Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kristian Barlebo

Navn:
Kristian Barlebo
Virksomhed / organisation:
Aberdeen Asset Management
Postnr:
2900
By:
Hellerup
Adresse:
Strandvejen 58

Modtaget per mail hos Økonomiforvaltningen den 15. oktober 2015.

Materiale:
Høringssvar Kommuneplan 2015 KBA final 151015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10779

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015 KBA final 151015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Aberdeen

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V.

Att.: Hr. Tue Rex

Hellerup, d. 15. oktober 2015

Kære Tue,

Forslag til Kommuneplan for København 2015 - Høringssvar

I forlængelse af vores interesse for den nye kommuneplan herunder vort høringssvar til kommuneplanstrategien af d. 9/10-2014 samt vores store interesse for udvikling af ejendomme i hovedstaden følger hermed vores høringssvar til forslaget til Kommuneplan 2015.

Aberdeen Asset Management arbejder som investeringsrådgiver og ejendomsforvalter med investering, udvikling og udlejning af ejendomme, og har i den forbindelse oparbejdet en portefølje på ca. 14 mia. kr. i ejendomme placeret primært i det københavnske område.

Vi havde i vores tidligere høringssvar beskrevet nogle ejendomme indenfor både bolig- og erhvervssegmentet hvor vi så muligheder for byudvikling men hvor der ift. kommuneplanstrategien lå nogle forholdsvis stramme rammer for udnyttelsen af mulighederne.

Vores mål med høringssvaret var at tilsikre at den nye kommuneplan 2015 og visionen om at skabe "Den sammenhængende by" ville skabe mulighed for at der også kunne skabes boliger i tidligere erhvervsområder der ikke længere har lejeres interesse. Samtidig skulle der også sikres en mangfoldighed ift. etablering af serviceerhverv, detailhandel og daglivarebutikker. Vi delte således jeres synspunkt mht. at undersøge de generelle rammebestemmelser i forhold til en bedre og mere fleksibel indretning af rammerne.

Af forslaget til kommuneplanen kan vi se, at der fortsat arbejdes med forholdsvis stramme rammer for de samme områder for herigennem at sikre at især erhvervsområder bibeholdes som en del af den sammenhængende by.

Vi har imidlertid i det forgangne år kunne se, at der i flere af de beskrevne områder ikke vises den store interesse for erhvervslejemålene samtidig med at der vokser nye boligområder op rundt omkring. Her tænkes specielt på området ved Gasværksgrunden på Østerbro samt området omkring Rentemestervej i Nordvestkvarteret.

Aberdeen Asset Management
Strandvejen 58 DK-2900 Hellerup Denmark
Telefon: +45 33 44 40 00 Fax: +45 33 44 40 01
www.aberdeen-asset.dk

Aberdeen

Vi har igennem årene arbejdet en del med strøgejendomme herunder også konvertering, og her er der fra kommunens side sikret at bolig og erhverv kan kombineres ved at procentsætte graden af boliger ift. erhverv.

Denne løsning kunne vi godt tænke os blev implementeret mere generelt, da det er med til at åbne mulighederne for en mere blandet sammensætning af de enkelte områder og man således undgår at der opstår "øer" hvor erhvervsområderne bliver låst med tomgang til følge.

Vi har som eksempel på Rentemestervej 8 lagt det meste af vores kontorlejemål over på den ene af to ejendomme, og således fået frigivet en af to ejendomme til boligformål men samtidig fastholdt erhvervslejemålene på grunden og hermed opnået en opdeling på ca. 50/50 ift. bolig og erhverv. Forslaget til kommuneplan 2015 åbner desværre ikke mulighed for udnyttelsen af de tomme lejemål.

Samtidig kan vi se, at der for vores ejendom på Strandboulevarden 122 ved Gasværksgrunden er godkendt et nyt boligprojekt og her ville det på samme måde være fint om dette kunne kombineres med de muligheder der ligger i erhvervsområdet samt den før beskrevne procentuelle fordeling af bolig og erhverv.

At blande kontor, erhverv og bolig har vi også udført ved vores projekt på Irma-kareen ved Sortedam Doseringen, og her skabt en meget fint sammenhængende bebyggelse uden at have rene erhvervs eller boligområder. Projektet var i øvrigt blandt de seks nominerede til Renoverprisen 2015.

Vi håber således, at vi med dette høringssvar kan bidrage til at få Kommuneplan 2015 gjort så tilpas fleksibel at vi indenfor rammerne forsat kan være med til at København får opfyldt visionen om den sammenhængende by.

Med venlig hilsen

Aberdeen Asset Management

Kristian Barlebo
Head of Project Development Management, Denmark

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Allan Danfær

Navn:
Allan Danfær
Virksomhed / organisation:
Utterslevhøj Grundejerforening
Postnr:
2400
By:
København NV
Adresse:
Harespringet 24
Øvrige kontakt- oplysninger:
tlf. 60675350

Høringssvar til Københavns Kommuneplan 2015

12. oktober 2015
Vi har i Utterslevhøj Grundejerforening med bekymring iagttaget en stigende tendens til, at enfamiliehuse efter salg er revet ned og erstattet af dobbelthuse. Dette medfører, at bebyggelsesprocenten ofte øges udover, hvad der er tilladt ifølge bygningsreglementet og tinglyste servitutter på de enkelte grunde. Disse bestemmelser bliver desværre ikke i tilstrækkelig grad håndhævet af Københavns Kommune, hvilket resulterer i, at der bliver mindre areal til træer, buske, græs og blomster. Kort sagt: større huse, mindre haver, større tæthed og mindre åbenhed.
Utterslevhøj Grundejerforening ønsker at bevare den grønne og åbne karakter af vores område og vil derfor gerne have den beskrevne udvikling bremset. Som yderligere argumenter herfor kan anføres: 1) at der ikke er behov for at opføre dobbelthuse, da der er rigeligt med byggegrunde i København, og 2) opførelse af dobbelthuse vil presse grundpriserne i vejret.
Den problematiske udvikling er ikke isoleret til vores grundejerforening, men ses mere eller mindre generelt i Københavns villabyer.
Vi vil derfor anmode om, at der i Kommuneplan 2015 indføjes en bestemmelse om udarbejdelse af en samlet plan til sikring af villabyerne i København som åbne og grønne områder ved bl.a. at håndhæve eksisterende servitutter og bygningsreglementets bestemmelser om bebyggelsesprocenter m.m. samt at genoptage processen med nabohøringer.
En sådan plan ville få et solidt demokratisk grundlag, hvis den blev udformet i samarbejde med lokaludvalg og Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København.

Med venlig hilsen på vegne af Utterslevhøj Grundejerforening
Elin Steppat Hausle, formand Allan Danfær, sekretær

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10673

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Hugo Andersen

Navn:
Hugo Andersen
Virksomhed / organisation:
Amager Erhvervsråd
Postnr:
2300
By:
København
Adresse:
Hveensvej 5, st. tv.
Øvrige kontakt- oplysninger:
Telefon 32504401

Se venligst vedhæftede fil.

Materiale:
Høringssvar, AE, 13-10-2015.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10602

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar, AE, 13-10-2015.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

13. oktober 2015

Høringssvar til

”Forslag til Københavns Kommune KOMMUNEPLAN 2015”

1. Indledning

I Amager Erhvervsråd (AE) er vi glade for hermed at kunne præsentere vores høringssvar til ”Forslag til Københavns Kommune KOMMUNEPLAN 2015” (Forslaget).
AE er en interesseorganisation, der i mere end 30 år har arbejdet for at skabe de bedst mulige arbejds- og udviklingsvilkår for virksomheder og forretninger med beliggenhed på eller stærk tilknytning til Amager. AE har kontor i Københavns Kommune og vores medlemmer driver virksomhed eller har forretning i Københavns Kommune, Dragør Kommune og Tårnby Kommune.

For en organisation som AE er det naturligvis de dele af Forslaget, der er relevante for erhvervslivet på Amager, som har vores særlige fokus, og vores bemærkninger er derfor koncentreret om disse dele af Forslaget.
Vores bemærkninger til de øvrige dele af Forslaget fremgår af pkt. 2.

2. Generelle bemærkninger

De senere års omfattende byggeri på Amager af etageboligejendomme med lejligheder, som kun velhavere har råd til at bo i, har medført en voldsom stigning i grundpriser, boligbeskatning og dermed omkostningerne ved at eje og leje butiks- og erhvervslokaler. Et af de mest iøjnefaldende resultater af denne udvikling er de mange tomme butikslokaler på den før så levende handelsgade, Amagerbrogade.
Det er af afgørende betydning for såvel nuværende som kommende butiksejere, håndværks- og andre især mindre erhvervsvirksomheder, at en fortsat omkostningsstigning afværges. Vi hilser det derfor velkommen, at Forslaget ligger op til, at den aktuelle katastrofale mangel på især billige boliger elimineres, og at der loves gode boliger også til borgere i de lave indkomstgrupper.

Uden en positiv erhvervsudvikling skabes der ikke flere private arbejdspladser. Vi vil derfor også gerne kvittere for, at et af Forslagets hovedmål er skabelse af 20.000 nye arbejdspladser i privat regi frem mod 2020.

3. Bemærkninger til Forslagets pkt. 4.C. Attraktivt handelsliv

AE er selvsagt positiv over for planerne om at bevare og udvikle attraktive handelsgader - herunder Amagerbrogade - med alsidige indkøbsmuligheder samt at understøtte detailhandlen i disse gader med forskønnelser og etablering af opholdsmuligheder.
De mange borgere, herunder ældre borgere, som på trods af stærkt forbedrede forhold for cyklister, fodgængere og udbygningen af den kollektive transport fortsat foretrækker - eller af andre bl.a. fysiske årsager - er nødt til at benytte deres bil, hvis de ønsker at handle i butikkerne på fx

Amagerbrogade, er imidlertid ilde stedt. Vi er stærkt utilfredse med, at den store kundegruppe, som bilisterne udgør for Amagerbrogades butikker, skal lide under stadig færre parkeringspladser tæt ved de butikker, de gerne vil handle i. AE ønsker derfor, at der etableres flere p-pladser med gratis korttidsparkering på Amagerbrogade samt på den første del af den strækning på de mange sidegader, hvor de munder ud i Amagerbrogade. Herved ville også vareleveringer til butikkerne blive smidiggjort.
Flere af AE's medlemmer - bl.a. Sundbyernes Handelsforening - er inddraget i det igangværende projekt til udvikling af Amagerbrogade og har her ved enhver lejlighed fremført AE's ovennævnte synspunkter. På trods af ihærdige forsøg har det hidtil desværre ikke været muligt at opnå opbakning til disse synspunkter, der tilgodeser bilister og de handlende.

4. Bemærkninger til Forslagets pkt. 5. Sammen om vækst og arbejdspladser
AE støtter til fulde Forslagets udviklingsmål om, at København skal være et godt sted at drive virksomhed, og vi er helt enige i, at det er erhvervslivet, der skaber beskæftigelse og grundlaget for vores velfærd.

4.1. Bemærkninger til Forslagets pkt. 5.A.
Flere investeringer og arbejdspladser giver en stærk hovedstad
Det er fint, at der med Forslaget skabes forbedrede forhold for kontorvirksomheder og internationale virksomheder. Imidlertid ønsker AE, at også butikker, små håndværksvirksomheder og mindre serviceerhverv tilgodeses i langt højere grad, end tilfældet er, i den kommende planlægning. I Amager Øst og i Amager Vest udgør denne gruppe af virksomheder en meget stor del af det samlede antal arbejdspladser i de to bydele. Det er derfor også her, at meget af potentialet for flere arbejdspladser ligger – og ikke mindst potentialet for flere lære- og praktikpladser.

De senere års mange boligbyggeri og gårdsammenlægninger i etageboligområderne har medført, at mange små håndværksvirksomheder og mindre serviceerhverv er blevet tvunget til at lukke eller flytte ud af kommunen. Endvidere er det blevet vanskeligere for sådanne virksomheder at løfte den voksende administrative byrde. Ofte er der tale om virksomheder, der drives af enkeltpersoner, der selv deltager i virksomhedens faglige arbejde og ikke har tilstrækkelige kvalifikationer og økonomi til at leve op til de mange administrative krav, der stilles fra myndighedernes side.
Denne udvikling kan og skal vendes, og der er mindst to veje frem:

1) Både butikker og små håndværksvirksomheder i et boligområde er i sig selv med til at skabe ofte hårdt tiltrængt diversitet og kolorit i området. Og håndværksvirksomhederne kan ydermere inspirere unge mennesker i nærområdet til at lære et håndværk. I forbindelse med byggeri af nye boliger bør der derfor i langt højere grad end hidtil etableres plads til denne type virksomheder.
2) Ligeledes bør der afses plads til samlede områder, hvor flere mindre håndværksvirksomheder og serviceerhverv kan købe eller leje billige grunde og lokaler. I sådanne erhvervscentre kan virksomhederne langt bedre udnytte hinanden, end hvis de er geografisk spredt i et større område. I et erhvervscenter vil virksomhederne i fællesskab fx

kunne ansætte kvalificeret administrativ arbejdskraft til IT-arbejde, til bogholderi, udarbejdelse af regnskaber, udarbejdelse af tilbud i forbindelse med kommunale og private udbud. Derved vil de hver især lettere kunne afvikle de administrative opgaver, som ellers kan tynge den enkelte virksomhed så meget, at ejeren må give op.

