalget bakker op om fokus på en styrkelse af det regionale samarbejde på tværs af kommunegrænser i regionen mhp. befolkningsudvikling, bosætningsmønstre, erhverv, mobilitet og boligpolitik.

I et særligt afsnit i planstrategien, "Hovedstadsområdet vokser", findes anledning til en beskrivelse, hvor befolkningsvækst tilskrives at dække over lokale boligbehov inden for hver af kommunerne beliggende udenfor København. På et kort vises større igangværende byudviklingsprojekter næsten underforstået, at al byudvikling udenfor Staden Københavns faste grænser kun er til lokale behov. Det er et for sølle regionalt perspektiv uden skelen til for eksempel projekters placering i forhold til den overordnede trafikstruktur.

Amager Vest Lokaludvalg ønsker derfor at præcisere protokolbemærkningen på strategiens s.101 om, at "*frem mod kommuneplan vil det være fornuftigt at analysere boligbehovet bredt set*" til "*frem mod kommuneplan vil det være fornuftigt at analysere boligbehovet **regionalt set***".

Flere grønne arealer og mere biodiversitet

Bynaturen og biodiversiteten er under pres af væksten i byggeriet. København har på 9 år mistet 14% af de grønne områder. Træer, andet beplantning og grønne områder bidrager til biodiversiteten, nedkøling af byen og reduktion af CO2.

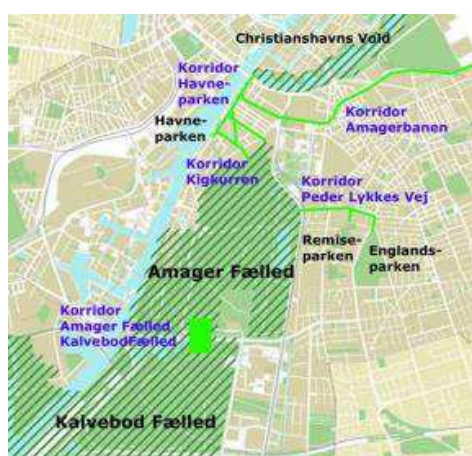
Amager Vest Lokaludvalg bakker op om, at ambitionen i Biodiversitetsstrategien om udlægning af 30% mere offentlig, tilgængelig grønt areal. Desværre kan vi se, at Københavns Kommune på s.79 på kortet over offentlig grønne områder har indtegnet kolonihavnerne og skrænterne langs motorvejen, som på ingen måde er offentligt tilgængelige. Det virker ikke troværdigt, hvis ambitionen om 30% mere offentlig, tilgængelig grønt areal reelt skal afspejles i kommuneplanrammerne i den ny kommuneplan.

Grønne korridorer i Amager Vest

Vi føler i lokaludvalget et særligt ansvar for Amager Fælled og Kalvebod Fælled. Her er biodiversiteten høj, og samtidig rummer disse områder en lang kontinuitet. Det er områder, som er et vigtigt grundlag og forudsætning for en fortsat opretholdelse og udvikling af byens biodiversitet. Byens små grønne byrum, lommeparker og gadehaver/bede fungerer som "trædesten" og levested for arter, der kommer fra byens større grønne områder. Samspil mellem de større grønne områder og de

mindre grønne arealer i den urbane by giver mulighed for at opleve mange forskellige arter og interaktioner mellem arter i byens grå natur.¹

Derfor foreslår vi, at der i Kommuneplanen indskrives bindende rammer for etablering af 4 grønne korridorer/flora- og faunapassager: Amagerbanen, Kigkurren, Peder Lykkes Vej og Amager Fælled/Kalvebod Fælled.



Flere træer i byen

Derudover ønsker vi, at der i den nye kommuneplan stilles krav om etablering af flere træer ved nybyggeri, og at der indføres en rækkefølgeplan for etablering af de ca. 34.000 træer, der mangler ud af de 100.000 træer, som kommunen har besluttet sig for.

Kravet om flere træer bør derfor indgå som bindende retningslinjer eller forskrifter i kommuneplanens hovedstruktur.

Disse forslag skal sikre, at strategiens ambition om, at "*biodiversiteten skal højnes*" og "*bynatur, biodiversitet og klimatilpasning samtænkes med byudviklingen*"² samt københavnernes Top 1 prioritet om "*mere plads til bynatur og rekreative åndehuller*"³ reelt afspejles i mere specifikke lokalplanbestemmelser, som skal udarbejdes forud for større bygge- og anlægsarbejder.

¹ Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi s. -14-15

² Forslag til kommuneplanstrategi 2023, "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad" s.76

³ Københavns Kommunes spørgeskemaundersøgelse ifm. Kommuneplanstrategi 2023 Kommuneplan 2024, 2022

Prioriter og giv plads til livet mellem husene og grønne uderum

Vi er især optaget af at få det grønne ind i byen mellem husene og derfor vil vi påpege behovet for krav om langt flere grønne kant zoner. Vi oplever, at der i lokalplanerne planlægges for maksimal udnyttelse af pladsen til boligkvadratmeter uden hensyn til uderummene – senest ifm. Lokalplan Englandsvej Nord. Det er på tide at ændre strategi, så uderum prioriteres på terræn og ikke kun boliger.

Nej tak til friarealer på tage

På baggrund af flere års arbejde med lokalplaner og dialog med borgerne i den henseende anbefales en ændring af de eksisterende generelle rammebestemmelser for friarealer. Vi ønsker, at friarealer ved nybyggeri af boliger og institutioner, som skoler, daginstitutioner, plejehjem o.lign., udelukkende placeres på terræn. Årsagen er, at friarealer på tag ofte er uanvendelige til ophold, da det blæser for meget på taget og adgangen til egentlig bynatur er meget begrænset, når det placeres på tag.

Bedre planlægning af Affaldshåndtering

Under temaet Boliger og Sammenhængende By finder lokaludvalget det oplagt, at kommunen også er optaget af affaldsspørgsmålet i byen. Byens befolkning, som fortsat forventes at stige, genererer stigende mængder affald og ting, der kasseres og ikke skal bruges mere.

Igennem årene er der i kommunen gjort en række tiltag vedrørende håndteringen af affaldet – med sortering ved kilden, indsamlingen, genbrug, recirkulering og anvendelse for produktion af energi. Men der forestår stadigvæk store udfordringer, med flere mennesker og stigende mængder affald, samtidigt med at der målrettet satses på en forbedring af klima, miljø og ressourceforbrug i København.

Der bør derfor i kommuneplanstrategien efter vores opfattelse stilles klare og konkrete krav om plads, indretning og faciliteter for håndtering af affald ved kilden i al byggeri og ikke som nu, hvor det med lappeløsninger søges supplerende indretninger med sorteringspunkter og andre løsninger i det åbne byrum med svineri på gader og stræder overalt i byen som resultat.

Definer randbebyggelser med respekt for byens kulturarv

Et af Økonomiforvaltningens forslag til temaer i kommuneplanstrategi 2023 er '*udvikling med respekt for byens kulturarv*'. Vores erfaring med lokalplanlægningen er, at vi desværre oplever en tendens til, at moderne randbebyggelser i volumen og højde langsomt æder bid for bid af områder med høj kulturværdi. Dette bør undgås via regulering i kommuneplanen.

Udpegningen af bygning under kampagnen byens sjæl og udpegningen af de værdifulde kulturmiljøer er et godt grundlag og bør derfor også udmønte sig i bindende retningslinjer i kommuneplanen.

Trafikplan for Amager og overdækning af Øresundsmotorvejen

Amager Vest har i en årrække oplevet en kraftig vækst i byggeriet og dermed i bilejerskabet og større byggerier er på vej mod realisering. For eksempel afventer Bella Kvarter og Fælled By. Derudover ser vi mod etableringen af Østlig Ringvej, udvidelse af Øresundsmotorvejen, udvidelse af lufthavnen og etablering af Femern Bælt.

Til trods for, at planerne for Lynetteholmen ikke indgår i kommuneplanens 12-årige horisont med bindende retningslinjer, vil Amager som konsekvens heraf være berørt af endnu flere tunge jordtransporter på lokalområdet, mindst de næste 30 år frem. Det berører allerede bydelens borgere med forringet livskvalitet til følge, specielt langs de involverede gader og veje.

Alle er projekter, som vil påvirke trafikken og bylivet på Amager væsentligt med mere trafik, støj og luftforurening. Sådanne projekter vil i sig selv være trafikskabende og uanset en øget kapacitet vil bilisterne søge andre veje over Amager til gene for borgerne på Amager.

Amager Vest Lokaludvalg hører i dag lokale borgeres frustrationer over støj og forurening fra Øresundsmotorvejen, over manglende parkering, manglende sikre cykelstier, øget tung trafik og ønske om bedre forbindelser på tværs samt dårlig offentlig transport med nedlæggelsen af buslinjer. Lokaludvalget vil arbejde for at finde løsninger som tilgodeser de lokale borgere.

Derfor ønsker vi, at den kommende kommuneplan indeholder grundige trafiktællinger og en plan om trafikregulering af Amager, der sikrer, at børnene trygt kan cykle til skole, at borgerne på Amager har ren luft, at den offentlige transport fungerer – også på tværs af Amager.

Bedre håndtering af parkeringssituationen

Vi finder det af stor betydning ved nybyggeri, renoveringer og anlægsprojekter, at der indrettes med nødvendige parkeringspladser til beboernes biler, cykler og andre køretøjer på egen grund. Med flere borgere til Amager kommer der også flere biler og andre køretøjer til øen. Det er ikke rimeligt, at der som nu ofte må henvises til parkering på gader og stræder, der i forvejen er udnyttet tæt til bilparkering og dermed med forringet fremkommelighed og anvendelse som færdselsåre, også for cyklister og gående samt til mulige indretninger som bylivsgader.

Vi efterspørger en evaluering af parkeringssituationen, når de nye regler for tidsbegrænset parkering og gæste-licenser har haft tid til at virke og den bør ses i sammenhæng med udbuddet af offentlig transport.

Krav om bedre midlertidig anvendelse af ubebyggede arealer

Vi mener, at presset på Københavns arealer kalder på en bedre udnyttelse af de uudnyttede byggegrunde. Borgerne, især de nye byudviklingsområder som Ørestad, efterspørger byliv, fællesskab og fritidsfaciliteter. Samtidig er der uudnyttede byggegrunde, som af forskellige årsager står øde hen og afventer byggeri. Her bør Københavns Kommune arbejde for, at disse arealer udnyttes midlertidigt til gavn for borgerne. De seneste års aktiviteter på Refshaleøen er et mønstereksempel.

Bedre planlægning for butiks-, by- og erhvervslivet

I høringen af Københavns Kommunes erhvervsstrategi fra maj 2023 var vi optaget af samspillet mellem erhvervslivet og dets lokalområde. Overordnet set efterspørger vi Københavns Kommunes opmærksomhed på, hvordan vi bl.a. i byplanlægningen kan understøtte et levende byliv, hvor erhvervslivet har reelle muligheder for at bidrage. Problemstillingen er især relevant i de nye byområder, hvor de lokale erhvervsdrivende og beboere kæmper en sej kamp for at skabe byliv.

Erhvervslivet nævner overfor os konkrete problemstillinger, som stigende erhvervshuslejer og deraf tomme for erhvervslejemål drevet af store investeringsfonde og pensionskasser til gene for butikker, restaurations- og bylivet.

En anden konkret problemstilling er for få 2-timers korttidsparkeringer, i de gader, hvor der er by- og butiksliv.

Vi håber at se konkret planmæssig regulering af disse forhold i formuleringen af Kommuneplanens rammer og retningslinjer.

Fremme muligheder for handicap tilgængelighed i byen

Lokaludvalget ønsker særlig fokus på kommuneplanens muligheder for at fremme muligheder og fremkommeligheden for borgere og besøgende med et handicap. En målsætning bør indføres i kommuneplanen om, at der i alle planbeslutninger, som udmøntes i konkrete bygge og anlægsopgaver vil være indtænkt bedst mulige vilkår og fremkommelighed for handicappede. Det er i naturlig tråd med FN's Handicapkonvention, som København ratificerede i 2009.

Bedre oplysning af borgerne om kommuneplanen

Vi håber, at Københavns Kommune denne gang vil gøre sig umage med at formidle forslag til især kommuneplanens rammer og retningslinjer til borgerne. Både rammer, retningslinjer og generelle

bestemmelser er centrale for den videre udvikling af byen og ofte svære at forstå (og finde!) for borgerne.

Vi oplever derfor, at borgerne desværre bliver overraskede, når lokalplanen for det nye byggeri skal skrives med udgangspunkt i den allerede vedtagne kommuneplan, som de ikke var opmærksom på. Derfor foreslår vi, at fremtidige ændring i kommuneplanrammerne komme i naboorientering blandt de borgere og grundejer-, andels-, lejer- og almennyttige foreninger, der mere eller mindre bliver berørt direkte af forslag til nybyggeri.

Vi vil derfor også gerne invitere jer (forvaltning og BR-politikere) til samarbejde om inddragelse af borgerne vedr. oplysning og debat om Kommuneplanens konsekvenser (eller mangel på samme) i Amager Vest, når udkast til Kommuneplan 2024 ligger klar.

Med det formål at lave en forventningsafstemning mellem borgere og beslutningstagere opfordrer vi til, at Københavns Kommune laver en liste over de planmæssige tiltag, som står i den forrige Kommuneplan, men som ikke er blevet realiseret.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

Baggrunden for lokaludvalgets høringssvar

Baggrunden for lokaludvalgets høringssvar er flere års forudgående arbejde om bydelens udvikling i samarbejde med borgerne.

Lokaludvalget har i mange år været i dialog med borgerne om bynatur og biodiversitet bl.a. ifm. sagen om Amager Fælled, Kommuneplan19, begrønning af Kigkurren. Ifm. udarbejdelsen af lokaludvalgets bydelsplan 2023 har lokaludvalget gennemført flere gademøder i dialog med borgerne vedr. forslag til grønne korridorer og plantning af træer.

På det trafikale område har lokaludvalget været i dialog med borgerne om overdækning af Øresundsmotorvejen på flere borgermøder og på facebook. Behovet for bedre offentlig transport er blevet drøftet med borgerne ifm. lokaludvalgets Bydelsplan 2017, ifm. borgermøde om ByNet19 og med forskellige repræsentanter for de ældre borgere.

På spørgsmålet vedr. tung trafik i Amager Vest har lokaludvalget modtaget borgerhenvendelser siden september 2019 vedr. Artillerivej, Amager Fælledvej og Røde Mellemvej – hvoraf 2 henvendelser er fra henholdsvis Grundejerforeningen Artillerivej Syd og Fællesbestyrelsen Urbanplanen/Hørgården, der tilsammen repræsenterer mere end 9.000 borgere.

Spørgsmålet om mere byliv, fællesskab og fritidsfaciliteter har været et tema for borgerne især i Ørestad ifm. bl.a. lokalplan Ørestad Syd 2022, lokaludvalgets Bydelsplan2017

Friarealer på tag har været til debat ifm. lokalplan for Skolen på Hannemanns Allé, Lokaludvalgets kampagne om Store skoler på Små grunde og ifm. mange forskellige lokalplaner.

Behovet for krav til nybyggeri i randen af byens kulturarvsområder har senest været relevant ifm. den aktuelle debat om lokalplan Engelsvej Nord i randen af Eberts Villaby.

Pointerne omkring butiks- og byliv baserer sig på borgermøde om byliv i Ørestad Syd afholdt februar 2023 samt dialog med handelsstandsforeningsrepræsentanter Amagerbutikkerne, Bryggens Butikker og Ørestad ifm. høring af erhvervsstrategien foråret 2023

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

Svar til: Høring 61463 af: Kaspar Bonnen

APPLICATION DATE

29. august 2023

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Kaspar Bonnen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

billedkunstner

BY

Kbh K

POSTNR.

1555

ADRESSE

Stormgade 35, 4tv

HØRINGSSVAR

På Korte Kontrakter er et udstillingsprojekt der sætter fokus på de stigende huslejepriser i København, og kunstneres mulighed for at arbejde og leve i byen. Den inviterer ind i de vilkår kunstnere arbejder under: Skal der være plads til kunstnerne? Hvem har ret til at være i byen? Hvordan skaber vi en mere blandet by?

PÅ KORTE KONTRAKTER

PRESSEMEDDELELSE

I 2023 er København Arkitekturhovedstad. København har igennem de sidste tiår udviklet sig til en Metropol med stor *liveability*, der tiltrækker middelklassen og den højere middelklasse og ligger i det allerøverste lag på lister der kårer de bedste storbyer. Arkitekturåret fejrer netop nu København som denne succesrige storby, som på mange måder har skabt en god storby, men også er ved at fejle. På Korte Kontrakter begynder samtidig med kunstmesserne Chart og Enter, der viser kunsten som en progressiv salgsvare af succeskunst for rige kosmopolitter og kunstinteresserede.

PÅ KORTE KONTRAKTER ser bagsiden af denne udvikling i en by der er skabt til den bedre stillede middelklasse, expats og forfløjne turister, men uden plads til dem som ikke passer til den skabelon, en udvikling som rammer de lavest lønnede, kunstnere og mindre håndværksfag.

Billedkunstnere er (sammen med kunsthåndværkere og forfattere) de allerfattigste. Deres professionelle indkomst er

gennemsnitligt på under 100.000,- kr årligt.

Alligevel er de som Jacob Engel Schmidt siger med til at skabe indkomster der er større end landbrug og fiskeri tilsammen.

Kunstnere har igennem længere tid været blandt de lavest lønnede, de arbejder uden faste stillinger, uden kontrakter, ofte uden lønninger. De er henvist til at leve af ansøgte penge og dobbeltjobbe. De har flere huslejer, udgifter til materialer. Kunstnere skal både lave kunstnerisk arbejde, arbejde ved siden af, plus have overskud til alt det også kræver at være kunstner: udvikle sig selv, blive dygtigere, promovere sig selv osv.

Der mangler atelierer, værksteder, mindre kontorrum som ikke er dyre.

De steder hvor kunstnere tidligere har arbejdet er hastigt forvandlet til dyre boliger.

Huspriserne er steget eksplosivt og "Størstedelen af de adspurgte har kun mellem 11-15 kvm til rådighed og betaler 1600-2000 kr. om måneden i leje." (ifølge undersøgelse lavet af UKK)

PÅ KORTE KONTRAKTER spørger Hvad er det for en by vi vil have? Mangler vi ikke de interessante kvarterer, hvor der sker noget uventet. Hvor der er plads til andet end lejligheder som investeringsobjekter, et kvarter, hvor kunstnere, sygeplejersker, mindre håndværksfag og mindre erhvervsdrivende kan bo og finde rum til at udfolde et liv der ikke følger en forudbeskrevet linje.

Hvem har ret til byrummet og hvem er det der styrer byens udvikling?

Vi ønsker svar fra politikerne der ikke regulerer boligmarkedet, eller stiller rum til rådighed hvor kunstnere kan arbejde.

Vi ønsker svar fra de store aktører på boligmarkedet som PFA, Salling Group, Blackstone, der presser kunstnere ud for at øge deres indtjening, uden at skele til København som en by hvor mange skal kunne være.

København har på kort tid bevæget sig fra at være en divers storby, hvor både mange nationaliteter og forskellige indkomstgrupper kunne leve tæt på hinanden, til at blive en by, hvor lavindkomstgrupper har svært ved at bosætte sig og at byen går mod at blive en metropol for den øvre middelklasse.

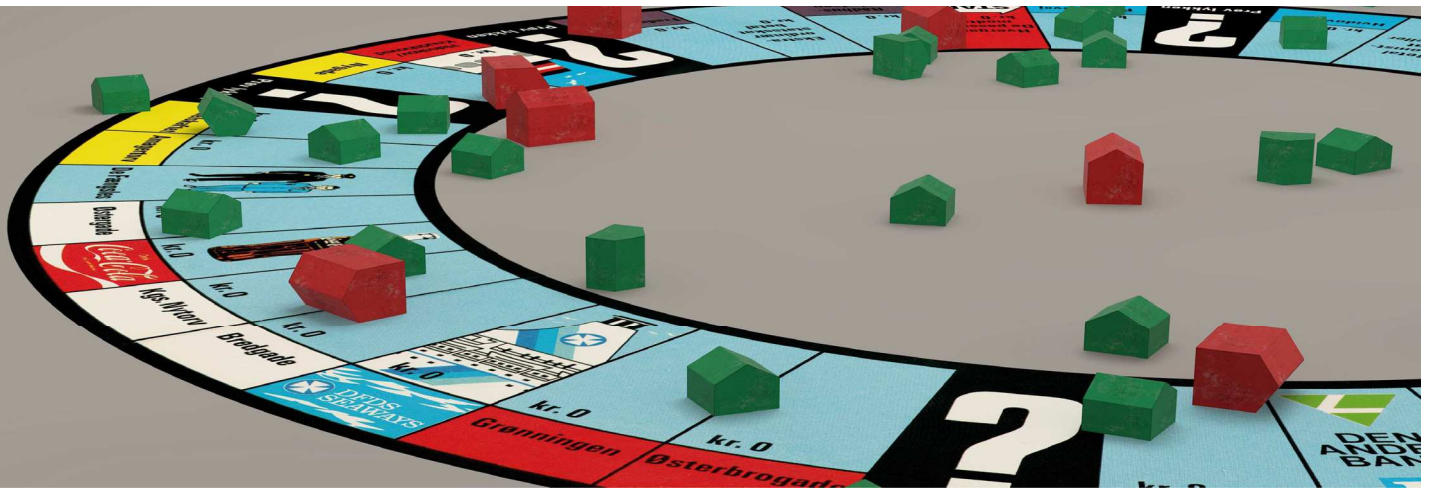
PÅ KORTE KONTRAKTER udspringer af en konkret oplevelse, hvor udlejeren PFA, gennem deres developer Sophienberg ville presse os ud gennem sagsanlæg. Udstillingsrækken er begyndt som en aktivistisk modtræk mod de udlejere der vil true os til at flytte, men PÅ KORTE KONTRAKTER vil debattere den generelle situation, der gennem de sidste mange år er symptomatisk for en udvikling båret af tanken om vækst, liveability og intentioner om at skabe en konkurrencedygtig og indbydende metropol for velhavere, turister og for at tiltrække "de gode hjerners" arbejdskraft

Vi ønsker en by der er rummelig.

Vi ønsker svar fra politikerne.

MATERIALE:

pa korte kontrakter pressemeddelelse og program2.pdf



På Korte Kontrakter er et udstillingsprojekt der sætter fokus på de stigende huslejepriser i København, og kunstneres mulighed for at arbejde og leve i byen. Den inviterer ind i de vilkår kunstnere arbejder under: Skal der være plads til kunstnerne? Hvem har ret til at være i byen? Hvordan skaber vi en mere blandet by?

PÅ KORTE KONTRAKTER

PRESSEMEDDELELSE

I 2023 er København Arkitekturhovedstad. København har igennem de sidste tiår udviklet sig til en Metropol med stor *liveability*, der tiltrækker middelklassen og den højere middelklasse og ligger i det allerøverste lag på lister der kårer de bedste storbyer. Arkitekturåret fejrer netop nu København som denne succesrige storby, som på mange måder har skabt en god storby, men også er ved at fejle. På Korte Kontrakter begynder samtidig med kunstmesserne Chart og Enter, der viser kunsten som en progressiv salgsvare af succeskunst for rige kosmopolitter og kunstinteresserede.

PÅ KORTE KONTRAKTER ser bagsiden af denne udvikling i en by der er skabt til den bedre stillede middelklasse, expats og forfløjne turister, men uden plads til dem som ikke passer til den skabelon, en udvikling som rammer de lavest lønnede, kunstnere og mindre håndværksfag. Billedkunstnere er (sammen med kunsthåndværkere og forfattere) de allerfattigste. Deres professionelle indkomst er gennemsnitligt på under 100.000,- kr årligt.

Alligevel er de som Jacob Engel Schmidt siger med til at skabe indkomster der er større end landbrug og fiskeri tilsammen.

Kunstnere har igennem længere tid været blandt de lavest lønnede, de arbejder uden faste stillinger, uden kontrakter, ofte uden lønninger. De er henvist til at leve af ansøgte penge og dobbeltjobbe. De har flere huslejer, udgifter til materialer. Kunstnere skal både lave kunstnerisk arbejde, arbejde ved siden af, plus have overskud til alt det også kræver at være kunstner: udvikle sig selv, blive dygtigere, promovere sig selv osv.

Der mangler atelierer, værksteder, mindre kontorrum som ikke er dyre.

De steder hvor kunstnere tidligere har arbejdet er hastigt forvandlet til dyre boliger.