4.2 Bemærkninger til Forslagets pkt. 5.B. Bæredygtig lokalisering af erhverv
I AE synes vi rigtig godt om planerne om at placere især arbejdskrafttunge virksomheder stationsnært og derved tilskynde de ansatte til at fravælge privat biltransport og for manges vedkommende derved reducere transporttiden mellem hjem og arbejdsplads.
Det vil være af stor betydning for erhvervslivet, at den resulterende mindre trængsel på vejene medfører en lettelse af varetransporten og den øvrige nødvendige erhvervskørsel.

4.3 Bemærkninger til Forslagets pkt. 5.C. Et bredt udvalg af virksomheder og arbejdspladser
Vil kan godt lide, at der med Forslaget satses på, at byens erhvervsområder skal kunne rumme både store og små virksomheder. Imidlertid er det vigtigt - også for en bæredygtig udvikling, at de mange håndværksvirksomheder og andre mindre virksomheder ikke kun henvises til de større erhvervs- og industriområder. Ved også at integrere sådanne virksomheder i både de gamle og nye boligområder skabes en bæredygtighed i form af langt mindre vare- og persontransport, fordi en stor del af arbejdspladserne kan besættes med borgere fra lokalområdet, og fordi mange af virksomhedernes kunder ofte vil være at finde blandt de øvrige virksomheder og borgere i lokalområdet. Det er i den forbindelse særdeles vigtigt, at håndværksvirksomheder som fx malere, vinduespudsere, blikkenslagere m.fl. kan parkere deres arbejdskøretøjer tæt på kundernes bopæl og ikke - som i fx store dele af Ørestad - er henvist til store parkeringsanlæg i betydelig gåafstand til deres kunder.

Forslaget indeholder ambitiøse mål om, at alle får gode muligheder for at få en uddannelse. AE støtter sådanne mål, men vi vil gerne understrege betydningen af, at også borgere, der brænder for en håndværksmæssig uddannelse, får lige så store muligheder for at få opfyldt deres drøm som borgere, der ønsker sig en anden uddannelse.

Mange især mindre virksomheder har meget svært ved at forstå, administrere og leve op til de ofte meget komplicerede regler og myndighedskrav, de stilles overfor. Vi ser derfor frem til at se virkningerne af den nye erhvervs- og vækstpolitik i København, som stiller os i udsigt, at det bliver nemmere at etablere og drive virksomhed i byen. Især hæfter vi os ved Forslagets tilsagn om, at virksomheder skal ”opleve mindst muligt administrativt besvær” og ikke mindst tilsagnet om, at Københavns Kommune vil være en serviceorienteret medspiller og lægger op til et samarbejde præget af dialog”.

5. Bemærkninger til Forslagets pkt. 6.A.
Vækst, investeringer og jobs via regionalt samarbejde
I AE er vi overbevist om, at det københavnske erhvervsliv vil blive udviklet og styrket, hvis visionen om, at Greater Copenhagen om få år er et internationalt knudepunkt for investeringer og viden, bliver en realitet.

Vi støtter i særdeleshed bestræbelserne på at inddrage Region Skåne og de skånske kommuner i arbejdet med at udvikle Greater Copenhagen. Vi forventer, at et sådant samarbejde i høj grad vil være til gavn for AE's medlemsvirksomheder, hvis beliggenhed er tættere på Skåne end de fleste øvrige virksomheder i hovedstadsområdet.

6. Bemærkninger til Forslagets pkt. 6.B. Internationalt knudepunkt

I Forslaget omtales flere udemærkede projekter, der medvirker til en velfungerende infrastruktur i hovedstadsområdet. Udbygningen af metroen og den kommende togforbindelse mellem København og Ringsted er gode eksempler på dette.

Imidlertid er vi noget overraskede over, at der intet sted i Forslaget er bemærkninger om et eller flere af de mange havnetunnelprojekter, hvor en del af eller hele havneløbet anvendes til at skabe en bæredygtig og velfungerende trafikal løsning på akutte kaotiske fremkommelighed for den kørende trafik i Indre By og på Christianshavn.

End ikke det allerede igangværende projekt i Nordhavnen samt det omfattende tunnelprojekt, der indgår i regeringsgrundlaget for den nye regering, er omtalt i Forslaget.

Efter AE's opfattelse er et projekt med etablering af en tunnel gennem hele Københavns Havn fra Nordhavnen til Sydhavnen med forbindelse til Amagermotorvejen og et passende antal tilkørsels- og afkørselsgrene en nødvendighed for effektivt at løse byens stærkt stigende trængselsproblemer og skabe en hensigtsmæssig og bæredygtig afvikling af både den kollektive, private og erhvervsmæssige trafik gennem byen.

Et sådant projekt er for nogle år siden udarbejdet af Københavnertunnelen ApS, og vi kan derfor stærkt anbefale dette projekt virkeliggjort snarest muligt.

På vegne af Amager Erhvervsråd

Hugo Andersen, formand

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Amager Vest Lokaludvalg

Navn:
Amager Vest Lokaludvalg
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Sundholmsvej 8
Materiale:
Høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg vedr forslag til Kommuneplan 15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10783

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg vedr forslag til Kommuneplan 15.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

AMAGER VEST LOKALUDVALG

Sundholmsvej 8
2300 København S

E-mail
ZZ5K@okf.kk.dk
www.avlu.dk

Center for Byudvikling
Københavns Kommune

HØRINGSSVAR FRA AMAGER VEST LOKALUDVALG VEDR. FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 15.

Lokaludvalget bifalder, at Kommuneplanen har fokus på at styrke de nuværende og kommende københavneres livskvalitet. Vi mener også det er vigtigt at værne om de velfungerende rammer. Her tænker vi særligt på Amager Fælleds herligheder. Vi erkender, at byudvikling er vigtigt og nødvendigt – specielt set i lyset af, at København oplever en stor befolkningstilvækst, og der skal være plads til os alle sammen. Men skolernes friareal, områder til sportslig aktivitet og andre rekreative formål er særdeles vigtige for byen og kan derfor ikke omdannes til boliger uden at livskvaliteten forringes for københavnerne – gamle som nye.

Amager Fælleds vilde natur er netop noget, der gør København unik og som tiltrækker mange borgere. Selv i et byudviklingsperspektiv mener vi, at det vil være uacceptabelt for byen at inddrage mere af Amager Fælled.

Lokaludvalget bemærker også, at når rammen B4 for bebyggelsesforhold udgår, kan Amager Fælledkvarteret bygges tættere og op til 6-7 etager. Det er alt for højt i arkitektonisk og landskabelig sammenhæng lige ud til byens største naturområde, Amager og Kalvebod Fælled (Naturpark Amager).

Lokaludvalget beklager, at friarealet målt i kvadratmeter pr. kommende bolig som sker ved at nedsætte friarealprocenten fra 60% til 50%. Selv om byen skal kunne huse flere beboere i fremtiden og der skal bygges flere boliger, er det vigtigt ikke at give køb på kvalitet og andelen af friareal. Vi mener det er en forringelse af livskvaliteten for de kommende beboere i de nye boliger. Vi anbefaler, at man på lige fod med kravet til procentdel friareal stiller lignende krav for omfanget af bynatur. Desuden mener vi, at der bør laves en kommunal strategi for private arealer og etablering af midlertidig grønne områder og byrum.

20-10-2015

Sagsnr.
2015-0077045

Dokumentnr.
2015-0077045-3

Vi har noteret os, at ordet bæredygtig ofte anvendes i Kommuneplanen i forbindelse med den kommende byudvikling. Byen skal have bæredygtige bygninger, have bæredygtig vækst, være socialt bæredygtig osv. Dette er svært for os at være uenige i. Vi er dog meget mere interesserede i, hvordan præcist man når frem til dette. Det undrer os eksempelvis, at man ændrer parkeringsnormen fra 1:200 til 1:150 i tætbyen og byudviklingsområderne. Dette mener vi ikke bidrager til, at Københavns Kommune bliver CO2-neutral om ti år. Lokaludvalget mener, at de stationsnære områder i byen bør bibeholde en parkeringsnorm på én parkeringsplads pr. 200 kvadratmeter bolig.

Herudover mener vi, at Kommuneplan 15 har for stort fokus på vækst. Lokaludvalget går ind for, at byens udviklingsområder færdigudvikles inden nye igangsættes, så halvtomme nye bykvarterer uden byliv i årrækker undgås. Samtidig bør institutionsudbygningen (især skoler og ældreboliger) være planlagt og finansieret inden byudviklingen igangsættes.

Lokaludvalget støtter en fastholdelse af den overordnede detailhandelsstruktur. Derved håber vi, at kommunen vil være opmærksom på, at en mulig detailhandelsudvidelse på Amager ikke sker på bekostning af detailhandlen på Amagerbrogade.

Amager Vest Lokaludvalg takker Center for Byudvikling for at blive inddraget i udviklingen af Kommuneplan 15.

Med venlig hilsen

Lars Rimfalk Jensen
Formand for Amager Vest Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Amager Øst Lokaludvalg

Navn:
Amager Øst Lokaludvalg
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Jemtelandsgade 3, 4.
Materiale:
Høringssvar vedr. kommuneplan15, Amager Øst Lokaludvalg.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10280

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedr. kommuneplan15, Amager Øst Lokaludvalg.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

AMAGER ØST LOKALUDVALG

Amager Øst Lokaludvalg
Kvarterhuset lok. 417
Jemtelandsgade 3
2300 København S

Telefon
8232 5504
E-mail
E85K@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

Høringssvar vedr. Kommuneplan15

Amager Øst Lokaludvalg takker for høringen om forslag til Kommuneplan 2015. Lokaludvalget har i forbindelse med høringen holdt en række borgerinddragende aktiviteter. Bl.a. har lokaludvalget lavet en udstilling om KP15, hvor borgere har haft mulighed for at stemme på forskellige scenarier, samt holdt dialogmøder med politisk og erhvervsmæssigt fokus. Resultatet af de borgerinddragende aktiviteter er opridset i det medfølgende bilag og i noget omfang indarbejdet i høringssvaret.

Høringssvaret er drøftet og vedtaget på Amager Øst Lokaludvalgs ordinære møde torsdag den 24.september 2015.

Generelle bemærkninger:
I vores interne høringssvar til KP15 har vi opridset en række punkter, som vi finder vigtige for byens udvikling. Vi ønsker fortsat, at der sættes fokus på disse punkter:

- Vi er imod en for kraftig byfortætning, der indskrænker byens nuværende grønne arealer. Herudover bør der arbejdes for flere og permanente tilbud om nyttehaver, urbane fælleshaver og kolonihaver.
- Vi ønsker, at der afsættes arealer og disponeres økonomi til udvikling af de nødvendige kultur-, idræts- og fritidsfaciliteter. Udviklingen af nye faciliteter bør desuden indarbejdes i lokalplaner.
- København bør revurdere sin vækstpolitik og i langt højere grad fungere i et samspil med det øvrige Sjælland i befolknings- og arbejdspladsudvikling.
- Vi ønsker, at der i større omfang satses på kollektive trafikformer og cyklisme, herunder at der gøres mere for børnecyklismen.
- Vi ønsker, at der skabes flere kreative zoner i bydelen.
- Vi ønsker, at rammen for området kaldet Kløverparken (som i dag er et industriområde) bliver ændret til tre nye rammer, så den tredjedel, der ligger tættest ved vandet, bliver udlagt til rekreativt område, en tredjedel udlægges til iværksætteri og en tredjedel til blandet bolig og erhvervsbyggeri, der især giver mulighed for håndværksmæssige erhverv.
- Vi ønsker, at socialt udsatte gruppers situation og tilstedeværelse tænkes ind i KP15, så udsatte grupper anerkendes som ligeværdige borgere i byen. De hjemløse og socialt udsatte mennesker bruger det offentlige rum mere end de fleste andre borgere i byen – på alle tider året rundt. De udsatte grupper har også deres plads i byen. Derfor er det vigtigt at tage højde for deres tilstedeværelse og behov, når parker og pladser renoveres, og når bydelene udvikles og forskønnes.

NOTAT
22-09-2015

Sagsnr.
2015-0209709

Dokumentnr.
2015-0209709-1

Særligt fokus på Nordøstamager
Generelt har Amager Øst Lokaludvalg stort fokus på området Nordøstamager og har følgende bemærkninger til udviklingen.

For lokaludvalget er det vigtigt, at Nordøstamager bliver et blandet område, der både indeholder boliger og forskellige typer af erhverv, herunder håndværksmæssige og liberale erhverv som håndværkere, læger, tandlæger, frisører mv., der kan servicere beboerne i nærområdet.

Lokaludvalget ønsker, at der i kommuneplanen skabes grundlag for etablering af en blandet boligmasse med boliger af varierende størrelse og med forskellige ejerformer. Lokaludvalget foreslår endvidere, at der placeres et plejecenter i den nye bydel, da Amager Øst i dag ikke har et plejecenter. Der er mange ældre i bydelen, som i fremtiden vil have behov for at komme på plejecenter.

Skoler og idræts-/fritidstilbud skal ligeledes indtænkes i området. Ved placering af skoler og daginstitutioner skal der skabes kortest mulig vej til skolen/institutionen i forhold til brugerne, og vejen til og fra skole skal sikres mest muligt. Desuden bør en placering tage hensyn til nærheden til vandet, så dette element kan komme børnene mest muligt til gode. Nye skoler og daginstitutioner skal desuden sikres tilstrækkeligt udeareal som hovedregel på grundplan, og der skal være adgang til faciliteter, der kan bidrage til folkeskolereformens målsætning om daglig motion og idræt. Vi forudsætter derfor, at der i forbindelse med bygning af ny skole også bygges idrætshal med en arena på min. 20x40 meter, så den også kan anvendes af idrætten efter skoletid.