Huspriserne er steget eksplosivt og ”Størstedelen af de adspurgte har kun mellem 11-15 kvm til rådighed og betaler 1600-2000 kr. om måneden i leje.” (ifølge undersøgelse lavet af UKK)

PÅ KORTE KONTRAKTER spørger Hvad er det for en by vi vil have? Mangler vi ikke de interessante kvarterer, hvor der sker noget uventet. Hvor der er plads til andet end lejligheder som investeringsobjekter, et kvarter, hvor kunstnere, sygeplejersker, mindre håndværksfag og mindre erhvervsdrivende kan bo og finde rum til at udfolde et liv der ikke følger en forudbeskrevet linje.

Hvem har ret til byrummet og hvem er det der styrer byens udvikling?

Vi ønsker svar fra politikerne der ikke regulerer boligmarkedet, eller stiller rum til rådighed hvor kunstnere kan arbejde.

Vi ønsker svar fra de store aktører på boligmarkedet som PFA, Salling Group, Blackstone, der presser kunstnere ud for at øge deres indtjening, uden at skele til København som en by hvor mange skal kunne være.

København har på kort tid bevæget sig fra at være en divers storby, hvor både mange nationaliteter og forskellige indkomstgrupper kunne leve tæt på hinanden, til at blive en by, hvor lavindkomstgrupper har svært ved at bosætte sig og at byen går mod at blive en metropol for den øvre middelklasse.

PÅ KORTE KONTRAKTER udspringer af en konkret oplevelse, hvor udlejeren PFA, gennem deres developer Sophienberg ville presse os ud gennem sagsanlæg. Udstillingsrækken er begyndt som en aktivistisk modtræk mod de udlejere der vil true os til at flytte, men PÅ KORTE KONTRAKTER vil debattere den generelle situation, der gennem de sidste mange år er symptomatisk for en udvikling båret af tanken om vækst, liveability og intentioner om at skabe en konkurrencedygtig og indbydende metropol for velhavere, turister og for at tiltrække ”de gode hjerners” arbejdskraft

Vi ønsker en by der er rummelig.

Vi ønsker svar fra politikerne.

Kaspar Bonnén,
kasparbonnen@gmail.com
tel 60438666

For ferniseringer og åbningsstider tjek [Den Frie, f:På Korte Kontrakter](#) i:torreloft
Støttet af BKF, Rådet for Visuel Kunst og Amager Øst Lokaludvalg.

Der vil løbende blive udsendt pressemeddelelser for de forskellige udstillinger.

Billede: Hannibal Andersen, *Efter Matador*, 2023, 3D-renderet skitse til værk

Udstillingerne er støttet af BKF, Amager Øst Lokaludvalg og Rådet for Visuel Kunst.

Udstillingsoversigt

24. August

AGA

Søren Thilo Funder:

Suicide Slide

kurateret af SixtyEight Art Institute <https://sixtyeight.dk/>

24. August

Kristoffer Ørum

Failed Artist

31. August

Den Frie

Kevin Malcolm, Hannibal Andersen, Sarah McNulty, Jens Haaning

7. September

Nikolaj Kunsthal

Kaspar Bonnén:

Kunstnernes København? PFA vil smide Kaspar Bonnén ud

14. september

Den Frie

Maria Zahle:

Aysha Amin: *Demolition Tour a Sonic // Virtual walk to Gellerup (2020)*

14. september

AGA

Marie Bancks, Jacob Remin, Sian Kristoffersen, August Valentin:

The Golden Enterprise

28. September

Den Frie

Gentrificeringsmonument

ANA (Astrid Noacks Atelier) Kirsten Dufour, Finn Thybo Andersen, Mie Lund Hansen

28. september

AGA

Bodil Krogh Andersen og Martin Kristoffer Lund

Kvindeateliererne på Charlottenborg

28. september

Holckehus

Ari Lin Sixten:

Hjemsøgelse

KORT PRÆSENTATION AF UDSILLINGER, (pressemeddelelser for hver udstilling kommer løbende)

De forskellige udstillinger er kurateret efter at finde cases der belyser den aktuelle situation, hvor kunstnere enten er smidt ud/ presset ud af oftest økonomiske årsager. Cases der både belyser kunstneres prekære forhold. Men også hvordan ejere med advokaters hjælp nemt kan presse kunstnere ud

Det vil sige at de fleste kunstnere er udvalgt efter om de vil være med til at fortælle om deres sag/ case, altså oftest et meget konkret forhold, og med casen som udgangspunkt belyse strukturelle problemer i byens udvikling.

Golden Enterprise vil med deres udstilling *3 måneders opsigelse*, beskrive Golden Enterprises historie og hvordan Salling Group pressede dem ud.

ANA v, Kirsten Dufour, Finn Thyboe og Mie Lund Hansens viser *Gentrificeringsmonumentet* som omhandler Astrid Noacks Atelier

Bodil Krogh Andersen og Martin Kristoffer Lund vil med *Kvindeateliererne på Charlottenborg* fortælle et glemt kapitel fra dengang kvinderne fik adgang til Kunstakademiet, men ikke måtte arbejde de samme steder som mændene.

Aysha Amin sigter med sin *Demolition Tour a Sonic // Virtual walk to Gellerup (2020)* mod a belyse hvordan byplansprocesser påvirker unge i et såkaldt Ghettoområde.

Kristoffer Ørums projekt *Failed Artist* vil gerne udfordre den succeskultur, som både kunst og København er omgærdet af og som også er med til at presse lavindkomstgrupper ud af byen.

Ari Lin Sixten vil beskrive hvordan det føles når det intime rum tromles af store giganter som Blackstone med deres Shake The Building strategier, og om hvordan narrativer om hjem søgelse kan skabe selvforståelse.

Maria Zahle forholder sig kritisk til Fælledby, dvs By & Havns enorme byggeri på Amager Fælled, som både er skadeligt for byens biodiversitet og demokrati. Med værker skabt med plantefarve og sod fra ulovlige bålviser hun poesien i Amager Fælleds natur.

Søren Thilo Funders *Suicide Slide* er en video der tager udgangspunkt i hvordan de makroøkonomiske strukturer påvirker os.

Jens Haaning, Kevin Malcolm og Hannibal Andersen stiller på forskellige måde spørgsmål til de politiske magtstrukturer og der ligger i kunsten og vores samfund, og vores ideer om hvordan kunstnere er og lever.

Både Sarah McNulty og Kaspar Bonnén tager udgangspunkt i det standart atelier som gennemsnittet af kunstnere har til rådighed, 11-15 m², Sarah i en sanselige maleriinstallation og Kaspar beskriver hvordan PFA ville smide ham ud af hans atelier og fremsatte forskellige trusler.

KURATORER

Sarah McNulty, billedkunstner

Har gennem en årrække haft atelier og arrangeret en række udstillinger forskellige steder, senest MED AGAWORKS i AGA bygningen, Vermlandsgade

Kaspar Bonnén, forfatter og billedkunstner

Har senest skrevet bøgerne Bag om min far og Ind til min mor, har tidligere arrangeret udstillinger med Kørnens Kontor. Arbejder i sin kunstneriske praksis ofte med de nære omgivelser og de rum, følelser og historier vi befinder os i.

Svar til: Høring 61463 af: Eva Bo Geisler

APPLICATION DATE

29. august 2023

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Eva Bo Geisler

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ved Slusen 42

HØRINGSSVAR

Vi ønsker ikke høj bolig bebyggelse op af vores kære børnehave på Kigkurren. Her er børnene ude hele året hver dag. De leger og har planlagte aktiviteter og grunden er lyst op og opleves som en lille bid af naturen midt i byen. Det er hvad vores børn har brug for. Vi bor i byen, men vores børn har brug for at opleve naturen, få lys og sol.

Vi har brug for biodiversitet i vores byer og de grønne lommer der findes skal bevares og passes på.

Svar til: Høring 61463 af: Bodil Harder

APPLICATION DATE

20. august 2023

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Bodil Harder

BY

København K

POSTNR.

1310

ADRESSE

Fredericiagade 47

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Tak for forslaget til Kommuneplanstrategi, som indeholder mange gode hensigtserklæringer. Jeg hæfter mig især ved følgende som jeg er enig i

- **Boliger:** København skal være for alle med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger. Almene boliger er vigtige og det er vigtigt at Københavns Kommune stiller krav om, at almene boliger skal udgøre mindst 25% og gerne 40% af nye boliger. Der skal være et varieret udbud af boligtyper på tværs af byområder, så københavnerne har adgang til boliger, der passer til dem, også nogle der er til at betale for almindelige mennesker. Det skal sikres, at byggeriet af andelsboliger, også fremmes.
- **Mobilitet:** Det er fint at indføre roadpricing for at mindske trængsel og tilbageføre midler til mobilitetsløsninger fx flere cykelveje og 'parker og rejs'-anlæg i omegnskommunerne for at få flere bilister til at benytte kollektiv transport. Det er vigtigt fortsat udbygge cykelinfrastrukturen og prioritere cyklen som central transportform. Nulemissionzoner og flere elbil-standere er vigtigt - den resterende biltrafik skal over på el og delebiler.

Cykelstierne og -broerne er jeg rigtig glad for - fortsæt den udvikling. Især godt med brede cykelstier så de hurtige kan overhale de langsomme uden at risikere ulykker. Jeg vil gerne have flere (små) grønne områder (lommeparker) og flere træer. Der bygges stadig alt for mange parkeringspladser i indre by, bilejerskabet er vokset dramatisk, og der køres for meget i bil sammenlignet med cykel og kollektiv trafik. Det bør der gøres noget ved. Der står at cykelstier fylder omkring 6% af arealet. Hvor meget fylder biltrafikken - set i forhold til hvor mange trafikanter der er i bil? Gerne flere gå/sive gader hvor gang har første prioritet, men cykler og biler kan snige sig forbi i langsom fart.

København er blevet hundedyr og mine børn kan ikke finde steder at bo som de kan betale. Samtidig er det mit indtryk at folk kan købe lejligheder uden at have bopælspligt? Det er ikke OK. Det gør København mere kedelig at det kun er rige, der kan bo her. Lav flere områder med tiny living - huse og lejligheder, som er til at betale. Sørg også for at der er steder hvor kunstnere kan arbejde - tidligere havde kunstnere mulighed for at bruge nedlagte industribygninger, men jeg har indtryk af at

det ikke længere findes. Der bør være et jazz-spillested i byen som afløser for jazz-house, som kan betale musikerne en ordentlig løn. Endelig bør der være mere plads til børn: pladser med legepladser og cafeer rundt om til folk med børn.

Mange hilsner og held og lykke med det videre arbejde.

Bodil

Svar til: Høring 61463 af: Bodil Harder

APPLICATION DATE

20. august 2023

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Bodil Harder

BY

København K

POSTNR.

1310

ADRESSE

Fredericiagade 47

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Tak for forslaget til Kommuneplanstrategi, som indeholder mange gode hensigtserklæringer. Jeg hæfter mig især ved følgende som jeg er enig i

- **Boliger:** København skal være for alle med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger. Almene boliger er vigtige og det er vigtigt at Københavns Kommune stiller krav om, at almene boliger skal udgøre mindst 25% og gerne 40% af nye boliger. Der skal være et varieret udbud af boligtyper på tværs af byområder, så københavnerne har adgang til boliger, der passer til dem, også nogle der er til at betale for almindelige mennesker. Det skal sikres, at byggeriet af andelsboliger, også fremmes.
- **Mobilitet:** Det er fint at indføre roadpricing for at mindske trængsel og tilbageføre midler til mobilitetsløsninger fx flere cykelveje og 'parker og rejs'-anlæg i omegnskommunerne for at få flere bilister til at benytte kollektiv transport. Det er vigtigt fortsat udbygge cykelinfrastrukturen og prioritere cyklen som central transportform. Nulemissionzoner og flere elbil-standere er vigtigt - den resterende biltrafik skal over på el og delebiler.

Cykelstierne og -broerne er jeg rigtig glad for - fortsæt den udvikling. Især godt med brede cykelstier så de hurtige kan overhale de langsomme uden at risikere ulykker. Jeg vil gerne have flere (små) grønne områder (lommeparker) og flere træer. Der bygges stadig alt for mange parkeringspladser i indre by, bilejerskabet er vokset dramatisk, og der køres for meget i bil sammenlignet med cykel og kollektiv trafik. Det bør der gøres noget ved. Der står at cykelstier fylder omkring 6% af arealet. Hvor meget fylder biltrafikken - set i forhold til hvor mange trafikanter der er i bil? Gerne flere gå/sive gader hvor gang har første prioritet, men cykler og biler kan snige sig forbi i langsom fart.