Lokaludvalget ønsker herudover, at der skal være fokus på at sikre den sociale og fysiske sammenhæng og mobilitet mellem det eksisterende Amager Øst og den nye bydel.

Endelig ønsker lokaludvalget, at der i kommuneplanen udpeges områder i Nordøstamager til eksempelprojekter eller bilfrie forsøgsområder, hvor parkeringsnormen kan mindskes efter konkret vurdering i lokalplanen. Dog med en minimumsnorm på 1:300.

Specifikke bemærkninger:
Amager Øst Lokaludvalg fremsender desuden dets specifikke bemærkninger til kommuneplanen i den tidligere foreslåede skabelon, som er indsat på følgende side.

Med venlig hilsen

Ole Pedersen
Formand, Amager Øst Lokaludvalg

Specifikke bemærkninger

Dokument	Kapitel/afsnit	Bemærkninger	Slettes/forslag til ny tekst
Forslag til Kommuneplan 2015	Side 7. 2. afsnit fra starten:	Befolkningsvæksten og flere arbejdspladser udgør ved en koncentreret udbygning grundlaget…	Befolkningsvæksten og flere arbejdspladser udgør grundlaget…
Forslag til Kommuneplan 2015	Side 16 2. afsnit:	I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv trans port.	I København har vi et overordnet mål om at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/5 biler, min. 2/5 cykler og min. 2/5 kollektiv transport.
Forslag til Kommuneplan 2015	Side 16, 2. afsnit, 6. linie:	og vi fastholder med kommuneplanen et mål om, at mindst 3/4 af væksten i trafikken skal være grøn ændres til	og vi sætter med kommuneplanen det mål, at hele væksten i trafikken skal være grøn.
Bilag 5	s. 6-7	Der står Prags Boulevard 94 på s. 6 og Prags Boulevard 92 på s. 7. Er der tale om en fejl eller to forskellige adresser?	
Bilag 5	s. 11	Hedegårdsvej: Det er svært at gennemskue, hvilke ændringer der konkret er tale om. Lokaludvalget er skeptisk overfor en for voldsom forøgning i bebyggelsesprocenten.	
Bilag 5	s. 11	Sadolin: I overensstemmelse med lokaludvalgets høringssvar i den forudgående høring, kan vi ikke gå ind for, at rammen og bebyggelsesprocenten ændres.	
Bilag 6	Tabel 1 s. 10	Amager Strandvej (delområde i Nordøstamager): Lokaludvalget er skeptisk overfor en for voldsom forøgning i bebyggelsesprocenten, men lokaludvalget kan godt støtte den foreslåede rammeændring. Lokaludvalget ønsker herudover, at der i kommuneplanen udpeges områder i Nordøstamager til eksempelprojekter eller bilfrie forsøgsområder, hvor parkeringsnormen kan mindskes efter konkret vurdering i lokalplanen. Dog med en minimumsnorm på 1:300.	
Bilag 6	Tabel 2 s. 14-15 Amager Øst	Nedlæggelsen af B4 rammen bør ikke betyde, at det på nogle af adresserne bliver muligt at bygge mere end i dag.	

Bilag 1

Borgerinddragende aktiviteter i forbindelse med høring af Kommuneplan15, Amager Øst Lokaludvalg

Lokaludvalget har i forbindelse med høringen af Kommuneplan15 afholdt en række borgerinddragende aktiviteter. Disse er:

- udendørs udstilling om KP15
- indendørs udstilling om KP15
- gademøde om KP15
- møde om KP15 med Amager Erhvervsråd
- møde om KP15 med lokalpolitiske vælgerforeninger

Aktiviteterne samt resultaterne heraf gennemgås hernedenfor.

Udendørs vandreudstilling

Hvad: Udstilling om Kommuneplan15 ud fra temaerne: Bolig, Vækst, Grønne områder, Kultur, idræt og fritid, Trafik.

Hvor og hvornår: Amager Strand – Sundbyøster Plads – Lergravsparkens Metrostation – Amagerbro Torv/Metro St. I perioden 24.08-22.09.2015.

Resultat: Udstillingens formål var primært at formidle KP15 til borgere, hvorfor den har været placeret på lokale ”knudepunkter”. Af denne grund er der ikke et egentlig resultat af udstillingen.

Indendørs vandreudstilling

Hvad: Udstilling om Kommuneplan15 ud fra temaerne: Bolig, Vækst, Grønne områder, Kultur, idræt og fritid, Trafik. Udstillingen gav borgerne mulighed for at stemme på skitserede scenarier ud fra temaerne i forhold til kommunens plan og lokaludvalgets holdning hertil.

Hvor og hvornår: Amager Centret – Sundbyøster Hallen – Børnekulturhus Amager – Kvarterhuset. I perioden 26.08-27.09.2015.

Resultat: Udstillingen har givet en ide om borgernes holdning til nogle af kommuneplanens temaer.

I forhold til *trafik* er borgerne enige (579 stemmer) med lokaludvalget i, at kommunen skal arbejde for endnu mere kollektiv transport og cyklisme samt færre biler i byen. 106 mener, at fordelingen 1/3-1/3-1/3, som kommunen lægger op til, er tilpas, og at kommunen gør nok for at skabe grøn vækst.

I forhold til *byens grønne områder* er borgerne overvejende enige (652) med lokaludvalget i, at København har brug for flere nyttehaver, kolonihaver og urbane fælleshaver, hvorimod 122 mener, at der ikke er brug for ekstra fokus herpå.

I forhold til *kultur-, idræts- og fritidsområdet* er borgerne enige (263) med lokaludvalget i, at København skal have flere kultur-, idræts- og fritidsfaciliteter, og at udviklingen heraf skal indarbejdes i lokalplaner. 163 mener derimod, at kommunens strategi om at lægge faciliteter sammen (f.eks. i folkeskolerne) er tilstrækkelig for udviklingen af faciliteter.

I forhold til *vækst* er borgerne overvejende enige (369 stemmer) med kommunen i, at København skal tiltrække virksomheder og investeringer og herigennem blive ved med at være en af de bedste byer i verden. 142 er enige med lokaludvalget i, at der bor nok mennesker i byen; at kommunen derfor ikke behøver tiltrække flere; og at der bør være en mere jævn fordeling mellem land og by.

Møde med Amager Erhvervsråd

Hvad: Dialogmøde med repræsentanter fra det lokale erhvervsliv. Mødet var ikke åbent for "almindelige" borgere. Lokaludvalget holdt indledningsvis et introducerende oplæg til KP15, hvorefter der var debat ud fra følgende punkter:

- udvikling af nye erhverv
- fastholdelse af virksomheder
- hvordan vi skaber flest arbejdspladser
- infrastruktur, der bedst understøtter erhvervslivet

Hvor og hvornår: Hveensvej 7, 28.august kl. 14.45 samt 23.september kl. 14.30.

Resultat: Dialogen med Erhvervsrådet gik især på forholdene for de mindre virksomheder og trafik.

Det er vigtigt, at der er plads til de *små virksomheder* og serviceerhverv i nærområderne. Udviklingen af nye områder og boliger i den københavnske del af Amager betyder stigende grundpriser og ejendomsskatter, hvilket vanskeliggør at skabe en god økonomi i de små virksomheder. Mange lukker eller flytter derfor ud af kommunen. Der er brug for at kunne fastholde erhvervsområder i lokalområdet, hvor der udbydes lokaler til en billig husleje. Der bør være områder/centre til små virksomheder

Herudover har de små virksomheder ofte ikke råd til at ansætte administrationspersonale. De har derfor vanskeligt ved at klare for megen bureaukratisk administration og har svært ved f.eks. at sætte sig ind i det omfattende regelseæt, der er, når de skal byde ind på udbud fra Københavns Kommune. Regelsættet er for omfattende og tilgodeser de store virksomheder, som har råd til at ansætte personale til administration. Det er vigtigt at give gode forhold for virksomhederne, da flere små virksomheder giver chance for flere lærlingepladser og yderligere ansatte.

Erhvervslivet og håndværkere er meget afhængige af den *trafikale struktur* i kommunen, især mulighederne for at komme hurtigt ud til kunderne og for parkering tæt ved kunderne. Mange arbejdstimer spildes i kødannelser. Kommunen bør derfor tilgodese den nødvendige erhvervskørsel for virksomhederne.

Gademøde

Hvad: Gademøde i forbindelse med Miljøpunkt Amagers Park in a Week-uge på Prags Boulevard. Oplæg fra Ingvar Sejer Hansen og Ole Pedersen.

Hvor og hvornår: Prags Boulevard, 16.september kl. 15-17.

Resultat: På grund af arrangementets uformelle karakter og PR var fremmødet af borgere lille. Resultatet bygger derfor på en lille gruppe borgere. Diskussionen på mødet gik overvejende på byens grønne områder og kultur-, idræts- og fritidsfaciliteter.

Trafik var ikke en udpræget del af diskussionen på mødet. Dog blev det nævnt, at der gerne måtte være færre biler i byen – men at der på den anden side heller ikke ønskes flere cykler på den plads, der er i dag.

I forhold til *byens grønne områder* var holdningen blandt borgerne, at der er for få grønne områder i Amager Øst; at det ikke kun handler om områdernes størrelse, men også kvaliteten af områderne; og at det er for dårligt, at midlertidige byhaver nedlægges, når der er et behov for dem. De fremmødte mente derfor, at kommunen skal sikre grønne områder ved nye bebyggelser og planlægge efter mere permanente løsninger, f.eks. af byhaver.

Kommunens *kultur-, idræts- og fritidsfaciliteter* fyldte en stor del af dialogen. Her blev kommunen bl.a. kritiseret for ikke at være gode nok til at reservere grunde til faciliteterne. Den overvejende holdning var, at kommunen skal arbejde for at få flere kultur-, idræts- og fritidsfaciliteter – bl.a. fordi idræt f.eks. spiller ind på unges sociale forhold. Her blev bl.a. fremhævet, at klubberne på Islands Brygge har for lidt plads, og at mange foreninger derfor ikke kan komme til. Herudover blev kommunen opfordret til i højere grad at indgå offentlige-private samarbejder for at kunne lykkes med nye faciliteter.

Møde med politiske vælgerforeninger

Hvad: Dialogmøde med 20 repræsentanter fra lokale vælgerforeninger. De deltagende partier holdt oplæg om deres holdning til KP15, hvorefter der var debat ud fra temaerne:

- Trafik og miljø
- Boliger og grønne områder
- Erhverv og beskæftigelse
- Kultur, fritid og idræt
- Sociale forhold, herunder ældre og marginaliserede grupper

Hvor og hvornår: Geislersgade 17, 17.september kl. 19-21.

Resultat: Nedenfor oplistes i hovedtræk resultatet for de enkelte temaer.

I forbindelse med *trafik* efterlyses bedre tal for trafikken på Amager. Herudover ønskes løsninger, der tilgodeser folk med behov for bil og samtidig giver incitament til dem, der *ikke* har behov for bil (f.eks. billigere boliger, hvor der er færre eller ingen

parkeringspladser). Endelig ønskes generelt bedre kollektiv transport (især til Hvidovre), mindre pendlertrafik ind i byen og bedre forhold for cyklister, f.eks. bredere cykelstier og cykelbanker, hvor man kan låne ladcykler.
I forbindelse med miljø nævnes, at der er for stramme regler for Amagerforbrændingen, og at der ønskes en helhedsplan for Amager Strand og Øresundskysten.

I forhold til *boliger* blev det foreslået, at omegnskommunerne opfordres til at huse nogle af de mange unge, der kommer til byen. Herudover ønskes der generelt ikke en høj bebyggelsesprocent ud mod stranden.
Det er desuden vigtigt at bevare eksisterende *grønne områder* og prioritere grønne lommer ved nybyggeri.

I forbindelse med *erhverv og beskæftigelse* ønskes generelt bedre forhold for små virksomheder, og at Københavns Universitet på Amager kan medvirke til at skabe jobs.

I forhold til *kultur, fritid og idræt* var det centralt, at flere faciliteter og tilbud (svømmehal, udstillingslokaler mm.) skal være med til at skabe liv og fællesskaber.

Dialogen om de *sociale forhold* var især centreret omkring socialt udsatte. Her ønskes at skabe flere muligheder for de udsatte, f.eks. i socialøkonomiske virksomheder, og at integrere socialt/psykisk udsatte i biblioteker, børnehaver, skoler etc. Herudover var der fokus på, at der skal skabes bedre sammenhæng i psykisk syges forløb på tværs af forvaltninger. Endelig skal byrum invitere til fællesskaber.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kirsten Sir Lund

Navn:
Kirsten Sir Lund
Virksomhed / organisation:
Andelsboligforeningen Tagensgård I & II
Postnr:
2200
By:
København N
Adresse:
Tagensvej 126

Københavns Kommune 6. oktober 2015
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

Høringssvar til Kommuneplan 2015

Andelsboligforeningen Tagensgård I & II ønsker Bydelscenter Tagensvej udvidet til også at omfatte Tagensvej 124-126, 2200 København N.

Ejendommen Tagensvej 124 – 126, 2200 København N er i Kommuneplan 2015 udlagt i rammeområde 1982 med betegnelsen B4. Området må i henhold til planen anvendes til boligformål, serviceerhverv såsom butikker, restauranter, liberale erhverv, kollektive anlæg, institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Butikker tillades alene i overensstemmelse med bestemmelser om detailhandel i de generelle bestemmelser.