København er blevet hundedyr og mine børn kan ikke finde steder at bo som de kan betale. Samtidig er det mit indtryk at folk kan købe lejligheder uden at have bopælspligt? Det er ikke OK. Det gør København mere kedelig at det kun er rige, der kan bo her. Lav flere områder med tiny living - huse og lejligheder, som er til at betale. Sørg også for at der er steder hvor kunstnere kan arbejde - tidligere havde kunstnere mulighed for at bruge nedlagte industribygninger, men jeg har indtryk af at

det ikke længere findes. Der bør være et jazz-spillested i byen som afløser for jazz-house, som kan betale musikerne en ordentlig løn. Endelig bør der være mere plads til børn: pladser med legepladser og cafeer rundt om til folk med børn.

Mange hilsner og held og lykke med det videre arbejde.

Bodil

Svar til: Høring 61463 af: Nicolas Veicherts

APPLICATION DATE

15. august 2023

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Nicolas Veicherts

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Upsalagade 16

HØRINGSSVAR

Kære Kommune

Jeg vælger at lave et selvstændigt høringssvar, da jeg finder Indre By lokaludvalgs spørgeskema for manipulerende. Særligt at man skal prioritere en række udsagn ift hinanden, frem for at markere hvilke man er enig eller uenig i. For mit vedkommende var der indtil flere udsagn, som slet ikke interesserer mig - og som jeg derfor ikke ønsker at prioritere.

Mit svar er primært rettet mod trafik. Jeg både går, cykler og kører bil og har boet i byen i snart 60 år. Vore tre børn er alle skolesøgende og cykler eller anvender bus.

Jeg anbefaler, at kommunen prioriterer underjordisk parkering af biler. Fx ved i mit kvarter at etablere dybe p-huse (4-5 etager) under en række gader - fx Østre Farigmagsgade, Classensgade og Strandboulevarden. Løsningen er ofte anvendt i fx Paris. Samtidigt kan gadeparkering i samme kvarterer reduceres og primært forbydes i mere end to timer på nær for delebiler.

Finansieringsmodellen kunne være p-licenserne, som muligvis ville skulle forhøjes lidt, men også en kommuneskattebetalt investering i noget, som understøtter flertallet af københavnernes hverdag - nemlig bilen.

Tiltaget kan i øvrigt bidrage til at nedtone den til tider skingre anti-bildebate, fordi der nu gøres noget konstruktivt frem for de nuværende grænsende til chikanerende tiltag. I stedet kunne debatten rettes imod udskiftning af diesel og benzin til el - samt fremme af delebilsordninger.

På den helt korte bane bør p-pladser til elbiler dels udvides, dels generelt tidsbegrænses. Fx til 3 timer. Aftaler med udbyderne burde gøre det muligt at lade ejeren af standen (fx Clever) opkræve et gebyr for overskredet tid på fx 75 kr. i timen, hvoraf hovedparten tilfalder kommunen som ekstraordinær p-afgift. Tiltaget må forventes at styrke incitamentet til at skifte til elbiler.

Svar til: Høring 61463 af: Mikkel Halvorsen

APPLICATION DATE

10. august 2023

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Mikkel Halvorsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Finlandsgade, 17. 2. Floor right

HØRINGSSVAR

boligmarkedet. Lad være med at prøve at bilde borgerne ind at projekter som lynetteholmen eller fælledby løser problemerne. De gør kun problemerne større. Vi har hørt den sang helt tilbage fra Kramer Mikkelsens tid, og største ændringer har været at Islands Brygge (det oprindelige Islands Brygge forstås) er blevet andelsboliger og at Ørestad huslejer ligger omkring 5 cifre om måneden minus udgifter. Tanken med flere almene boliger er fin i teorien men hvis huslejen alligevel kommer op på ørestads priser, så er det bedøvende ligegyldigt.

Svar til: Høring 61463 af: Aksel Larsen Andersen

APPLICATION DATE

10. august 2023

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Aksel Larsen Andersen

BY

Brønshøj/Tingbjerg

POSTNR.

2700

ADRESSE

Ruten 159 3.1

HØRINGSSVAR

Hvornår kommer der metro til Husum-Tingbjerg-Brønshøj og KBH NV?

Svar til: Høring 61463 af: Vejdirektoratet

APPLICATION DATE

8. august 2023

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Vejdirektoratet

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vejdirektoratet

BY

Næstved

POSTNR.

4700

ADRESSE

Toldbuen 6

HØRINGSSVAR

Vejdirektoratet fremsender hermed – som **vedhæftet** – sine bemærkninger af dags dato til Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023.

MATERIALE:

vejdirektoratets bemaerkninger til koebenhavns kommunes kommuneplanstrategi 2023
19-02285-205.pdf



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V

Dato 7. august 2023
Sagsbehandler Rikke Schade Weje
Mail rsw@vd.dk
Telefon +45 7244 2939
Dokument 19/02285-205
Side 1/2

Fremsendt pr. mail til cbu@okf.kk.dk

Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023

Vejdirektoratet har den 1. august 2023 fra Plandata.dk modtaget meddelelse om Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2023. Idéer, forslag og kommentarer til planstrategien kan sendes til Københavns Kommune i perioden frem til den 29. september 2023.

Planstrategien er af interesse for Vejdirektoratet – som statslig sektormyndighed på vejområdet – idet strategien er "optakten" til den kommuneplanrevision, som Københavns Kommune skal lave i 2024-2025.

Til orientering kan det allerede nu oplyses, at Vejdirektoratet i forbindelse med kommuneplanrevisionen vil have særligt fokus på de punkter i "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, juli 2023", som har betydning for de statslige vejinteresser i Københavns Kommune.

Det handler i særdeleshed om de krav til kommuneplanlægningen, som fremgår i oversigtens afsnit 2.5 Skovrejsning og 4.2 Vej- og broanlæg, og som vedrører følgende temaer i kommuneplanforslagets hovedstruktur og retningslinjer:

- Skovrejsningsområder nær det overordnede vejnet.
- Det overordnede vejnet (det eksisterende og det planlagte samt arealreservationer hertil) – herunder også trafikstier.
- Lokale projekter, som forudsætter vejadgang til det overordnede vejnet.
- Byvækstområder og disses eventuelle adgang til eller i nærheden af det overordnede vejnet.
- Vedvarende energianlæg nær det overordnede vejnet – herunder vindmøller, solenergi- og biogasanlæg.
- Placering af transporttunge erhverv.
- Støjfølsom anvendelse af arealer belastet af vejstøj.

Oversigten over de nationale interesser i kommuneplanlægningen kan tilgås via dette link: [Nationale interesser 06072023.pdf \(planinfo.dk\)](#). Vejdirektoratet fører tilsyn med overholdelsen af de hensyn, som i oversigten er angivet med numrene 2.5.2 og 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4 (se oversigtens sider 22 og 34).



Vejdirektoratet har gennemgået den foreliggende kommuneplanstrategi og har noteret sig, at Københavns Kommune har besluttet at foretage en fuld revision af den gældende Kommuneplan 2019 med særligt fokus på følgende fem temaer:

- Hovedstadens byudvikling og mobilitet,
- Boliger og sammenhængende by,
- En by med erhverv og studiemiljø,
- En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid og
- Udvikling med respekt for byens sjæl.

Vi har ikke umiddelbart noteret os forhold i relation til statsvejnettet, som vi finder anledning til at bemærke på nuværende tidspunkt. Vejdirektoratet imødeser Københavns Kommunes tilvejebringelse af forslag til Kommuneplan 2024.

Afsluttende bemærkninger

Vejdirektoratet opfordrer til en tidlig dialog om planlægningsmæssige forhold i Københavns Kommune, såfremt der i forbindelse med det videre arbejde med kommuneplanrevisionen findes at være forhold i relation til statsvejnettet, som med fordel kan drøftes og afklares *inden* offentliggørelsen af kommuneplanforslaget.

Undertegnede sagsbehandler kan i den forbindelse kontaktes på direkte tlf.nr. 7244 2939 eller på e-mail til rsw@vd.dk.

Venlig hilsen

Rikke Schade Weje
Landinspektør

Svar til: Høring 61463 af: Sofie Jensn

APPLICATION DATE

8. august 2023

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Sofie Jensn

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Æginavej 10

HØRINGSSVAR

Hej

- Jeg synes, at København skal skrue ned for vækst ambitionerne, da byen bliver stressende at bo i pga. for meget trafik, for lidt grønne områder, for lidt plads til fælles byliv, skoler, dagsinstitutioner og fritidsfaciliteter.
- Færre turister og færre erhvervsvirksomheder vil betyde mindre behov for udenlandsk arbejdskraft og dermed behov for færre boliger og mindre trafikbelastning og bedre luftkvalitet, mere plads til dem, der bor her i forvejen
- Jeg er imod etableringen af Lynetteholm, pga. klimabelastningen, risiko for økologisk katastrofe og den trafikale belastning gennem byen.
- Jeg er imod udvidelse af lufthavnen - specielt af hensyn til luftkvaliteten og støjbelastningen og klima. Jeg synes, at Københavns Kommune bør opsætte et konkret mål for luftkvaliteten i Københavns Kommune og på den baggrund stille krav til støj og partikeludledningen i lufthavnen. Luftkvaliteten er målt af googlebilen.
- Jeg synes, at metroen skal finansieres ved skattestigning og staten.
- Jeg bakker op om en regional planlægning af boligbehov, mobilitet og erhvervsudvikling.

Svar til: Høring 61463 af: Klaus

APPLICATION DATE

6. august 2023

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Klaus

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandøre 6b

HØRINGSSVAR

Alle cruiseships skal forbudes at have motoren tændt når de lægger ved kaj, og kk skal prioritere at fremføre strømkabler der kan dække deres behov.

Alt strøm der forbuges skal pålægges miljøafgifter for dem, og alt stille liggende forbrænding af bunkerfuel skal medregnes i kk samlede CO2 regnskab

Svar til: Høring 61463 af: Klaus

APPLICATION DATE

6. august 2023

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Klaus

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandøre 6b

HØRINGSSVAR

man kunne evt. insistere på at ældre boliger og lign. Beskyttet byggeri altid opføres med en procentandel af ungdomsboliger så generationerne kan mødes og hjælpe hinanden (efter den hollandske model)

Svar til: Høring 61463 af: Klaus

APPLICATION DATE

6. august 2023

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Klaus

BY

Copenhagen

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandøre 6b

HØRINGSSVAR

Nu hvir der er massive mængder af sand til rådighed efter nordhavns tunnel arbejdet er gået igang vill det måske være en ide at udvide svanemøllestranden.

miljøarbejdet er lavet og undersøgelserne ligger klar.

det handler vist mest om af kk og gentofte k lige skal snakke sammen

Svar til: Høring 61463 af: Saso Kotevski

APPLICATION DATE

6. august 2023

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Saso Kotevski

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amager Strandvej

HØRINGSSVAR

Som beboer på Amager Strandvej kan jeg se den stigende antal af beboere i København og specielt på Amager ikke går hånd i hånd med den stigende og støjende trafik vi oplever fra bil og lastbiltrafikken, som vælger at bruge Amager Strandvej som transitroute til/fra København via motorvejsanlægget ved KBH lufthavn. Dette er til stor gene for alle beboere i dette område både hvad angår forurening af både støj og luft, men også sikkerheden af de boende og gæster i området. Jeg foreslår derfor, at man fremskynder en kraftig reduktion af trafikken ved snarlig realisering af de forslag man har om bygning af tunnel ml KBH lufthavn og Refshaleøen og indtil da reducerer trafikken eks lukker af for trafikken om natten eks ml 24-06 for at sikre beboerne nattesøvn og ikke tillader lastbiler kørsel på vejen i myldretiden ml 06-09 om morgenen og 15-17 om eftermiddagen. Målet er at Amager Strandvej bliver et 'gå/cykel' venligt område med minimal trafik des kun for beboere og besøgende, så fremtidens København i vækst sikres et grønt og sikkert område, som er sikkert for alle typer af beboere og besøgende store som små, som måtte vælge at benytte Amager Strandpark, Københavns største og eneste strand.

Svar til: Høring 61463 af: Stine Sørine Skeltved

APPLICATION DATE

2. august 2023

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Stine Sørine Skeltved

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Rued Langgaards vej 10, 203

HØRINGSSVAR

Boligbehovene skal ikke dækkes af byggerier som Lynetteholmen! Byens udvikling skal ske på bæredygtig vis og i overensstemmelse med eksperternes vurdering. Oprettelsen af Lynetteholmen vil belaste klimaet. Der findes bedre og billigere løsninger til at sikre København mod stormflod, end at bygge en ø. Desuden vil bebyggelsen sandsynligvis blokere for indstrømningen af saltvand til Østersøen. Anlæggelsen vil forstyrre havbundsmiljøet i alle retninger fra København, og dermed potentielt få fatale konsekvenser for flora og fauna som ålegræs, muslingebanker og torsk. Dette vil altså ske kontinuert med biodiversitetskrisen.