I Udkastet til Kommuneplan 2015 er Bydelscenter Tagensvej geografisk afsluttet i skellet mellem Tagensvej 122 og 124. Tagensvej 124 – 126 er derfor akkurat ikke omfattet af bydelscentret, hvorfor der, i henhold til planen, ikke må indrettes større butikker i denne del af andelsboligforeningens ejendom.

Aktuelt er der i ejendommens stueetage indrettet et ubemandet tankanlæg. Da Andelsboligforeningen har modtaget en henvendelse fra tankstationens ejer om at omdanne stationen til en moderne dagligvarebutik, ønsker vi hermed at gøre Københavns Kommune opmærksom på dette ønske med henblik på en udvidelse af Bydelscenter Tagensvej til også at omfatte Ejendommen Tagensvej 124-126, 2200 København N.

Bydelscenter Tagensvej indeholder, jf. Kommuneplan 2015 en ramme til nyt butiksareal på 2.200 kvm. Der er derfor alene tale om en fysisk udvidelse af centerafgrænsningen, ikke en udvidelse af omfanget af butiksareal inden for rammen.

Det er et meget stort ønske for Andelsforeningen, at tankstationen kan konverteres til en dagligvarebutik. Vi mener at en dagligvarebutik i langt højere grad vil bidrage til at den bymæssige stemning og karakter der ellers præger Tagensvej. Endvidere oplever vi, at

det ubemandede tankanlæg appellerer til uønsket ophold af grupperinger, der samles, skaber utryghed, støjer og generer ejendommens beboere. Flere gange har politiet måtte tilkaldes for at sikre orden.

Vi vil derfor opfordre til, at Københavns Kommune i Kommuneplan 2015 vil udvide centerområdet og skabe mulighed for konverteringen fra tankstation til dagligvarebutik og dermed give området et løft.

Med venlig hilsen

Andelsboligforeningen Tagensgård I & II

Kirsten Sir Lund
Formand
Tagensvej 126
2200 København N

Materiale:
Hørings svar.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10650

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Hørings svar_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Anna-Klara K. Kjeldgaard

Navn:
Anna-Klara K. Kjeldgaard
Postnr:
1440
By:
Kbh K
Adresse:
Fabriksområdet 99 B

Hermed fremsendes min indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle arbejder for en bæredygtig udvikling, vedligehold og forbedringer af deres nærmiljø.

Ændres anvendelsen af området, fra beboelse til park, står man ikke alene over for en driftmæssig opgave med høje omkostninger, man skubber også biodiversiteten for Københavns området i en negativt retning.

I kraft af den måde christianitterne har plejet og vedligeholdt voldanlægget og de grønne arealer, har der udviklet sig et diverst flora- og fauna liv. Endvidere er området på Københavns top tre, hvad angår arealer med høj naturværdi, hvilket også fremgår af DMU's rapport omkring naturkvalitet i bynatur.

Det er min overbevisning at årsagen til denne udvikling i høj grad skyldes tiltag fra beboerne af de pågældende områder og medarbejderne fra Christianias selvforvaltning. Områdets beboer, gør i form af daglig opsyn og små kontinuerlige plejetiltag, et kæmpe stykke arbejde der tilgodeser de arter der har etableret sig, samtidig med at der vises hensyn til kulturarven. Drivkræften bag dette arbejde kommer i høj grad fra beboelsen i området. Beboerne er desuden også med til at sikre visse arealer holdes mere eller mindre uforstyrret. Udlægges området til park, som lokalplanen ligger op til, indbydes der til et langt større publikumspres og dermed en anden og mere ukontrolleret slitage på arealerne. Dette vil gå ud over biodiversiteten og desuden blive en tung driftmæssig opgave for kommunen.

I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.

Jeg vil derfor opfordre til både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.

Med venlig hilsen
Anna-Klara K. Kjeldgaard

Materiale:
Høringssvar fra skov -og landskbasingeniør.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10607

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar fra skov -og landskbasingeniør.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Stig Løcke

Navn:
Stig Løcke
Postnr:
4200
By:
Slagelse
Adresse:
Nytorv 9,b 4.sal

Se under punktet materiale, for fuld tekst:

Høringssvar til kommuneplanrevisionen vedrørende rammer for lokalplanlægningen i bydelen Valby
I Københavns kommunes forslag til revision af Kommuneplanen er området syd for Høffdingsvej og øst for August Wimmersvej fortsat udlagt til blandet erhverv.
Vi skal på vegne af ejeren af ejendommen Høffdingsvej 32 -36 anmode om at planen for ejendommen beliggende Høffdingsvej 32-36 ændres, således at ejendommen i Kommuneplanen udlægges til boligformål.
Området langs Høffdingsvej fremtræder i dag ikke som et erhvervsområde, men som et område med skoler, børneinstitutioner, liberale erhverv og kun enkelte erhvervsvirksomheder typisk som lager.
Vi har til støtte for ansøgningen udarbejdet vedlagte oversigt der viser anvendelsen på de enkelte parceller i området i dag, men med Høffdingsvej 32-36 udlagt til boligformål som ansøgt.
Samtidig er hele området nord for Høffdingsvej et eksisterende boligområde med etageboliger og syd for jernbanen er der på de tidligere grønttorvsarealer planlagt nye boliger. Længere mod øst er der etableret et nyt stort boligområde på de tidligere Fl. Schmidt arealer. Der er fra Høffdingsvej stiforbindelse til dette boligområde gennem Fl. Schmidts arealer.
Vi finder det på den baggrund naturligt, at der gives mulighed for at indrette attraktive og billige boliger i ejendommen Høffdingsvej 32-36.
Projektet for indretning af boliger omfatter indledningsvis en gennemgribende sanering med nedrivning af tidligere produktionsbygninger i 1 og 2 etager. Ligeledes nedrives sidebygningen mod øst.
Herved frilægges bygningerne i 3, 4 og 6 etager og disse vil efter renovering fremstå som byggeri i høj arkitektoniske kvalitet fra den tidsperiode. Som afrunding af boligbebyggelsen tilføjes en ny bygning i 4 etager med attraktive opholdsarealer på taget. Med opførelse af den nye bygning opstår et stort fælles gårdrum der beplantes og indrettes til friareal for beboerne.
Der samlede etageareal vil andrage ca. 10.000 m2 svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 110.
Der indrettes parkeringspladser i den vestlige og den østlige del grunden, som vist på situationsplanen, og der indrettes et yderligere fælles friareal ved hovedindgangen fra Høffdingsvej.
På baggrund af drøftelser med Teknisk Forvaltning udlægges i områdets østskel areal til

en stiforbindelse, der via en tunnel under jernbanen skaber forbindelse til de kommende boligområder på grønttorvsarealet.
For at beskytte boligerne for støj fra jernbanen vil der blive etableret en 6 meter høj støjskærm. Støjskærmen udføres med en beplantet base kombineret med glas for at sikre transparens i forhold til boligerne og opholdsarealerne.
Vi henviser til bilag med projektbeskrivelse og illustrationer, der beskriver de nævnte kvaliteter.
Der vedlægges endvidere støjrapport der dokumenterer at støjkrav i forhold til boliger overholdes.
Vi deltager gerne i et møde med det politiske udvalg om sagen.

Materiale:
Bilag 3 Støjrapport.pdf [1]
Bilag 2 Projektbeskrivelse.pdf [2]
Bilag 1 Høffdingsvej - Areal anvendelse.pdf [3]
Høringssvar.pdf [4]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [5]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10631

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 3 Støjrapport.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 2 Projektbeskrivelse.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Høffdingsvej - Areal anvendelse.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar_15.pdf
[5] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

arkitekterne.as

Holbæk
Ahlgade 40A
4300 Holbæk
5943 4811

Slagelse
Nytorv 9B, 4. sal
4200 Slagelse
5852 3946

Høffdingsvej 32-36

Høringssvar | Slagelse den 14.10.2015

Københavns Kommune.

Høringssvar til kommuneplanrevisionen vedrørende rammer for lokalplanlægningen i bydelen Valby

I Københavns kommunes forslag til revision af Kommuneplanen er området syd for Høffdingsvej og øst for August Wimmersvej fortsat udlagt til blandet erhverv.

Vi skal på vegne af ejeren af ejendommen Høffdingsvej 32 -36 anmode om at planen for ejendommen beliggende Høffdingsvej 32-36 ændres, således at ejendommen i Kommuneplanen udlægges til boligformål.

Området langs Høffdingsvej fremtræder i dag ikke som et erhvervsområde, men som et område med skoler, børneinstitutioner, liberale erhverv og kun enkelte erhvervsvirksomheder typisk som lager.

Vi har til støtte for ansøgningen udarbejdet vedlagte oversigt der viser anvendelsen på de enkelte parceller i området i dag, men med Høffdingsvej 32-36 udlagt til boligformål som ansøgt.

Samtidig er hele området nord for Høffdingsvej et eksisterende boligområde med etageboliger og syd for jernbanen er der på de tidligere grønttorvsarealer planlagt nye boliger. Længere mod øst er der etableret et nyt stort boligområde på de tidligere Fl. Schmidt arealer. Der er fra Høffdingsvej stiforbindelse til dette boligområde gennem Fl. Schmidts arealer.

Vi finder det på den baggrund naturligt, at der gives mulighed for at indrette attraktive og billige boliger i ejendommen Høffdingsvej 32-36.

Projektet for indretning af boliger omfatter indledningsvis en gennemgribende sanering med nedrivning af tidligere produktionsbygninger i 1 og 2 etager. Ligeledes nedrives sidebygningen mod øst.

Herved frilægges bygningerne i 3, 4 og 6 etager og disse vil efter renovering fremstå som byggeri i høj arkitektoniske kvalitet fra den tidsperiode. Som afrunding af boligbebyggelsen tilføjes en ny bygning i 4 etager med attraktive opholdsarealer på taget. Med opførelse af

den nye bygning opstår et stort fælles gårdrum der beplantes og indrettes til friareal for beboerne.

Der samlede etageareal vil andrage ca. 10.000 m2 svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 110.

Der indrettes parkeringspladser i den vestlige og den østlige del grunden, som vist på situationsplanen, og der indrettes et yderligere fælles friareal ved hovedindgangen fra Høffdingsvej.

På baggrund af drøftelser med Teknisk Forvaltning udlægges i områdets østskel areal til en stiforbindelse, der via en tunnel under jernbanen skaber forbindelse til de kommende boligområder på grønttorvsarealet.

For at beskytte boligerne for støj fra jernbanen vil der blive etableret en 6 meter høj støjskærm. Støjskærmen udføres med en beplantet base kombineret med glas for at sikre transparens i forhold til boligerne og opholdsarealerne.

Vi henviser til bilag med projektbeskrivelse og illustrationer, der beskriver de nævnte kvaliteter.

Der vedlægges endvidere støjrapport der dokumenterer at støjkrav i forhold til boliger overholdes.

Vi deltager gerne i et møde med det politiske udvalg om sagen.

Med venlig hilsen

Stig Løcke

Arkitekt MAA

BILAG:

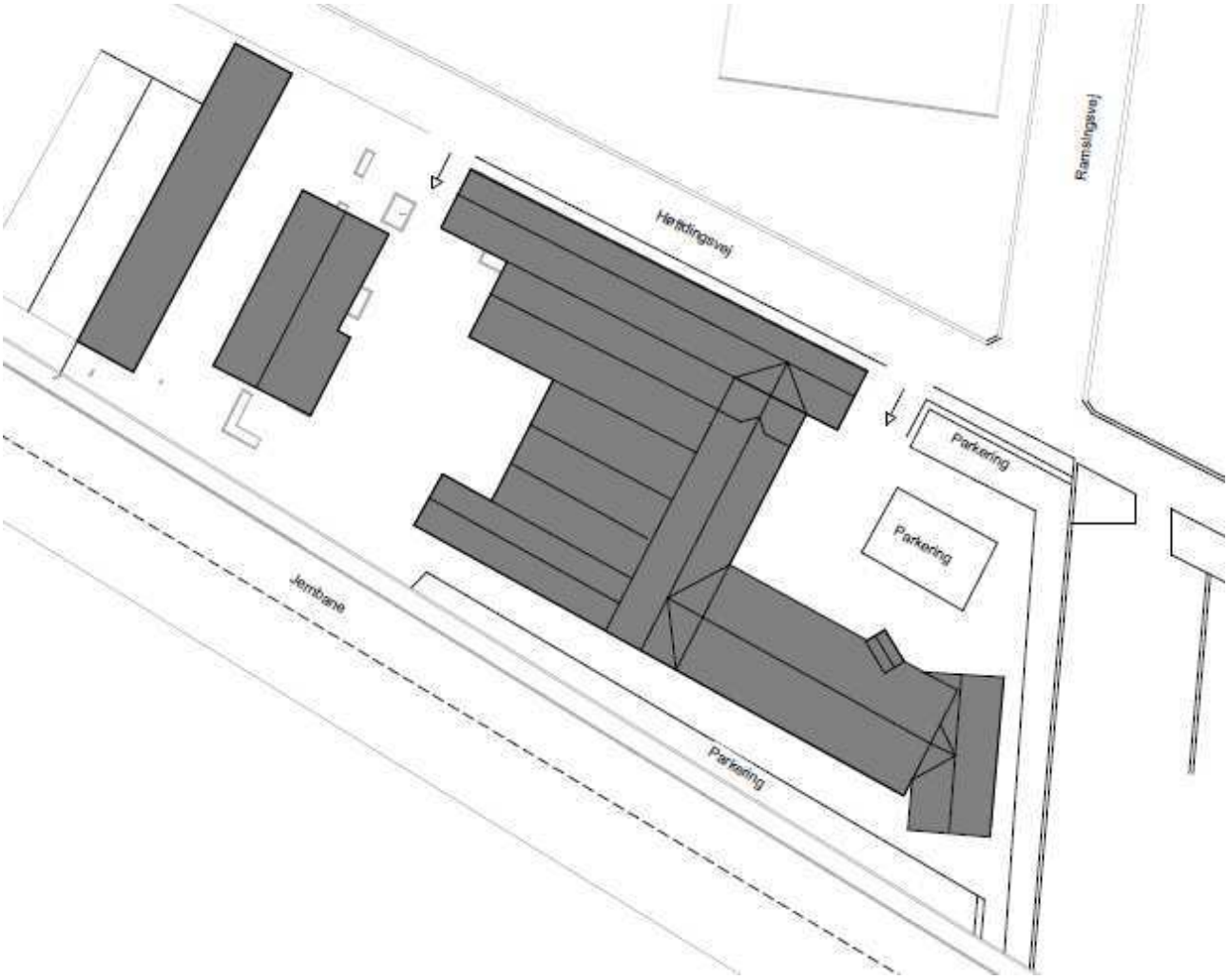
- Bilag 1 – Kort med arealanvendelse langs Høffdingsvej.
- Bilag 2 – Projektbeskrivelse med skitseforslag til boliganvendelse.
- Bilag 3 – Støjrapport.