Københavnerne skal have deres klageadgang tilbage i sagen om Lynetteholmen, som er blevet fjernet i kraft af paragraf 6 af anlægsloven. Lynetteholmen vil desuden føre til massiv lastbiltrafik gennem byer i flere årtier. Forskere anslår, at det vil føre til 72 lastbiler gennem byens gader hver eneste time i 30 år.

Jeg er enige om, at boliger ikke skal blive de riges privilegie, men det er selvmodsigende at kalde os for "fremtidens klimavenlige hovedstad" og samtidig lægge sådanne planer for byens boligudvikling. Selve anlægningen kommer til at udlede 350.000 tons CO₂ og har en masse tilhørende fossiltunge projekter, der endnu ikke er redegjort for.

Byens boligudvikling skal altså ske på anden vis end "fremtidens klimavenlige hovedstad" foreslår. Concito peger eksemplevis på, at bolig manglen kan løses ved at omdanne tomme erhvervsbygninger til boliger i stedet. I Region hovedstaden er der omkring 1,3 mio km² tomme erhvervsbygninger, der i princippet er klar til at blive omdannet til boliger. Man kan desuden bekæmpe regeringens beslutning om at gøre det legalt at rive almen boliger ned. Ghetto nedrivningerne medfører en destruktion af 3745 boliger.

Svar til: Høring 61463 af: Niels Ulrik Sørensen

APPLICATION DATE

1. august 2023

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Niels Ulrik Sørensen

BY

København K

POSTNR.

1360

ADRESSE

Frederiksborggade 36, 4.tv.

HØRINGSSVAR

Gang er københavnernes foretrukne måde at bevæge sig gennem byen på. Og som en del af mobilitetsområdet har fodgængere prioritet i Kommunalplanstrategien. Det vil jeg gerne bakke op om og henlede opmærksomheden på forholdene for fodgængere på Frederiksborggade. Nørrevold har de senere år udviklet sig til et kvarter, der ikke længere kun er for beboerne og københavnere i transit. Det er blevet et sted, mennesker alle steder fra søger til og opholder sig i pga. Torvehallerne, den renoverede Israels Plads etc. I den forbindelse er der opstået et presserende kapacitetsproblem på fortovene på Frederiksborggade, især i den del, der går fra Nørrevoldgade til Nørre Farimagsgade, hvor fodgængerne må ofte bevæge sig ud på cykelstien for at få plads. Der er behov for at gentænke gaden, der har svært ved at rumme busser i begge retninger, samtidig med den øgede mængde fodgængere og cyklister. Hvis kommunen skal efterleve ambitionen om at prioritere fodgængere, kræves en radikal løsning på Frederiksborggade, der tilgodeser de bløde trafikanter og udvider fortovene og evt. også cykelstierne. Som jeg ser det, er der ingen vej uden om at flytte bustrafikken, som minimum i en af retningerne, så buskørslen, hvis den overhovedet fastholdes, bliver ensrettet. Kun derved vil det blive muligt at udvide fortovene og sikre fodgængernes mobilitet, trivsel og sikkerhed. Frederiksborggade er lakmusprøven på, om kommunen virkelig vil fodgængerne, eller om det bare er fine ord eller - ja - tom snak.

Svar til: Høring 61463 af: Peter Sylow

APPLICATION DATE

1. august 2023

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Peter Sylow

BY

København K

POSTNR.

1123

ADRESSE

Gothersgade 91.2 th

HØRINGSSVAR

Københavns kommune bør prioritere seriøse overvejelser om fremtidig turisttilstrømning i forhold til , hvad der er acceptabelt for byens faste beboere. Internationale erfaringer fra andre europæiske byer med massiv turisttilstrømning bør studeres.

Chris Andersen sendte en meddelelse via kontaktformularen på <https://blivhoert.kk.dk/hoering/forslag-til-kommuneplanstrategi-2023>.

Seks områder er nævnt på kortet s. 78-79, men et syvende og ottende nemlig Vestvolden fra Utterslev til Kalveboderne og Bellahøjmarken kan begge med fordel nævnes. Kortene viser godt nok, at der er en erkendelse af Vestvolden som sted, men der skal langt mere fokus på og investering i disse områder for, at potentialet kan udvikles. I passagen: "... Vestvolden fra Utterslev til Kalveboderne og Bellahøjmarken..." Der kan med fordel tilføjes ordet "korridor", "grøn korridor" "eller "sammenhængende grønne korridorer" s. 42-45 / Sammenhængende by "...men ikke lette adgange til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kulturfaciliteter, der i dag især ligger i indre by/Valby/Frederiksberg/Amager langt fra Tingbjerg..." Mere gennemsigtige regler mht udlejning af de få erhverslokaler der kommer til at ligge langs Ruten, - priserne er i den dyre ende, dette afspejler ikke den generelle beboersammensætnings meridian-indkomst i Tingbjerg/Utterslevhuse. Der er utallige veluddannede folk der har lyst til at arbejde i Tingbjerg/Utterslevhuse men til tider spænder håbløse kommunale regler ben, for at man f.eks ikke kan komme ind på arbejdsmarkedet på en "light" måde. Mini erhverslokaler på få kvm på 6 – 8 kvm kunne give muligheden for at arbejde 2 – 3 timer som selvstændig samtidigt med at Den Boligsociale Helhedsplan må tage de juridiske kampe i kommunal regi så der er incitament til at få et sundt fællesskabsgivende netværk udover de af jobcentrene påtvunget nyttejobs. Der findes Sociale Frikort men på trods af de gode intentioner der ligger bag det sociale Frikort er der utallige arbejdsgivere der aldrig har hørt om det. Der er mange eksempler på at løn indberettes som honorar, med der juridiske pisk, det medfører.

Samt

Indtil der kommer en metro i 2700 området, kunne noget af mobiliteten delvis løses ved at det udvikles en app der v kulturarrangementer i vore bydele(Brønshøj/Husum/Tingbjerg) giver gratis transport med bus/S-tog til og fra arrangementet op til 1 time før og 1 time efter afsluttet arrangement. Dette ses i lyset af, at vi ad flere omgange har konstateret at der ikke er særligt meget mobilitet omkring tilslutninger på tværs af vores bydele.

s. 60-61 / En by med erhverv og studiemiljø – Erhvervsudvikling

"København, så turismen spredes ud i en større del af byen. Det fungerer fint i andre stor-byer, som f.eks. Berlin." København er umiddelbar ikke sammenlignelig med Berlin

"...der lever op til de mest kreative klimatilpasningsmål og CO2 neutrale byggerier." – verificerbar data ønskes

s. 78-79 / Grønt og blå København "... i grønne korridorer,..." der kan med fordel skrives sammenhængende grønne korridorer

s.76-77 / Dilemma – Klima, natur, kultur og fritid

Det er blevet nævnt ved den tidligere inddragelse (bl.a. til Åbent Rådhus), at kommuneplanen ikke er velegnet til at regulere noget, der ligger under jorden eller under vandet, men afsnittet om ålegræs m.v. i havnen vidner om, at man sagtens kan regulere noget under vandets overflade

Det faktiske og juridiske problem bunder ud i at i Danmark slutter kommunernes lovgivning ved vandkanten vs f. eks Sverige hvor et "Län"(Svarende nogenlunde til en Kommune i Dk) har jurisdiktion helt ud til hvor den maritime grænse slutter i vandet eller møder et andet Län

s. 92-93 / Dilemma – Byens sjæl og kulturarv

To rigtig vigtige spørgsmål stilles på s. 92. De ligger også i målbeskrivelserne.

Til spørgsmålet "Hvilke typer boligbyggeri ønsker københavnernes i fremtiden at bo i, og hvordan kan ny tæt bebyggelse i form af karreer, rækkehuse og punkthuse være med til at styrke og videreudvikle Københavns identitet og særlige karaktertræk?" kunne man tilføje – "som klimavenlig og sammenhængende bydel". Der kan med fordel tilføjes: " som klimavenlig og sammenhængende bydel med sammenhængende grønne korridorer".

/ Chris

København er dyrt slum, tobak, druk, narkotika og islam !!!

DAVID NEIL KRISTENSEN

David Neil Kristensen
2300 København S.
Danmark

8 - 9 - 2023

Svar til Kommuneplanstrategi 2023.
Center for byudvikling.
Københavns Kommune.

København er dyrt slum, tobak, druk, narkotika og islam !!!

Forbyd tobaksrygning.

Tobaksnarkomanerne er den daglige pestilens. Men det er SVM og Danmark ligeglad med. Tobaksrygning er en pestilens alle vegne, i lejligheder, på arbejdspladser, på gader og stræder, i de grønne områder, på hospitalerne kort sagt alle vegne. Den giftige tobaksrøg går gennem gulvbrædder, gennem vægge, gennem ventilationsanlæg, på trappegange, på lofterne, kort sagt alle vegne. Svineri, svineri, men politikerne og embedsmændene er ligeglade og tænker kun på lønforhøjelser, skidt være med borgerne og ikke rygerne skal blot myrdes.

Forbyd alkoholismen.

Alle politikerne og alle embedsmændene går også ind for alkoholisering og alkoholisme. Alt er fyldt med alkoholiserede og alkoholikere, der ved enhver lejlighed skal drikke; og arme de ikke alkoholiserede, de skal blot myrdes. Man bør også forbyde natte-druk-tobak-narko-livet, det giver blot ulykker, klimaødelæggelse, diverse vold og social elendighed. Alkohol er et opløsningsmiddel der ødelægger det sociale liv, hjernen, udseendet og helbredet.

Nej til fri hash og nej til fri narkotika.

Fri hash og fri narkotika betyder blot at der bliver mere hashrøg alle vegne og flere narkobrugere. Plus mere opløsning af de sociale relationer. Der er rigeligt problemer med tobak og alkoholeringen; fri hash og fri narkotika vil blot øge disse problemer.

Nej til islam og islamisering.

*[tekst slettet af Københavns
Kommune*

] I andre lande

begynder man at forbyde visse ting ved islam, feks. klædedragten.
Her i Danmark ved man intet om islam, intet om tobak, intet om alkohol etc.

Vor Frelser Kirkegård, grønt område.

Det foreslås at man laver et grønt rekreativt om ved at tage en stykke af Vor Frelser Kirkegård, f.eks. 25 meters dybde. Her kan der være bænke, noget grønt og et område til børn. Således kan Sundby få en flot grøn indgang og ikke kun udsigten til en kirkemur.

Angående boligbyggeri.

Boligbyggeriet kunne godt forbedres i den grad. Køkkener midt inde i stuen bør undgås.

Boligerne skal være af en vis størrelse. Der er rigeligt med små lejligheder i København.

Børnefamilier har brug for store lejligheder og det er der også en del andre som har brug for meget plads f.eks. folk med mange bøger, meget kunst, meget musik etc.

En del af boligerne skal være til folk med små indkomster, feks. har folkepensionister kun meget små indkomster.

Der skal ikke bygges en masse små slumlejligheder etc. af hensyn til dit og dat.

Danmark er et velfærdsland og der må være råd til rimeligt store boliger.

Brune og sorte facader bør undgås, de skal helst være hvide og ellers meget lyse, således at de kan reflektere sollyset.

Boliger er ikke egnede til tobaksnarkomaner, drukkenbolte, hashvrag og narkomaner.

Boliger ved Benzinøen.

Ved Benzinøen syd er der kommet et område som vil være udmærket til byggeri af boliger. Her kunne man bygge en række af flotte gode boliger med udsigt sydpå.

Boliger ved Kløvermarken og Sundby Idrætspark.

Sportsindustrien er noget meget opreklameret. Hver dag skal man blandt andet ved Pressen, der mener at sportsindustrien er det eneste der er værd at beskæftige sig med. Sportsindustrien koster mange milliarder kroner hvert år, penge der tages fra dem som ikke er interesserede i sportsindustrien. Det foreslås at man dropper sportsindustrien helt og aldelse. Heller ikke i skolerne skal alt dreje sig om sportsindustrien.

Ved Kløvermarken og Sundby Idrætspark kan man begge steder bygge 3 store flotte højhuse med store gode lejligheder. Her vil man få en fremragende udsigt.

Boliger ved Sundby Station.

Ved Sundby Station kan man passende også bygge 3 flotte højhuse med butikker i stueplan.

Ved Sundby Station kan man få en fremragende udsigt og nem adgang til til Metroen.

Det andet planlagt byggeri Fælledbyen bør skrottes, da det ligger forkert, er for dyrt og bliver noget dyrt træslum.