Eksisterende bygninger

Indkørsel til Høffdingsvej 36 til bygninger i 4 og 6 etager – her set fra nord

Den eksisterende erhvervsejendom på Høffdingsvej 32-36 består primært af et 3-fløjet bygningsanlæg i 3-6 etager med lave garage- og depotbygninger samt en række haller med nordvendte shedtage. Sidstnævnte bygninger nedrives, således at den 3-fløjede hovedbygning står tilbage. Tættest langs jernbanen mod sydøst ligger en meget dyb bygning i 6 etager, som i sin fysiognomi er velegnet til indretning af et antal ungdomsboliger. Vinkelret på denne ligger en L-formet bygning i 3 og 4 etager. Disse er velegnede til indretning af ejerlejligheder. Bygningernes egnethed til boligformål og deres konstruktioner vil minimere omkostningerne til ombygningen, så der kan tilbydes boliger til attraktive priser.

Bygningen langs Høffdingsvej i 3 etager



Eksisterende situationsplan af erhvervsbygningen med udbygninger mod vest, syd og øst, som fjernes.

Fremtidig anvendelse af bygninger og grund

De 4 bygninger – her set fra sydvest – danner et attraktivt gårdrum som fælles friareal

Efter nedrivning af garage- og depotbygningerne samt hallerne med shedtage, er det muligt at etablere en ny bygning mod vest i 4 etager med boliger, - evt. almene boliger. Herved opstår et varieret og sammenhængende, 4-fløjet bygningsanlæg i 3-6 etager.

Bygningerne renoveres på tag og fag, så de grå - lidt støvede - eksisterende erhvervsbygninger kommer til at fremtræde hvidpudsede med et varieret facadeudtryk af rytmisk placerede, transparente altaner. Altansiderne tænkes beklædt partielt med glas og oplukkelige skydevinduer, hvilket sammen med den effektive støjskærm yderligere vil minimere lyden fra jernbanen, hvis ønskeligt.

Den nye bygning danner sammen med den L-formede bygning et hesteskoformet bygningsanlæg med åbningen mod syd. Herved skabes et stort, attraktivt, fælles gård- og havemiljø som fællesareal for bebyggelsen med masser af sol, plads og luft.

Alle lejligheder i det hesteskoformede bygningsanlæg udstyres med afskærmede, transparente altaner mod syd og vest.

På taget af den nye bygning etableres et grønt taghavemiljø som fællesareal for bebyggelsen og med adgang fra trappetårnene. Taghaven overdækkes af en plantebegroet pergola i træ, som partielt gennembrydes i større felter, så sollys og mindre træer kan komme uhindret gennem den. Dele af pergolaen tænkes udført med et system af vandtætte, transparente overdækninger, så beboerne også kan færdes og opholde sig på tagterrassen i regnvejr.

Nordøst for den 6 etagers høje boligblok med ungdomsboliger etableres ligeledes et større fælles friareal.

Grunden

Indkørsel og parkering sker mod vest og øst. Resten af grunden indrettes som fælles friarelaer.

Støjskærmen mod jernbanen syd for grunden udføres med en grøn, begroet base og transparent glasparti i toppen ligeledes begroet med slyngplanter på rytmisk placerede felter af espalier.

Langs jernbanen mod syd etableres en 6 meter høj støjskærm. Den nederste del af støjskærmen er en 1½ meter høj, tæt plantebegroet sokkel med en høj øvre del på 4½ meter i transparent glas. Støjskærmen udstyres med rytmisk placerede espalier-elementer i træ med slyngplanter i fuld skærmhøjde, så man får en grøn, transparent og smuk skærmvæg.

Enkelte steder kan espalieret udformes som skyggefulde porte af espalier og pergola i træ, som vil give varierede muligheder for ophold i læ og ly.

Der er indkørsel til ejendommen fra Høffdingsvej både mod øst og vest, og der er parkering begge steder. Antal af parkeringspladser er i overensstemmelse med København kommunes regler. Langs grundens østskel gives plads til et kommende stiforløb under jernbanen, således at kvartererne syd og nord for jernbanen bindes sammen.

Det samlede etageareal vil andrage ca. 10.000 m2, og bebyggelsesprocenten vil være ca. 110.

Stig Løcke, arkitekt MAA
arkitekterne as – sl@arkitekterne.as
tlf.: 40 16 59 43

Boliger

Erhverv

Institutioner

Liberalt erhverv

REV.	DATO	EMNE

TEGN.NR.
A101

Høffdingsvej

ADRESSE

SAG 0001

Areal anvendelse

MÅL 1 : 100

FORMAT A3

DATO 10/09/15

ARK. TW/SL

KON.

arkitekterne.as
Nytorv 9B, 4. sal
4200 Slagelse
ms@arkitekterne.as
T 58 52 39 46

We help ideas meet the real world

Teknisk Notat

Togtrafikstøj beregnet ved planlagt bebyggelse på Høffdingsvej 32-36 i Valby

Udført for Høffdingsvej 32-36, 2500 Valby A/S

TC-100842 Revision 2

Sagsnr.: I100759

10. juli 2015

DELTA
Venlighedsvej 4
2970 Hørsholm
Danmark

Tlf. +45 72 19 40 00
Fax +45 72 19 40 01
www.delta.dk
CVR nr. 12275110

Titel
Togtrafikstøj beregnet ved planlagt bebyggelse på Høffdingsvej 32-36 i Valby

Journal nr.	**Sagsnr.**	**Vores ref.**
TC-100842 Rev. 2	I100759	JEL/ilk

Rekvirent
Høffdingsvej 32-36, 2500 Valby A/S
Høffdingsvej 34
2500 Valby

Rekvirentens ref.
Jan Procida

Bemærkning
I dette reviderede notat er der indsat beregningspunkter på 3. sal af de to fløjbygninger. Desuden er cykelskurets højde justeret. Notatet erstatter notat TC-100842 af 3. juli 2015.

DELTA, 10. juli 2015

Jens E. Laursen
Akustik

Indholdsfortegnelse

1. Baggrund 4

2. Støjberegninger 4

2.1 Trafikmængder for tog 5

2.2 Den nye København-Ringsted bane 5

2.3 Vejledende grænseværdier for støj fra tog 6

2.4 Beregningsresultater for støj fra tog 7

3. Kort over støj fra jernbanen 7

1. Baggrund

I forbindelse med undersøgelser omkring den planlagte bebyggelse på Høffdingsvej 32-36 har Jan Procida bedt DELTA om at beregne togstøjens udbredelse på facaderne og opholdsarealerne af det planlagte byggeri, som vist i skitseforslaget til bygningens udformning i Figur 1.

Mod syd findes en eksisterende 3 m høj støjskærm i skellet til jernbanearealet på den vestlige del af matriklen. På Figur 1 ses denne støjskærm forlænget mod øst i hele matriklens længde. I beregningerne er der antaget en skærmhøjde på 6 m.

Figur 1
Skitseforslag fra arkitekterne.as.

2. Støjberegninger

Der er opbygget en geometrisk-akustisk 3D-model af byggeområdet på grundlag af digitale kort, trafiktal fra Banedanmark og skitseforslag fra arkitekterne.as.

Beregningerne er udført ved hjælp af beregningsmetoden Nord2000 med støjparameteren L_{den}, som beregnes som en vægtet værdi af støjen i dag-, aften- og natperioden (L_d, L_e og L_n). Programmet SoundPLAN version 7.3 (2015-04-17) er anvendt til beregningerne.

Dæmpningen af refleksioner i facader (refleksionstabet) for den højeste (eksisterende) bygning, som vender ud mod jernbanen, er sat til 1 dB, hvilket svarer til en forholdsvis glat facademur uden fremspring.

Bygningsfacaderne, der vender ind mod gården, forventes udført med altaner, hvilket er sat til 2 dB i refleksionstab i beregningsprogrammet SoundPLAN.

Ved lydudbredelsesberegningerne er terrænet i akustisk henseende regnet plant og hårdt (impedansklasse G). Områder med græs er regnet som impedansklasse D.

Trafikmængden på jernbanen er beregnet for 2013 på basis af tallene fra Banedanmark.

2.1 Trafikmængder for tog

Trafikmængderne anvendt i støjberegningerne er fremskaffet 25. august 2014 af Nikolaj Frederiksen fra Banedanmark. Tallene stammer fra undersøgelsen: ”Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg” fra 2014. I Tabel 1 er trafikmængderne angivet i dag-, aften- og natperioden som årsmiddeldøgn (á 1000 m).

Togmeter for årsmiddeldøgn (x 1000 m)	**Kl. 07-19**	**Kl. 19-22**	**Kl. 22-07**	**Hastighed**
	[km]	[km]	[km]	[km/t]
Godstog, Hvidovre Fjern – Kastrup	9,3	2,3	7,0	92
Persontog (IC3), Hvidovre Fjern – Vigerslev – Kbh.	9,6	1,7	0,7	92
S-tog (IC4), Ny Ellebjerg – Vigerslev	12,4	1,5	2,6	75

Tabel 1
Trafikmængde for jernbanestrækningen ud Høffdingsvej 32-36, angivet som togmeter fordelt på dag, aften og nat for 2013. Hastigheden er beregnet som en logaritmisk middelværdi af stækningshastigheden og køreplanshastigheden.

2.2 Den nye København-Ringsted bane

I efteråret 2014 kom projektforslaget til den kommende togforbindelse mellem København og Ringsted i høring. I forbindelse hermed udsendtes i oktober 2014 et fagnotat: ”Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg”, som bl.a. beskriver konsekvenserne for støjniveauet i området – også i anlægsfaserne. Især fase 4-A vil være støjende på Høffdingsvej 32-36.

Togprojektet betyder bl.a., at der kommer et nyt togspor til togtrafikken mellem Køge og KBH/Kastrup. Trafikmængden og sammensætningen vil ændres efter 2018, hvor projektet skulle være færdigt, men effekten heraf i området omkring Høffdingsvej 32-36 kendes ikke i detaljer. Som det ser ud nu, vil mængden af godstog forøges med ca. 40 %, mens mængden af persontog mellem Hvidovre og Vigerslev/KBH nedsættes med ca. 70 %. Samlet set kan der nok forventes ca. 90 % mere togtrafik, når den nye bane er etableret. Det nye spor kommer til at ligge syd for de øvrige spor og dermed længere væk fra den planlagte bebyggelse på Høffdingsvej 32-36, så støjen dæmpes mere fra dette spor end fra de øvrige spor.

I KBH-Ringsted projektet planlægges der desuden at forhøje den eksisterende støjskærm i skellet til Høffdingsvej 32-36.

2.3 Vejledende grænseværdier for støj fra tog

Støj fra jernbaner er reguleret af Miljøstyrelsens tillæg til vejledning nr. 1/1997: ”Støj og vibrationer fra jernbaner”, juli 2007. Heri er angivet de vejledende grænseværdier for bl.a. boligområder og opholdsarealer:

Områdetype	**L_{den}**
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser ol.	59 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler ol. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og bydelsparker.	64 dB
Hoteller, kontorer mv.	69 dB

Tabel 2
Vejledende grænseværdier fra Miljøstyrelsens Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner, juli 2007.

Støjgrænsen for togstøj på L_{den} = 64 dB for opholdsarealer gælder generelt – også ved erhvervsbyggerier.

Ved ”huludfyldning” kan det tillades at opføre boliger, hvor der er mere end L_{den} = 64 dB, hvis det sikres, at støjen indendørs med åbne vinduer ikke overstiger L_{den} = 52 dB, og at støjniveauet på udendørs opholdsarealer ikke overstiger L_{den} = 64 dB. Dette betyder i praksis, at støjniveauet på den stille facade bør være under L_{den} = 64 dB.

Tilsvarende kan der tillades erhvervsbyggeri, herunder hoteller, hvor der er mere end L_{den} = 69 dB, hvis det sikres, at støjen indendørs med åbne vinduer ikke overstiger L_{den} = 57 dB.