Nej til flere boliger på Christiania.

Christiania er for hash rygere og for graffitti malere.

Ikke al graffitti er grimt, men det meste er.

Flyt Kastrup Lufthavn til en ny lufthavn Ø 1 kilometer syd for Amager.

Det nuværende Kastrup Lufthavn er forkert placeret, meget er af ældre type og tilsviner byen med forurening, støj og mulige flyulykker. Det bedste vil være at

starte forfra og bygge en ny lufthavn som en Ø syd for Amager. Så vil der også kunne frigivet en masse jord til boliger, diverse erhverv med videre. Kastrup Lufthavn larmer ud over Amager og København og lufthavnen trænger derfor til at blive flyttet. Penge til den nye lufthavn kan fås ved grundsalg af de store arealer der bliver frigivet.

Amager Strandpark bør udvides og kystsikres. Amager Strandpark er for lille og bør derfor udvides. Desuden bør der være flere stier og flere bænke. Amager Strandpark bør desuden kystsikres lige som resten af København og Amager.

København har dårlige sociale forhold. Socialborgmesteren siger selv at man ikke har meget at byde på. I Danmark ved politikerne og embedsmændene ikke noget om velfærd. Det er kun [tekst slettet af Københavns Kommune] der skal have de bedste boliger, de største biler og de største indkomster. Hverken Sundby og Amager har et socialkontor, man gider ikke hjælpe andre end muslimerne.

Gratis bispisning.
Der skal oprettes gratis bispisning i de forskellige bydele, herunder også i Sundby. Der findes et ledigt hus på Middelgrundsvej, der formodentlig kan benyttes til gratis bispisning. Gratis bispisning kan overtage en del af den mad som kommer ved madspild fra de store supermarkeder. Måske kan en del frivilligt arbejde gøre sig gældende og gøre det billigt at drive.

Brug penge på velfærd og ikke på islamisering.
Statskassen bugner med penge og man kan få adskillige milliarder ekstra ved at forbyde tobak og alkohol, droppe sportsindustrien og droppe islamiseringen.
Der er derfor råd til meget mere velfærd og det bør derfor effektueres.
Politikere og embedsmænd der ødelægger velfærdsstaten som f.eks. SVM skal fjernes.

Med venlig hilsen
David Neil Kristensen

David Neil Kristensen
2300 København S.
Danmark

28 - 9 - 2023

Indsigelse til Kommuneplanstrategi 2023. (2)

Danmark er et [tekst slettet af Københavns Kommune].

Politikerne og embedsmændene er dovne fordrukne nazister. Danmark går ind for tobaksrygning, islam, alkoholisering, natte-tobak-druk-mord-liv, mord på ikke muslimer og byggeri af små dyre slumlejligheder.

Både de røde og de blå er dovne fordrukne [tekst slettet af Københavns Kommune].

Politikerne og embedsmændene må fyres for så vidt de går ind for islam, tobak, druk, hash, narkotika og byggeri af små dyre slumlejligheder.

Man vil ikke hjælpe folkepensionister, der kun får 14.400 kroner om måneden plus ældrecheck begge dele før skat. Man vil fra det offentlige kun myrde folkepensionisterne.

SVM og de øvrige politikere ønsker IKKE at folkepensionisterne får nok midler således at de kan leve.

Milliardærer og kongehuset må gerne få flere milliarder, men folkepensionisterne må ikke få en krone ekstra.

Politikerne og embedsmændene er alle hjernevaskede, således at de for det meste laver store ulykker, f.eks. går de ind for islam, tobak, alkoholisme og byggeri af små dyre slumlejligheder. Både de røde og de blå er nazister.

Kvartershuset i Jemtelandsgade er for småt og bør flyttes til noget større og nyt. Biblioteket er for småt og er ødelagt ved centralisering, pengene fra kultur ødsles til sportsindustrien, der fylder alt i København. Svineri og svindel.

Statskassen bugner med penge der alt sammen skal gå til de [tekst slettet af Københavns Kommune] i følge politikerne og embedsmændene. Svineri og svindel.

Undertegnede ønsker en ny større god lejlighed i et nyt byggeri, hvor der er en pæn udsigt, her i Sundby.

David Neil Kristensen

Avsändare

Victor Pastorino Nyman
Samhällsplanerare
+46 40 675 30 37
victor.nyman@skane.se

YTTRANDE

Datum 2023-09-04
Ärendenummer 2023-POL000270

1 (6)

Adressat

Köpenhamns Kommun
cbu@okf.kk.dk
2023-0011124

Yttrande över Köpenhamns Kommuneplanstrategi 2023, Köpenhamns kommun, samråd (offentlig høring)

Detta yttrande baseras på Region Skånes ansvar, som beskrivs i slutet av detta yttrande. Københavns Kommuneplanstrategi 2023 uttrycks vidare i texten som strategin. För att undgå språkliga missförstånd har ibland ett mer danskt begrepp i parentes lagts till bredvid det svenska.

Bakgrund

Kommuneplanstrategi 2023 är Köpenhamns kommunstyrelsens förslag till strategi för stadens fysiska utveckling. Strategin är förarbetet till ny Kommuneplan 2024, motsvarande svensk översiktsplan. Med titeln "*Framtidens klimatvänliga huvudstad*" omfattar strategin en bredd, med syfte att driva en dialog om den föreslagna politiska visionen för kommunens utveckling fram till 2035. Strategins fem huvudteman är: 1. *Huvudstadens stadsutveckling och mobilitet*, 2. *Bostäder och sammanhängande stad*, 3. *En stad med näringsliv och studiemiljö*, 4. *En hälsosam klimatstad med plats till natur, kultur och fritid*, 5. *Utveckling med respekt för stadens själ*.

Strategin ska bidra till göra Köpenhamn mer hållbar, jämlik och attraktiv. Köpenhamns kommun eftersträvar att vara förkämpe i den gröna omställningen. Bland annat genom minskade koldioxidutsläpp, förbättrad luftkvalitet, ökad andel grönområden och förbättrad kollektivtrafik.

Köpenhamnsområdets starka utbildningsinstitutioner och näringsliv lyfts fram som särskilt viktiga när det gäller att attrahera nya invånare. Dessa nya invånare bidrar till en blandad befolkning och ett levande stadsliv som ställer krav på sammanhängande- och grön infrastruktur samt ett tätt samarbete i storstadsregionen Greater Copenhagen.

Region Skånes synpunkter

Region Skåne vill inledningsvis uttrycka att strategin är mycket välskriven och välavvägd. Bland annat rörande målkonflikter samt i relation till invånardialog. Strategin är föredömligt pedagogiskt strukturerad och lättillgänglig med tydliga visioner och illustrationer. Region Skåne ser positivt på många insatser som presenteras i strategin, exempelvis de som minskar klimatavtryck i olika form. Synpunkterna kommer att fokusera på teman som berör gränsöverskridande samarbeten och påverkan. Nedanstående synpunkter ska framför allt ses som förslag till hur strategin kan utvecklas ytterligare.

Mål och dilemman

Köpenhamns kommun har en särskild ställning och identitet som spelar en viktig roll i Öresundsregionen. Därför är strategin viktig för Region Skåne, de skånska kommunerna och andra skånska utvecklingsaktörer. Strategin uttrycker en långsiktig vision för planeringen och belyser hur ett antal målkonflikter och dilemman skall bemötas genom den kommunala planeringen på ett föredömligt sätt.

Många mål och visioner i strategin sammanfaller med inriktningen i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Dessa liknande inriktningar mot ett hållbart samhälle och näringsliv underlättar ett utvecklat samarbete för att bemöta nuvarande och kommande utmaningar i vår gränsöverskridande storstadsregion.

Gränsöverskridande storstadsregion

Region Skåne är positiv till att strategin lyfter det gränsöverskridande perspektivet, och att Greater Copenhagen nämns och illustreras med Skåne och Hallands län. Detta tas även upp i *Regionplan för Skåne 2022–2040* i utvecklingsinriktningen, ”*Tillsammans med Köpenhamn och Öresundsregionen utgör Skåne dessutom en europeisk storstadsregion med över fyra miljoner invånare*”. Vårt gränsöverskridande samarbete är av yttersta vikt för att skapa en dynamisk och hållbar Öresundsregion. Generellt nämner strategin vid flera tillfällen begreppet Greater Copenhagen som en storstadsregion men utan att det skånska/svenska sammanhanget är tydligt, vilket Region Skåne gärna hade sett utvecklas i strategin.

Från Region Skånes sida vore det önskvärt att strategin också kunde innefatta Köpenhamns syn på framtida Öresundsförbindelser och därtill nödvändiga infrastrukturinvesteringar samt hur dessa skulle kunna påverka planeringen i stort.

Region Skåne anser att det är beklagligt att centrala beslutsfattare på båda sidor av Öresund inte har insett vidden av de förändringar som krävs, när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar 2029.

Arbetsmarknadsregion

Resonemanget om Köpenhamns roll i en gränsöverskridande arbetsmarknads-

region skulle kunna tydliggöras ytterligare. Bland annat pendlar varje dag cirka 15 000 personer från Skåne till Köpenhamnsområdet och strategin skulle tydligare kunna beskriva hur samverkan med närliggande kommuner ska ske för att främja den gemensamma utvecklingen av arbetsmarknadsregionen. Mer specifikt skulle strategin kunna lyfta vilken roll Köpenhamns kommun vill fylla för näringslivet och arbetskraften i hela arbetsmarknadsregionen runt Öresund och i Greater Copenhagen-området.

Innovation

Region Skåne är positiv till strategins fokus på en kunskapsbaserad ekonomi där innovation är en viktig framgångsfaktor. Detta fokus återfinns i *Regionplan för Skåne 2022–2040* där det konstateras att det finns ett starkt växande företagande i Skåne vilket även fördjupas i *Skånes innovationsstrategi för hållbar tillväxt*. Detta gemensamma fokus på kunskapsbaserad ekonomi har underlättat flera pågående gränsöverskridande innovationssamarbeten som kan utvecklas och stärkas. Utvecklingsaktörer i Skåne deltar i samarbeten rörande Life science, hälsa (sundhed), smarta hållbara städer (bæredygtige byer) och livsmedel (fødevarer). Vidare har flera innovationssamarbeten etablerats inom hållbar utveckling där strategisk förståelse skulle kunna driva på utvecklingen gällande klimatanpassning och grön omställning. Detta sker bland annat inom Greater Copenhagen Green 2020, Greater Copenhagen Green Deal och Energy Innovation Hub Greater Copenhagen.

Klimat, miljö och kulturarv

Region Skåne är positiv till Köpenhamns kommuns ambition att vara förkämpe i den gröna omställningen. Detta överensstämmer med målbilden i *Regionplan för Skåne 2022–2040* som uttrycker ”*Regionplanen ska vara ett verktyg för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion med minskad klimatpåverkan och anpassning till ett förändrat klimat.*”

I *Regionplan för Skåne 2022–2040*, tematisk fördjupning 3.7 *Havet och kusten* uttrycks ”*Det behövs brådskande initiativ för ett bättre gemensamt skydd av både Öresund, Östersjön och Kattegatt i synnerhet när det gäller de kumulativa effekterna, det vill säga summan av påverkan av många olika aktiviteter.*” Miljöansvaret över Öresund är en gemensam angelägenhet som Region Skåne är måna om att bevaka för att säkra långsiktigt hållbara marina ekosystem.

Region Skåne är positiv till att begreppet kulturmiljö (bevaringsvärldiga byggnader och miljöer) nämns i flera olika sammanhang som en faktor i den fortsatta stadsutvecklingen.

Mobilitet och turism

Region Skåne är positiv till strategins ambition med mobilitet som ska ge mindre klimatpåverkande utsläpp. I strategin föreslås en färdmedelsfördelning (turfordelning) där biltrafiken maximalt ska utgöra 25% av alla resor i Köpenhamn och minst 25% gång, 25% cykel och 25% kollektivtrafik. Denna inriktning överensstämmer väl med den tematiska fördjupningen kring transporter i

Regionplan för Skåne 2022–2040 där det uttrycks ”För att minska Skånes klimatpåverkan, gynna folkhälsan samt bidra till ett mer jämställt Skåne är det viktigt att klara omställningen till ett hållbart transportsystem. Därför har Region Skåne tagit fram mål för färdmedelsfördelning för gods- och persontransporter till 2050 som innebär att fler behöver åka kollektivt, cykla eller gå.”