Udendørs støjniveau	**$L_{den} \leq 64$ dB**	**$L_{den} > 64$ dB**
BR10		$L_{den} \leq 33$ dB Lukkede vinduer
Planlovgivning (MST Tillæg til Vejl. 1/1997, juli 2007)		Evt.* $L_{den} \leq 52$ dB Åbne vinduer Specielle løsninger

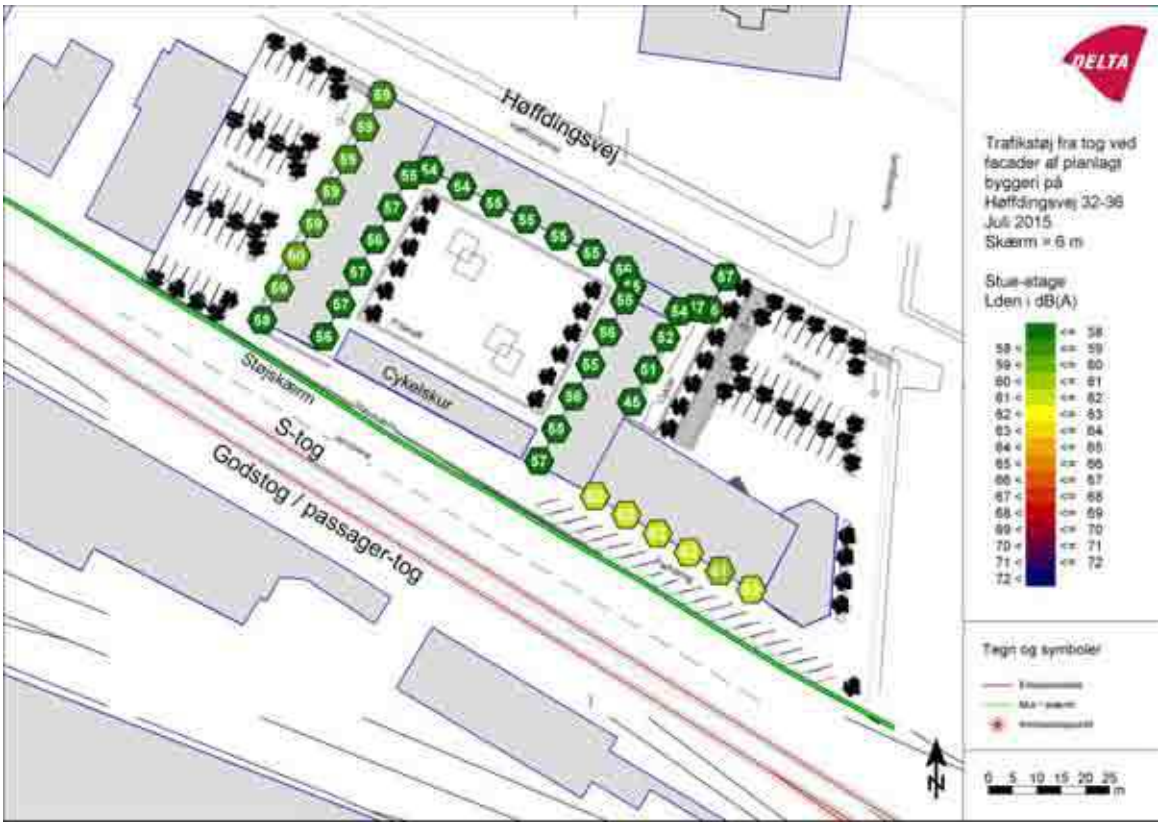
Tabel 3
*Grænseværdier for togstøj indendørs i boliger mv. med lukkede og åbne vinduer. Fra Referencelaboratoriets Orientering nr. 46 – 2. udgave: ”Indendørs støjniveau med åbne vinduer”, RL20/12. *) Byfornyelse, vitalisering eller huludfyldning i eksisterende byområder.*

Københavns Kommune har desuden udformet retningslinjer i ”Miljø i byggeri og anlæg, 2010”, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er anvendt. Her nævnes også muligheden for at etablere boliger (”huludfyldning”) på steder, hvor trafikkens støjniveau kan være op til L_{den} = 73 dB(A). Nogle af forudsætningerne herfor er, at der er under 64 dB på alle udendørs opholdsarealer, og at bebyggelsen indrettes med særlig støjisolering eller -afskærmning.

2.4 Beregningsresultater for støj fra tog

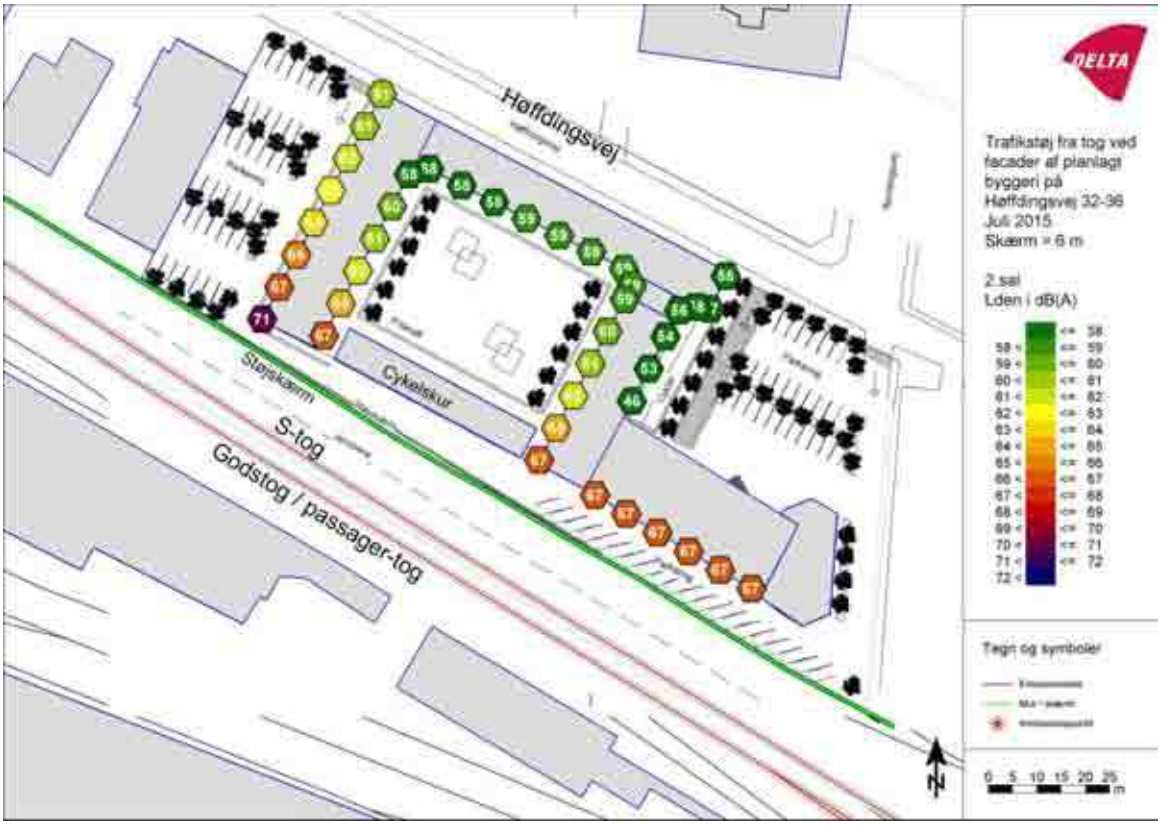
Resultatet af beregningerne af støjen fra jernbanen til facaderne er vist på Figur 2 – Figur 8. Værdierne er fritfeltværdier, idet der ikke er medregnet refleksion fra egen facade.

3. Kort over støj fra jernbanen



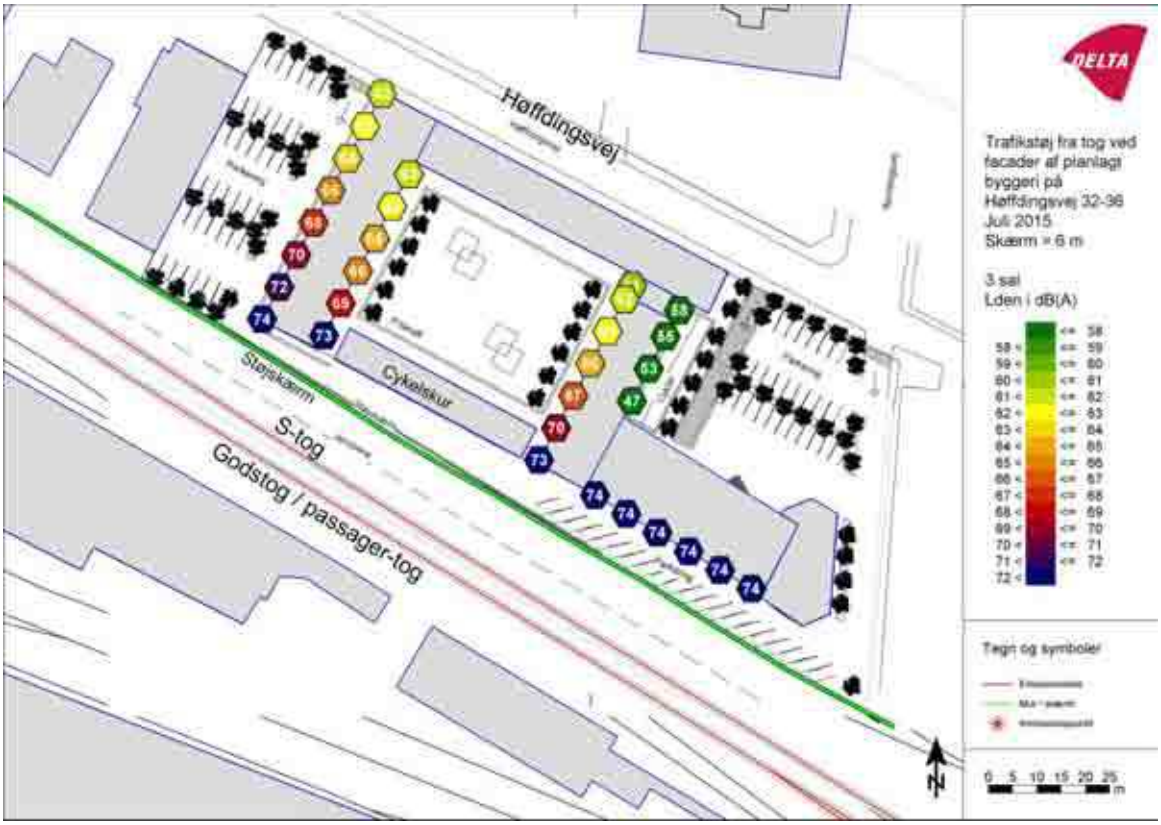
Figur 2
Støj fra tog. Stueetagen – beregnet støj på facader angivet som L_{den} i dB(A) (fritfeltværdier). Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36. Vest for matriklen er skærmen 3 m høj, idet den udgøres af den eksisterende skærm. Denne skærm forventes dog forhøjet i forbindelse med anlægning af København-Ringsted banen, som nævnt i fagnotat: ”Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg”.

Figur 3
Støj fra tog. 1. sal – beregnet støj på facader angivet som L_{den} i dB(A) (fritfeltværdier). Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36. Vest for matriklen er skærmen 3 m høj, idet den udgøres af den eksisterende skærm. Denne skærm forventes dog forhøjet i forbindelse med anlægning af København-Ringsted banen, som nævnt i fagnotat: "Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg".

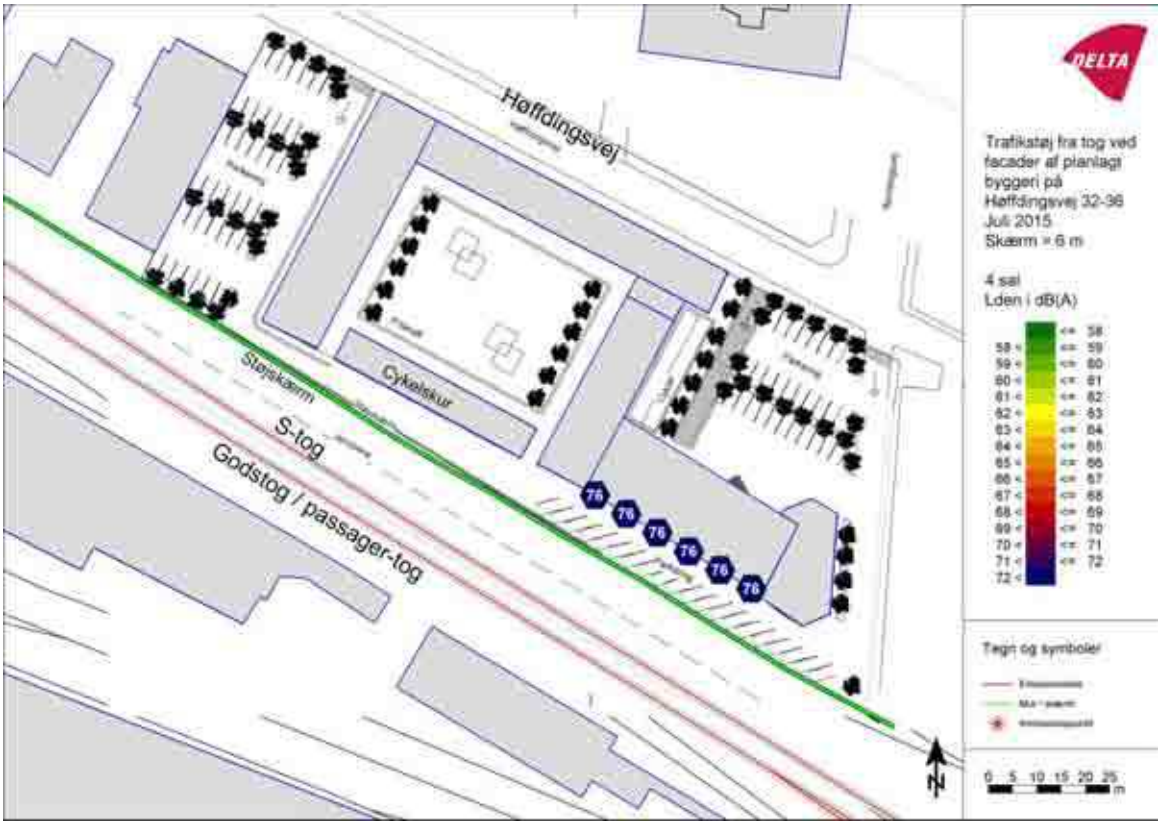


Figur 4

Støj fra tog. 2. sal – beregnet støj på facader angivet som L_{den} i dB(A) (fritfeltværdier). Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36. Vest for matriklen er skærmen 3 m høj, idet den udgøres af den eksisterende skærm. Denne skærm forventes dog forhøjet i forbindelse med anlægning af København-Ringsted banen, som nævnt i fagnotat: "Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg".