Hållbar turism

Region Skåne är positiv till strategins ambition om att mer turismrelaterad trafik ska ske med kollektivtrafik. En hörsamhet av turisternas behov i kollektivtrafiken behöver utvecklas för att främja en sådan utveckling. Detta kan struktureras i en gränsöverskridande diskussion om hur turismens utsläpp kan minskas och hur existerande strukturer kan anpassas för att stärka detta, däribland Öresundstågens utformning och tidtabell.

Gods

Ett gränsöverskridande regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor behövs för att leva upp till rådande miljö- och klimatmål samtidigt som godsvolymerna ökar, bland annat baserat på den kommande Fehrmarn-förbindelsen. Denna ambition utgår från *Regionplan för Skåne 2022–2040*, planeringsstrategin *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne*, där det uttrycks ”Omställningen till ett klimatneutralt och energisnålt transportsystem måste innefatta såväl högre nyttjande av sjöfart och järnväg som fordon med fossilfria drivmedel”. Enligt *Regionplan för Skåne 2022–2040* och planeringsprincip 2.4 identifieras det att *Prioritera åtgärder för att höja konkurrenskraften för järnväg och sjöfart*. Konkurrenskraften höjs i första hand genom förbättring av pålitlighet, transporttid, transportkostnad och flexibilitet. Även miljö och klimat och säkerhet har betydelse. Skåne, liksom Köpenhamn, är transitregioner och en begränsning av transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägslitage, klimat- och miljöbelastning och buller krävs för måluppfyllelse.

Sociala aspekter av mobilitet

Region Skåne ser positivt på att strategin lyfter att olika gruppers möjlighet till mobilitet ska stärkas i samhällsutvecklingen. Särskilt barn, äldre och funktionsvarierade. *Regionplan för Skåne 2022–2040* lyfter liknande ansats i planeringsprincip 2.1i ”Satsa på stärkt infrastruktur för fotgängare och cyklister och stärk deras roll i samhällsplaneringen. Förbättra kopplingar för gång och cykel till kollektivtrafiken”. Ett ökat fokus på tillgänglighet och på enkla byten av transportsätt i strategin skulle stärka dessa olika gruppers möjlighet till mobilitet. Mer specifikt skulle tillgängliga och trygga cykelinfrastrukturer, parkeringsmöjligheter, kollektivtrafikstationer och knutpunkter kunna lyftas tydligare.

Gång- och cykelinfrastruktur

Region Skåne är positiv till att strategin eftersträvar utvecklad gång- och cykelinfrastruktur i existerande och nya stadsutvecklingsområden. *Regionplan för Skåne 2022–2040* fokuserar på ett bredare cykelperspektiv i planeringsprincip 2.1 II ”Bygg ut och förbättra den regionala cykelinfrastrukturen och genomför satsningar på de regionala supercykelvägarna.” Utifrån detta, *Greater Copen-*

hagen Trafikcharter och *Strategisk cykelplan för Greater Copenhagen 2021* ser Region Skåne att satsningar på strategiska förbindelser skulle kunna lyfta denna regionala potential. Mer specifikt avses anslutningar till TEN-T-korridorer och EuroVelo-rutter. Gränsöverskridande diskussioner har tidigare förts, bland annat med Visit Skåne, och Region Skåne ser det som betydelsefullt att detta fokus integreras i den fortsatta dialogen om storstadsregionens utveckling i Greater Copenhagen-området.

Region Skånes utvecklingsuppdrag och ansvar som remissinstans

Region Skåne har mottagit Københavns Kommuneplanstrategi 2023, *Fremtidens klimavenlige hovedstad* för synpunkter och har baserat detta yttrande utifrån nedanstående ansvar.

Region Skåne har ansvar för vård och hälsa (sundhed) i Skåne enligt Hälso- och sjukvårdslagen (2017:30) samt ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt lag om regionalt utvecklingsansvar (2010:630). Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också enligt lag om kollektivtrafik (offentlig transport) (2010:1065) regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken.

Region Skåne har ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet och har genom detta ett regionplaneuppdrag enligt plan- och bygglagen (2010:900). Genom regionplaneuppdraget arbetar Region Skåne med att tydligare koppla samman det regionala utvecklingsansvaret och kommunernas översiktsplanering. Dessutom utgör Region Skåne formell remissinstans (instans i offentlig höring) avseende översiktsplaner (kommuneplaner) enligt plan- och bygglagen (2010:900) och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383) avseende riktlinjer för bostadsförsörjning.

Utifrån detta yttrar sig Region Skåne över fysisk planering, till exempel kommunala översiktsplaner, andra regioners förslag till regional utvecklingsstrategi eller liknande samt förslag till danska kommuneplaner och kommuneplanstrategier i den mån det bedöms relevant.

I handläggningen av detta ärende har avdelningen för regional utveckling genom enheterna för regional planering, samhällsanalys, näringsliv (erhverv) och kompetensförsörjning, externa relationer och stöd, miljö och hälsa (sundhed), transport och infrastruktur, innovation och entreprenörskap, samt Visit Skåne (regional turisme-selskab), Skånetrafiken (regional offentlig transport-selskab) och Region Skånes kulturförvaltning deltagit.

Med vänlig hälsning,

Anna Jähne
Ordförande

Anna Pettersson
Utvecklingsdirektör

Københavns Kommune

Høring om Kommuneplanstrategi 2023

– Fremtidens klimavenlige hovedstad



København, den 27. august 2023

Hørings svar Københavns Kommune

Vi har med interesse fulgt udviklingen af parkeringsnormen i kommunen. Senest ved den nuværende kommuneplan, hvor normen endnu engang blev opjusteret.

Parkeringspladser har betydning for omsætningen i detailhandlen og særligt for dagligvarebutikker. Omfanget af den betydning afhænger naturligvis af geografi og demografi. I centrum af byen, hvor befolkningstætheden er høj, har forringet parkeringsmuligheder ikke samme betydning som i yderkanten af kommunen, også kaldet Øvrigby jf. KP19. Dernæst er andelen af beboere med bil meget forskellig i byen, hvor der på Nørrebro er 28% med bil er der i Vanløse 47% med bil.

Derfor så vi også meget positivt på at man i den nuværende kommuneplan differentierede parkeringsnormen efter funktion og bydel. Altså at der skal være forskel på, hvor mange parkeringspladser man kan tilvejebringe alt efter, hvor i kommunen man er og om der er tale om ungdomsboliger eller erhverv. Udfordringen er dog at der ikke var en differentiering i butiksformål. Det har haft den konsekvens at vi har skulle tilvejebringe de samme parkeringspladser ved Rådhuspladsen som i Valby, eller en af de andre bydele i Øvrigby opad, Rødovre, Hvidovre, Herlev eller Gentofte, for bare at nævne nogle.

Nabokommunerne ser markant anderledes på parkering, hvorfor de også har nogle helt anderledes parkeringsnormer. For at illustrere de markante forskelle mellem Københavns Kommune og nabokommunerne er vedlagt kortbilag. Her ses det at dagligvare kan etablere mellem 24 og 96 parkeringspladser, som minimum, ved en 1200 m² dagligvarebutik, modsat 8 parkeringspladser i Københavns Kommune. Grundet parkeringens helt uomtvistelige sammenhæng med omsætningen, vil Københavns Kommune blive markant mindre attraktiv at skabe nye dagligvarebutikker i, særligt i den Øvrigby i kanten af kommunen. Det vil ikke alene være en ulempe for beboerne, da de eksisterende butikker ikke vil få ny konkurrence, og derved ikke behøver at forny sig. Men også for kommunens handelsbalance, da kommunens beboere vil søge til de nye og mest moderne dagligvarebutikker med bedst tilgængelighed og største udvalg, hvilket vil blive i nabokommunerne. Opsummeret; hvis ikke kommunen formår at skabe bedre parkeringsvilkår i kanten af kommunen vil udviklingen af nye dagligvare flytte over kommunegrænsen og ind i nabokommunerne. Det vil hverken vil være til gavn for borgerne eller kommunen selv.

Vores anbefaling er derfor at differentiere butiksformål på bydele i den kommende Kommuneplan. Her kan man stramme kravene i centrum og samtidig se mod nabokommunerne i Øvrigby, for at sikre den bedste udvikling i alle dele af kommunen de næste mange år.

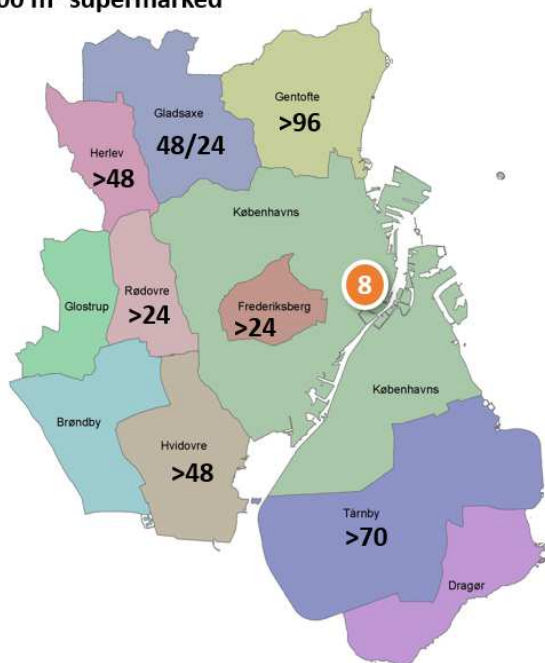
Med venlig hilsen

Oliver Halby, Senior Projektudvikler, Lidl Danmark K/S.

Kortbilag

Parkering Københavns Kommune

Hvor mange p-pl udløser et
1.200 m² supermarked



Bilparkering

Parkeringsnormer for biler. Parkeringspladser er angivet pr. kvadratmeter etageareal.

Funktion/ Bydel	Centrum	Tætby & byudviklings- områder (0)	Øvrigby
Bolig (1,6)	1.357	1.250	1.214
Erhverv (2,6)	1.214	1.214 (3)	1.143
Grundskole (4,5,6)	1.714	1.607	1.464
Daginstitutioner (4,6)	1.286	1.286	1.179
Kollegie- og ungdomsboliger (6)	1.857	1.857	1.857
Plejecentre/ plejeboliger (6)	1.714	1.714	1.714
Butiksformål (6,7)	1.143	1.143	1.143

- Gentofte Kommune 1 pr 12,5 m² bruttoareal
- Gladsaxe Kommune 1 pr 25/50 m² bruttoareal
- Rødovre Kommune 1 pr 50 m² bruttoareal
- Hvidovre Kommune 1 pr 25 m² bruttoareal
- Frederiksberg Kommune 1 pr 50 m² bruttoareal
- Tårnby Kommune 1 pr 12 m² butiksareal
- HELE KØBENHAVN 1 pr 143 m² bruttoareal

Svarnummer: 154

Sophus August Jakobsen Bojesen

Specialkonsulent

Team Planlægning

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

Gammelholm 27/9-2023

Kommuneplanstrategi for Københavns Kommune 2023

Høringsvar afgivet af Gammelholm Beboerforening

1. Indledning.

Vi ved at kommuneplanstrategien og den kommende kommuneplan kun er for Københavns Kommune. Men vi er samtidig af den overbevisning, at den tid hvor man kan sidde i en kommune og lægge planer for sig selv, uafhængigt af hvad der sker i kommunerne rundt omkring, er forbi. Der må og skal være en tæt kobling på baggrund af et intenst og varigt samarbejde, så udviklingen af Københavns Kommune sker som led i en samlet udvikling af hele hovedstadsområdet. På samme måde må og skal der være et solidt funderet samarbejde med de statslige myndigheder og fælleskommunale / regionale organisationer, som arbejder med rammerne for den kommunale udvikling.

Den kobling og sammenhæng vi efterspørger, er set herfra ikke tydelig nok i det oplæg, der nu er sendt i høring. Oplægget er fyldt med gode intentioner om klima, bæredygtighed, boliger, erhverv, hverdagsliv mm. Men begrænsningerne i forhold til den større sammenhæng synes også markante og betydningsfulde.

Overordnet kunne vi derfor ønske os, at en lang række af de planer, som Københavns Kommune lægger op til at gennemføre i den kommende planperiode, blev koordineret og samarbejdet med de omkringliggende kommuner, så der kom en større og mere åbenlys sammenhængende udvikling for hele hovedstadsområdet.

Vi vil i det følgende forsøge at uddybe en række af de tanker kommuneplanstrategien vækker, i forhold til det større perspektiv vi efterspørger, og samtidig komme med indspark, hvor vi har konkrete forslag, som vi finder relevante.