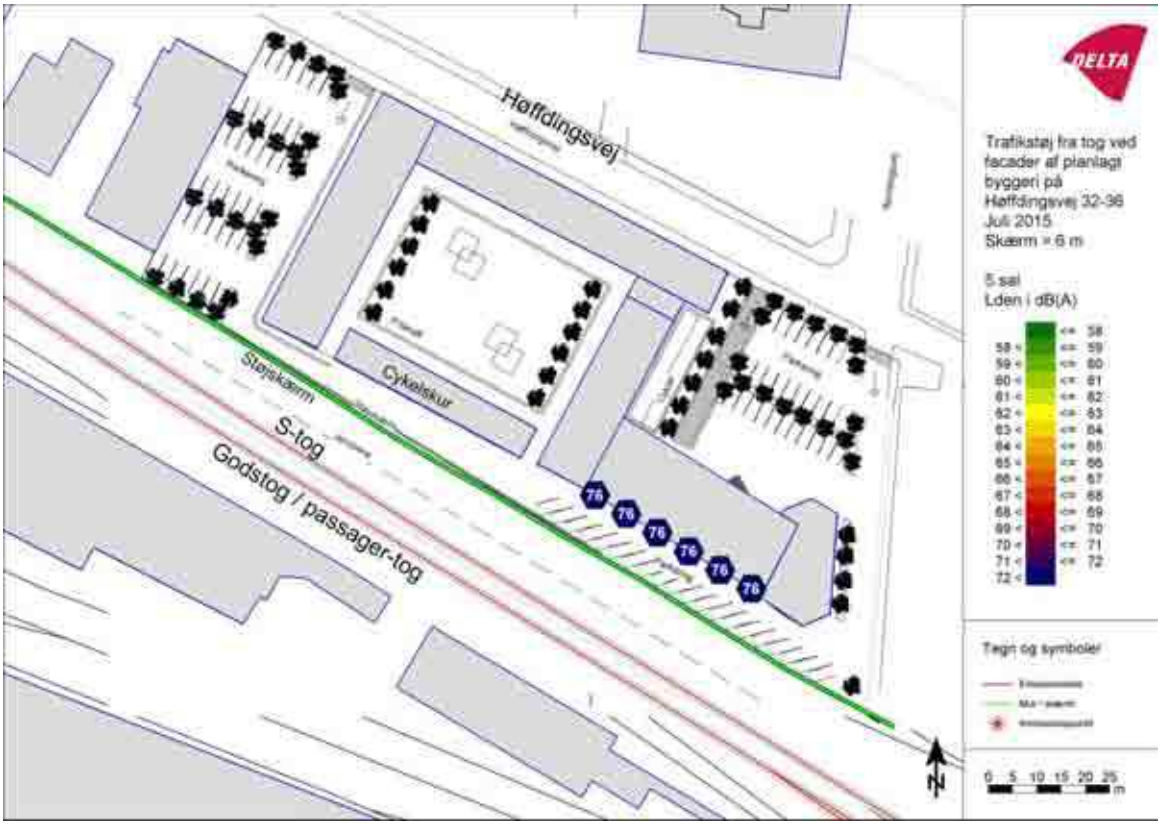


Figur 5
Støj fra tog. 3. sal – beregnet støj på facader angivet som L_{den} i dB(A) (fritfeltværdier). Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36. Vest for matriklen er skærmen 3 m høj, idet den udgøres af den eksisterende skærm. Denne skærm forventes dog forhøjet i forbindelse med anlægning af København-Ringsted banen, som nævnt i fagnotat: "Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg".



Figur 6

Støj fra tog. 4. sal – beregnet støj på facader angivet som L_{den} i dB(A) (fritfeltværdier). Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36. Vest for matriklen er skærmen 3 m høj, idet den udgøres af den eksisterende skærm. Denne skærm forventes dog forhøjet i forbindelse med anlægning af København-Ringsted banen, som nævnt i fagnotat: "Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg".



Figur 7
Støj fra tog. 5. sal – beregnet støj på facader angivet som L_{den} i dB(A) (fritfeltværdier). Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36. Vest for matriklen er skærmen 3 m høj, idet den udgøres af den eksisterende skærm. Denne skærm forventes dog forhøjet i forbindelse med anlægning af København-Ringsted banen, som nævnt i fagnotat: "Støj og vibrationer – Fagnotat – Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg".

Figur 8
Støj fra tog. Farvede konturplots af støjen på opholdsarealet i gårdrummet i højden 1,5 m. Støjskærmen mod jernbanen er i beregningerne forudsat at være 6 m høj ud for Høffdingsvej 32-36.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Peter Soldbro Dubin

Navn:
Peter Soldbro Dubin
Virksomhed / organisation:
A/S Fiedler & Lundgren
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Emdrupvej 22

Vedrørende Bydelscenter Emdrupvej
Som ejer af ejendommen Emdrupvej 22, i Bydelscenter Emdrupvej, anmodes hermed om at begrænsningen på max 1000m2 for dagligvarer fjernes.
Ligeledes ønskes begrænsningen på 500m2 pr. udvalgsvarebutik fjernet.
Efterspørgslen går i retning af større butikker på de begrænsede arealer, der er til centerområder i KBH kommune.
Et bydelscenter giver mulighed for op til 3500m2 dagligvarebutik, og der ønskes mulighed for at kunne bruge af denne ramme for centerområdet som helhed.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10452

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ane Gro Jørgensen

Navn:
Ane Gro Jørgensen
Virksomhed / organisation:
Banedanmark
Postnr:
2100
By:
Købehavn Ø
Adresse:
Amerika Plads 15

Vedr: Kalvebod brygge vest, Kommuneplan 15 – Den sammenhængende by samt forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 485,
Kalvebod Brygge Vest

Københavns kommune har Kommuneplan 15 i høring. I forbindelse med høringen ønsker Banedanmark at frembringe et grundejerønske om at byggeretten i Kommuneplan 15 for lokalplansområdet ”Kalvebod Brygge Vest omr. II” udvides med op til 10.000 etagemeter ekstra.

Banedanmark har før sommeren holdt møde med Københavns Kommune ved Bertha Lysgaard og Simon Schou Jakobsen. På mødet blev det bl.a. aftalt at Banedanmark ved denne høring skulle fremsætte ovenstående ønske. Dette er Banedanmark ligeledes blevet opfordret til af Laila Echammari,

Banedanmark er tidligere af kommunen blevet bedt om at udarbejde et forslag til afslutningen af det grønne areal som er opstået mellem bygningsstyrelsens administrationsbyggeri og trafiktårnet øst, efter at bygningsstyrelsen har valgt ikke at udnytte hele arealet omkring trafiktårnet øst som det oprindeligt var tænkt i lokalplanen for området.

I den oprindelig lokalplan var tanken at rummet mellem husene skulle fungere som bypark for beboerne på Vesterbro, og som et grønt areal de mange cyklister kunne vælge at krydse, når de skulle igennem byen.

Mellemrummet mellem Trafiktårnet Øst og Bygningsstyrelsen byggeri til den fremtidige administration er blevet så stort og ikke mindst åbent ud mod Vasbygade, at det er svært at forestille sig et grønt område som vil kunne fungere, da både støj og vind ville være en meget væsentlig faktor på det område.

Derfor foreslår Banedanmark at man giver mulighed for byggefelt på hjørnet ud mod Vasbygade for at skærme for trafikstøj og vind, som det oprindelig var tænkt i lokalplanen. Byggeriet skal være ’den nye Vesterport’ og skal være med til at definere indkørslen til København på dette meget markante hjørne.

Huset skal respektere det grønne område ind mod Trafiktårnet Øst ved at terrassere opad

ud mod vejen og danne fuld højde ud mod hjørnet. Huset udføres som to længer der forholder sig til Metroens spor under jorden og til sidst ud mod hjørnet forbindes med hinanden. På den måde dannes porten som man bevæger sig igennem for at komme ind på det grønne areal og videre rundt i forløbet.

Der vil i alt kunne bygges ca. 7500-10000 m2 stigende fra 1 etage ind mod det grønne areal og op til 8 etager ud mod Vasbygade. Der etableres offentlige arealer som cafe og kantine i stueplan henvendt ud mod arealet, og resten af huset fungerer som erhverv.

Derfor anser Banedanmark indførelsen af endnu et byggefelt på området som en løsning til at fuldende bearbejdelsen af området og det grønne areal mellem husene, samt definere indkørslen til København på det meget markante hjørne.

Forslaget fremgår af de følgende modelfotos samt tegninger.

Materiale:
Lokalplan kalvebod 1.doc [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10604

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Lokalplan kalvebod 1.doc
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Bispebjerg Lokaludvalg

Navn:
Bispebjerg Lokaludvalg
Postnr:
2400
By:
København
Adresse:
Rentemestervej 76
Materiale:
Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar Kommuneplan 2015 endelig.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10588

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar Kommuneplan 2015 endelig.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

Til Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen, Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V

12.10.2015

Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar vedrørende forslag til Kommuneplan 2015

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at udtale os som led i høringen af forslag til Kommuneplan 2015. Vores høringssvar bygger på flere drøftelser både i lokaludvalgets underudvalg og i selve lokaludvalget.

Som inspiration til udarbejdelsen af høringssvaret har lokaludvalget desuden afholdt et velbesøgt debatarrangement. I panelet var stadsarkitekt Tina Saaby, kontorchef Ingvar Sejr Hansen, og ”urbanist” fra ”Supertanker” Martin Frandsen. Arrangementet havde titlen ”Hvordan sikrer vi god byudvikling i Nordvest”, og her deltog cirka 110 borgere.

Fordeling af boliger
Kommuneplanforslaget tilstræber, at almene boliger skal udgøre 20 % af byens boliger, og at der skal være en jævn fordeling heraf i bydelene. Bispebjerg Lokaludvalg finder, at dette er positivt.

Et andet fokuspunkt i kommuneplanen er et generelt underskud af såkaldte ungdomsboliger. Bispebjerg har i de senere år oplevet, at adskillige grunde i vores lokalområde bebygges med såkaldte ungdomsboliger. Vi har intet mod ægte ungdomsboliger, i den udstrækning de er forbeholdt for studerende og lignende. Men det er ikke vores bydels behov.

Hvor ”Greater Copenhagen” (side 72 og frem i planen) har brug for ungdomsboliger, har vores bydel langt mere brug for familieboliger, for bl.a. at kunne holde på de ressourcestærke beboere, når familierne vokser. Store dele af Bispebjerg Bydel rummer få attraktive familieboliger, men har mange små lejligheder. Det er ikke i vores bydels interesse at tillade uhæmmet byggeri af endnu flere små lejligheder. Hvis der skal gives tilladelse til byggeri af ungdomsboliger, bør det med klausuler sikres, at de pågældende boliger reelt bliver benyttet til netop dette formål. Eksempelvis ved at der er krav om studietilknytning af en slags for at bo i sådanne lejligheder.

Kun ved stram og stratetisk styring af lokalplaner og byggetilladelser kan kommunens gode intentioner om at sikre en sammenhængende by opfyldes, så alle kvarterer er attraktive for et bredt og balanceret udsnit af københavnerne.

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår, at kommuneplanen – på samme måde som for almene boliger – stiler mod at sikre en hensigtsmæssig fordeling i bydelene også af ungdomsboliger. Og det skal klausuleres, at ungdomsboliger også bliver til, hvad de lover,- boliger for unge.

Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

Social sammenhængskraft:
Tingbjerg-Husum er i kommuneplanen udpeget som et udviklingsområde. Store dele af Bispebjerg bydel er klassificeret som udsatte boligområder, og snart har bydelen to områdefornyelser. Disse områdefornyelser vil vi gerne kvittere for, og vi ser frem til, at dette kan gøre en forskel. På sigt ser vi desuden gerne, at Emdrup-Øst og Ryparken bliver omfattet af en slags områdeløft, idet dette lokalområde har ganske mange udfordringer.