2. Hovedstadens byudvikling

I forhold til byudvikling står der en lang række meget fornuftige ting om sammenhæng og koordinering i forhold til kollektiv trafik, cyklisme, luftkvalitet, privatbilisme mm. Men helt overordnet savner vi en sammenhængende plan for byudviklingen som helhed – sammenhængende for hele regionen/alle kommunerne i regionen. Hvor er femfingerplanen, sammenhængen imellem Lynetteholm, rensningsanlægget Lynetten og stormflodssikring for hovedstadsregionen, overvejelserne om øer i Hvidovre og hele erhvervsudviklingen?

Vi ser gerne at udviklingen af hovedstadsområdet, med den vækst der måtte komme, blev planlagt så det i forhold til befolkningsudvikling, erhvervsudvikling, boliger, trafikudvikling, klima, miljø, turisme, biodiversitet mm. hang sammen

på tværs af, og over kommunegrænserne i hele regionen. Den sammenhæng ser vi ikke en strategi for, og vi finder at det er en absolut nødvendighed, hvis vi skal have et bæredygtigt hovedstadsområde i fremtiden.

3. Mobilitet

Princippet om stationsnærhed er vigtigt og godt for udviklingen af mobiliteten i København. Men det forudsætter, som så meget andet, et tæt samspil, samarbejde og en koordinering med de kommuner hvor stationerne ligger. Den bæredygtige udvikling af København sikres først og fremmest ved at udvikle mobiliteten omkring de eksisterende "stationer" og færdselsårer i femfingerplanen. Klima- og miljørigtig byudvikling handler ikke alene om at bygge tæt, men også om at bygge der hvor der allerede er infrastruktur som kan udbygges (i stedet for at skulle bygge helt nyt).

Aktuelt oplever vi som københavnere, at princippet om stationsnærhed bliver udvandet. Der er kommet metrostationer, men samtidig er mange busstoppesteder og -linjer blevet nedlagt, hvilket i praksis betyder at rigtig mange københavnere har fået længere afstand fra hoveddøren og hen til nærmeste kollektive transport (station/stoppested). Man har i København et ønske om at der ikke må være større afstand end 250 meter fra en boligblok til en ladestation for el-biler. Men der er ikke en tilsvarende kort afstand, når det handler om kollektiv transport eller adgang til en dagligvareforretning. Det gør dagliglivet vanskeligere for ældre, gangbesværede, handicappede, familier med små børn, som ikke har en (el-) bil.

På den baggrund finder vi, at planerne om f.eks. etablering af større bebyggelser i Øresund (Lynetteholm) er i direkte modstrid med princippet om stationsnærhed. Det skaber behov for nye store anlægsprojekter som f.eks.:

- metrolinje til et p.t. ikke eksisterende område – metro som vel p.t. er den dyreste (og mest klimabelastende når det handler om anlæg) form for kollektiv transport, og
- Østlig ringvej som skal sikre biltrafikken, som er den mest klimabelastende transportform (bortset fra flyvning) vi har i verden.

Flere lande i verden har sat et stop for anlæggelse af motorveje/større vejanlæg, fordi man må/vil afvente en sammenhængende plan for udviklingen af mobilitet, transport, bilisme og kollektiv transport. Bilisme skaber, uanset hvordan vi ser på det, en lang række problemer. Overgang til elbiler skaber selvfølgelig mindre forurening, men mindsker ikke trængslen. Og trængselsproblemerne løses ikke ved at skabe bedre vilkår for bilismen og forringe vilkårene for den kollektive transport.

Vi ser gerne at Københavns Kommune tager ønsket om en bæredygtig by så alvorligt, at man stopper igangsættelsen af disse store anlægsprojekter, til der ligger en samlet plan for udvikling og mobilitet for hele hovedstadsområdet. En plan som støttes af alle de involverede kommuner og af staten.

Københavns Kommune har år tilbage vedtaget at man vil have at min. 25% af al transport inden for kommunegrænsen foregår med kollektiv transport. Vi savner en strategi for hvordan man vil opnå dette, og en sammenhæng til planer om f.eks. at bygge en østlig ringvej som alt andet lige vil medføre en øget biltrafik.

Endelig bør man arbejde for en betalingsring/roadpricing i København - i samarbejde med omegnskommunerne. På samme måde bør man i samarbejde med omegnskommunerne arbejde for at etablere "hubs" med parkering og erhverv mm. i stationsnære områder omkring København. Vi kan man også fremhæve at flere storbyer i Europa har betydeligt højere parkeringstakster for besøgende end man har i København – hele døgnet, alle ugens dage.

Der bør være fokus på at begrænse biltrafik udefra med næsten 0,5 mio. daglige ture. De 140.000 københavnere med biler skal også hjælpe til, men det største problem med forurening, støj og trængsel skyldes biltrafik udefra, da mange københavnere ikke bruger deres bil til daglig transport.

Endelig er der flere større byer hvor man har etableret gratis kollektiv transport for alle. I nogle byer gratis kollektiv transport for udvalgte grupper af skatteborgere i byen (hele døgnet) – f.eks. ældre over 60, skolebørn, studerende m.fl.

4. Boliger og erhverv

København er ved at blive en meget dyr by at bo i. For dyr til at mange kan etablere sig i byen når de er unge, nyuddannede, ansat i velfærdssektoren mm. Det er et problem for Københavns fremtid. Den udvikling ændres næppe så længe byggerierne i København drives af større institutionelle investorer.

Der er behov for at se på hvordan man bruger det eksisterende byggeri, og på hvad man giver tilladelse til af nybyggeri. Vi ser eksempler på, at Københavns Kommune giver dispensationer til bygherrer/ejere af bygninger, så de kan drive serviceerhverv i bygninger som i lokalplanen er udlagt til bolig (byggesag i Boltens gård). Det er den forkerte vej

Vi ser også planer for etablering af endnu flere hoteller/hotelværelser i København. Også her er det (tilsyneladende) de mulige fortjenester for investorerne som driver planerne. Vel vidende, at turismen også giver indtægter til Københavns Kommune, savner vi den overvejelse der ligger i hvad det ville give Københavns Kommune, hvis der i stedet for hotelværelser blev etableret boliger, hvor der kunne bo skolelærere, pædagoger, sygeplejersker, politibetjente, SOSU-assistenten mm. som betalte skat, lagde deres indtægter i byens forretninger mm. Her tænker vi ikke alene på økonomien, men også på at sikre den arbejdskraft, der mangler i flere sektorer i København.

Vi savner også et perspektiv som handler om, at hvis vi skal bo i en bæredygtig by, skal der være håndværkere lokalt, som kan arbejde med at sætte i stand, reparere og vedligeholde vores boliger, inventar, installationer mm. Der skal findes muligheder for at de mange små værksteder mm. som tidligere lå i baggårdene og små forretninger mm. kan genetableres og vokse, så det ikke altid skal være større virksomheder fra omegnen, som skal tilkaldes, når man skal bruge en håndværker.

5. Turisme

Turismen fylder meget i København – og ikke mindre på Gammelholm og i Nyhavn. De fleste beboere her vil nok sige at turismen fylder for meget. Et problem der må og skal findes en løsning på.

I planen for turismeudvikling i Københavns Kommune, er det anført at turismen skal bredes ud. På Gammelholm oplever vi det modsatte –der arbejdes ihærdigt på, at der skal være mere af det samme de samme steder – bl.a. på Gammelholm, i Nyhavn og på Kongens Nytorv. Altså lige omkring Gammelholm.

Planerne for "Fredeliggørelse af Nyhavns Sydside", etablering af holdepladser for turistbusser på Kongens Nytorv, Ensretningen af Toldbodgade, planer for udvidet kanalrundfart mm. peger alt sammen i retning af, at der skal skabes mere plads til turismen, på baggrund af mindre plads til dagligliv og andre erhverv.

Effekten af disse planer er, at dagliglivet (adgangen til kollektiv transport, muligheden for privatbilisme og parkering, muligheden for dagligvareindkøb, fremkommelighed til fods/på cykel) forringes for dem, der bor, arbejder eller driver andre erhverv end hotel/restaurant/cafe på Gammelholm.

Der bør derfor laves en fast ramme for, at man hver gang man planlægger at ændre på forholdene for turister i København, sikrer at ændringerne ikke forringer livsvilkår og muligheder for beboere og andre erhverv end turisterhverv.

Der bør derfor også arbejdes på, at så stor en del af turisttransporten som overhovedet muligt, skal og kan foregå med den kollektive transport, der på sigt også skal være københavnernes foretrukne (enkleste, hurtigste og billigste) transportform – ud over cyklisme og gang.

6. Klima, natur og fritidsliv

København er en (som navnet antyder) en gammel havneby. Havet og havnen har været en livsvigtig faktor for byen og dens udvikling. Det værdsætter utroligt mange københavnere – og besøgende. Derfor bør adgangen til havet og havnen sikres i byens udvikling.

Havet og vandet omkring København er "skrøbeligt" – mange års mishandling af vores vandmiljø (affald, industri, overfiskeri, byggeri mm.) har gjort det svært for livet i vandet. Derfor må det være et klart valg, at Københavns Kommune IKKE fortager udbygninger af byen, dens infrastruktur, turismen mm. hvor man risikerer at skade vandkvalitet, havbund, havnebund mm.

Naturområderne i Københavns Kommune er sparsomme, og bør derfor beskyttes, udvikles og passes. Det gælder selvfølgelig de eksisterende områder som Amager Fælled, parker, grønne bæltter mm. Men også mulighederne for at udvikle eksisterende områder bør der arbejdes med. F.eks. var der år tilbage både græs og træer på pladsen foran Thorvaldsens Museum, I flere byer rundt i Europa har man f.eks. tilplantet alle tage på "bus-skure" med planter som tiltrækker bier og andre insekter. Mulighederne for mere grønt i byen er mangfoldige.

Elbiler fylder (mindst) lige så meget som fossildrevne biler, hvor kollektiv transport fylder meget, meget mindre i gadebilledet og giver mere plads til natur, legepladser, bevægelse mm. Det er fint, at man har et ønske om at fossilfri biler (inkl. busser og varebiler) skal erstatte fossildrevne biler. Men den helt store effekt i forhold til plads i byen og muligheden for at leve et enkelt liv i byen, kommer når mange flere har mulighed for at leve i dagligdagen uden egen bil. Derfor løser det ikke alle problemstillingerne omkring klima, natur og fritidsliv alene at erstatte fossildrevne biler med fossilfri biler.

Der er også lavthængende frugter i forhold til klimaet, som handler om f.eks. at begrænse mulighederne og tidsrammen for opvarmning ved udeservering.

7. Byens sjæl og kulturarv

På Gammelholm har mange beboere en oplevelse af at Københavns udvikling er drevet af private og kommercielle interesser frem for af politiske beslutninger (med opbakning fra beboere og skatteydere) som handler om at fremme et godt københavnerliv, børneliv, studieliv, ældreliv eller arbejdsliv.

Der søges og gives dispensationer fra lokalplaner når det handler om byggeri eller anvendelse af bygninger. Der anbefales affredninger for at fremme mere turisme i området. Der gives tilladelser til udeserveringer, som blokerer adgangen til havnefronten etc.

København har sjæl og en stor kulturarv – også på Gammelholm og i de omkringliggende kvarterer. Men der er mangel på overholdelse af de regler og procedurer som gælder, når det handler om større erhvervsdrivende/store investeringer. Gamle bygninger bliver bygget om (eller revet ned) fordi de er misligholdt af ejeren igennem en årrække. Der er store dele af byen, hvor der ikke er lokalplaner (endsige bevarende lokalplaner), hvilket giver kommercielle investorer gode muligheder for at sætte en dagsorden for en udvikling af byen, som ikke nødvendigvis tilgodeser byens sjæl og kulturarv.

Byens sjæl og kulturarv bør sikres igennem lokalplaner/bevarende lokalplaner, håndhævelse af samme, håndhævelse af tilladelser til udeservering, byggetilladelser mm. Langt flere ansøgninger om dispensationer /byggesager bør sendes i høring blandt naboer, beboerforeninger, lokaludvalg m.fl. og sikres bremset indtil behandlingen af ansøgningen er endeligt afsluttet.

.....

I Gammelholm Beboerforening ser vi frem til den videre politiske debat om kommuneplanstrategien og senere om forslag til kommuneplan. Vi ser også frem til et fortsat samarbejde om udviklingen på og omkring Gammelholm, når

det handler om bevaring, udvikling, dagligliv, trafik, kollektiv transport mm. Vi ønsker et godt københavnerliv for alle og med fokus på beboere i alle aldre.

Gammelholm Beboerforenings Bestyrelse

Michael Thorup	Peter Muschinsky	Claus Biilmann
Lone Christiansen	Kjeld Gissemann	