Vi ser muligheder i at man, ligesom Tingbjerg-Husum, betragter store dele af Bispebjerg som et større sammenhængende udviklingsområde som kræver helhedsorienterede indsatser for at gøre en mærkbar forskel.

Opgradering af eksisterende kvarterer
Under "Sammenhængende by" pointeres, at der skal være fokus på en udvikling og opgradering af eksisterende byområder, så de bliver ved med at være attraktive. Vi bakker op om, at ikke kun tænkes i nye byområder men også i udvikling af de eksisterende, så de bliver tidssvarende. I Bispebjergs Nordvest-kvarter er vi glade for NV identiteten med et lidt råt og ufriseret look, det store spænd i bygningshøjder, udformning og indhold. Men samtidig er der også stor utilfredshed med manglende basal infrastruktur og vedligeholdelse af eksempelvis veje, fortorve, pladser og hjørner.

Det nedslidte look medfører en negativ spiral, som aktivt skal brydes. Vi ser gerne, at kommunen har særligt øje for opgradering af sådanne områder.

Der bør også være fokus på at binde byens kvarterer bedre sammen med offentlig transport på tværs af byen.

Offentligt tilgængelige rekreative områder
Som kommuneplanen foreskriver, er grønne områder tæt på københavnernes boliger vigtige for livskvaliteten i hverdagen. Vi er på den baggrund særdeles glade for, at der nu tages initiativ til at opkøbe jord for at sikre flere rekreative arealer – også i den eksisterende by! I Strategien for bynatur, som netop har været i høring, synes der at være fokus på opkøb i byudviklingsområderne, og derfor pegede vi netop på behovet i de eksisterende kvarterer. Til borgermødet om "Hvad er god byudvikling i Nordvest" blev der blandt andet fremsat ønsker om flere kreative frirum som NV Autopark har været, og som Linien ved Højbanen fortsat er.

I Nordvestkvarteret er der stort underskud af grønne arealer, og der findes fortsat byggetomte, som kunne være interessante at opkøbe. Vi er derfor tilhængere af en sådan proaktiv indsats.

Udarbejdelse af lokalplaner
Kommuneplanen beskriver, at man fremover i udarbejdelse af nye lokalplaner bør undersøge behovet for en daginstitution (side 38). Bispebjerg Lokaludvalg bakker varmt op om, at lokalplanerne bliver tænkt som et mere strategisk værktøj, som også kan bruges til at fremme infrastrukturelle mangler og til at fastholde den

Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

lokale identitet.

Vi mener, at der i forbindelse med udarbejdelse af nye lokalplaner ikke blot skal skeles til behovet for daginstitutioner, men også til behovet for grønne områder, legepladser og pladser.

Bispebjerg Lokaludvalg opfordrer også til, at lokalplanerne bliver gjort til et stærkere redskab i udviklingen, og at der gives færre dispensationer til byggeri over planlagte etagehøjder.

Et attraktivt handelsliv
Frederikssundsvej er den centrale handelsgade i bydelen, og lige som andre yderområder lider denne gade af et ensformigt handelsliv med stedvise tomme butikslokaler. Lokaludvalget har haft kontakt med boligforeninger, som har ønsket at udleje butikslokaler til liberale erhverv, men dette har ikke kunnet lade sig gøre.

Bispebjerg Lokaludvalg ser derfor positivt på forslaget om, at lokalplanlægningen gives mulighed for en bredere anvendelse, så liberale erhverv kan placeres i butikslokaler. Dette kan være med til at skabe liv i gaden igen.

Bydelsplaner
Efter kommuneplanen er trådt i kraft følger en proces med udarbejdelse af bydelsplaner. Erfaringen fra sidst er, at bydelsplanerne ønskes koblet tæt til kommuneplanen, hvilket vi grundlæggende mener, er en god idé. Men bydelsplanerne kunne med fordel have en anden form, så det ikke kun handler om ønsker til nye fyrtårnsprojekter for bydelen.

Vi ser en mulighed i, at bydelsplanen også bliver en kortlægning af de forskellige kvarterers identitet: Hvad er unikt? Hvad skal søges bevaret? Hvad mangler kvarteret? Hvilke ressourcer har kvarteret, som skal understøttes? Og hvad er der for meget af?

En sådan type bydelsplan ville kunne være et godt grundlag både for startredegørelser forud for nye lokalplaner og andre former for indgribende planforslag.

Med venlig hilsen

Alex Heick
Formand
Bispebjerg Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Bjarne Salomonsen

Navn:
Bjarne Salomonsen
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Strandlodsvej 47

Hermed høringssvar vedlagt.

Materiale:
Høringssvar KK.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10642

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar KK.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til Københavns Kommune.

Høringssvar vedrørende Kommuneplan 2015.

Til Vision.

Kommuneplanen tager udgangspunkt i, at flere flytter til København fra andre steder.

Ifølge de seneste prognoser ser det ud til at den udvikling vil vende i de kommende år.

- Inden en vedtagelse af kommuneplanen bør man, på den baggrund revurderer befolkningsprognoserne, og dermed behovet for boliger frem mod 2027.

Argumentet om at det er godt for miljøet, når mange mennesker klumper sammen på et mindre areal, gælder vel ikke for københavnerne som bliver flere og flere på samme areal.

- Inden en vedtagelse af kommuneplanen bør man, på den baggrund dokumenterer hvordan kommuneplanen påvirker miljøet i København, idet jeg har en formodning om at flere mennesker skaber mere forurening, også selv om man prøver at lede borgerne fra biler til cykler.

Det er jo rigtig at grønne områder, hvis man trækker borgere fra provinsen til København, så ikke bliver inddraget i provinsen, men det betyder vel så til gengæld at der bliver færre grønne områder pr. indbygger i København.

- Inden en vedtagelse af kommuneplanen bør man på den baggrund komme med en vurdering af hvordan udviklingen i grønne områder pr. borger i København udvikler sig frem mod 2027.

Argumentet om at befolkningsvækst giver grundlag for en god kollektiv trafik, er jo rigtig, men ingen garanti. Ser man på Brygge- kvarteret er det igennem de seneste 10 år udbygget kraftigt. Der er kommet mange flere mennesker, men antallet af busser er beskåret fra to til en, og det er ikke lykkedes at få en ringlinje, der forbinder de nye bolig-kvarterer med metrostationen Islands Brygge.

Det bør derfor inddrages i kommuneplanen hvordan man konkret vil sikrer hele den kollektive trafik, også i første planperiode.

Specielt til Amager Øst

Rammen for området Amager Strandvej ændres fra E1* med en bebyggelsesprocent på 110%, bygningshøjde på 20 til en C2 ramme med en bebyggelsesprocenten på 150%, maksimal byggehøjde 24 m.

Begrundelse for at øge bebyggelsesprocenten og bygningshøjdesamtidig med, at friarealet mindskes, er blandt andet tæthed til metrostation, men ingen steder kan man læse om, hvad det betyder for de mennesker der skal bo i områdernes livskvalitet, at

boligerne ligger så tæt at lysforhold og privatliv udfordres. Igen er Islands Brygge og det som nu er opført på Øst Amager gode eksempler på hvor galt det kan gå nå tæthed prioriteres.

Hvis man tænker på de mennesker der skal bo i bydelen, bør man sikre samme rammer som blev vedtaget for nabobygninger i lokalplan 346 Østamager III, (Lergravsvej/Amager Strandvej) hvor bebyggelsesprocenten er 90% og maksimal bygningshøjde 17 m. Det ville give en væsentlig bedre harmoni i bydelen ud mod Amager Strandvej og være med til at sikre et bedre liv for de mennesker som skal bo der.

Alternativt kan man vælge den nuværende C1 ramme med en bebyggelsesprocent på 110, og maksimal højde på 20 meter.

I begge forslag bør man også sikre et friareal der er større en C2 rammens 40%

I begge forslag bør erhvervsprocenten fastholdes på 25%, så man undgår at der ikke er butikker, serviceerhverv og cafeer

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Susan Thorpe

Navn:
Susan Thorpe
Virksomhed / organisation:
Bryggen For Alle
Postnr:
2300
By:
København 2300
Adresse:
Islands Brygge 17, 3.t.v.

Høringssvar fra Bryggen For Alle: RET TIL SØVN
Se venligst vedhæftede fil.

Materiale:
Høringssvar fra Bryggen For Alle.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10215

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar fra Bryggen For Alle.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar vedr. Kommuneplan 15 – Den Sammenhængende by, *Vedr. afsnit 4: Kvalitet i Bylivet:* RET TIL SØVN

Sundhed i København: Borgernes sundhed skal prioriteres højt. Der skal konsekvent tages de nødvendige skridt for at sikre, at alle byens borgere kan sove roligt. Søvn er en menneskeret!

Kommuneplan 15, afsnit 4 indledes med, at målet for udvikling af København er, at "…alle københavnere får lige muligheder for at leve et sundt, bæredygtigt og langt liv." *(s. 37)* . Betydningen af støj for livskvalitet omtales i afsnittet, men der tages kun hensyn til vejstøj *(s. 51)*.

Forstyrrende støj fra parker: Parkerne i København tiltrækker flere og flere mennesker, når vejret er godt. Udover arrangementer, der godkendes af Københavns Kommune, forekommer der også spontane fester med høj musik, anden larm, råben og skrigen, der ofte kan vare mange af døgnets timer – desværre især om natten!

Ordensbekendtgørelsen BEK nr. 511: Ifølge § 8 i Ordensbekendtgørelsen BEK nr. 511 af 20/06/2005 må benyttelse af højttalere, mobile musikanlæg, musikinstrumenter eller lignende ikke være til væsentlig ulempe for de omkringboende. Ifølge § 3 må endvidere slagsmål, skrigen, råben eller anden støjende optræden, der er egnet til at forstyrre den offentlige orden, ikke finde sted.

Retningslinjerne ved udendørs arrangementer: Ændringerne af disse retningslinjer i 2015 medførte desværre, at tidsrummet for tilladt musik og deltagerstøj er forlænget fra kl. 22 til kl. 23 på hverdagsaftenerne (i forhold til de tidligere retningslinjer fra 2007).

Love og retningslinjer forefindes – men de skal håndhæves!

Vi opfordrer derfor Københavns Kommune til følgende tiltag:

- Stil krav til samtlige arrangementer, der godkendes af Kommunen, og hvor der kan forventes støj, at er skal være en ansvarlig kontaktperson til stede under hele arrangementets forløb. Denne persons telefonnummer skal være offentligt tilgængeligt både for politiet og borgerne.

- Tidspunktet for tilladt støj angivet i Retningslinjerne skal igen være kl. 22 fremfor kl. 23 på hverdagsaftener.
- Skaf de nødvendige ressourcer hos politiet og kommunen til en konsekvent og sikker håndhævelse af såvel Ordensbekendtgørelsen som Retningslinjerne.

På vegne af Brygge For Alle
Helen Majew, leder af borgerinitiativet Bryggen For Alle (BFA)
Susan Thorpe, cand. scient., dr. med.
Søren Bald, fhv. højskoleforstander og landsformand

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Navn:
Brønshøj-Husum Lokaludvalg
Postnr:
2700
By:
Brønshøj
Adresse:
Kobbelvænget 65

Grøn By
Brønshøj-Husum Lokaludvalg er glad for kommuneplanens fokus på de grønne og rekreative arealer i byen. Vi ønsker, at naturkvaliteten i de grønne og blå områder skal øges af hensyn til den biologiske mangfoldighed og københavnernes oplevelse heraf. Dette skal ske gennem at udvikle nye former for naturpleje der også inviterer københavnerne med, og gennem større indsatser for at sikre at søerne, vandløbene og parkernes naturkvaliteter. Vi mener, at det vil give københavnerne rigere naturoplevelser og højere udnyttelse af de grønne og rekreative arealer. Men hvis man ukritisk og uden hensyn til de omgivende naturværdier omdanner fodboldbaner til kunstgræsbaner, som det er påtænkt på det fredede område ved Kirkemosen nær Utterslev Mose, mener vi ikke, det er med til at forøge Københavns grønne værdier.

Udviklingsområdet Tingbjerg-Husum
Kommunen lægger op til en massiv udbygning med boliger i Bystævneparken og på de grønne områder på den nordlige side af Vestvolden op til Langhusvej samt på begge sider af Ruten fra Åkandevej og op mod Hillerødmotorvejen. Lokaludvalget finder det betænkeligt at beslaglægge de grønne områder til så massiv fortætning i et område som dette, men støtter derudover byudviklingsplanerne.
Lokaludvalget støtter kommunens indsats for, at Tingbjerg /Husum åbnes op til den omkringliggende by med nye vej-, cykel- og gangstiforbindelser og bedre kollektiv transport samt med nye boligtyper og funktioner såsom butikker, erhverv og kultur- og fritidstilbud.

Lokaludvalget vil gerne deltage i arbejdet med at fastlægge linjeføringen for en evt. kommende letbane gennem området. Den foreløbig anviste linjeføring kan konflikte med anden trafik, herunder de bløde trafikanter.
Koncentrationen af almennyttigt boligbyggeri i området er allerede i dag meget høj. Der bør ikke bygges flere almennyttige boliger i området, med mindre man på anden måde sikrer, at beboersammensætningen i området bliver mere alsidig.

Vækst og arbejdspladser
For at styrke indkøbsmulighederne i Brønshøj-Husum, der har en relativ dårlig butiksforsyning, udlægger kommuneplanen en øget ramme til detailhandel på

Frederikssundsvej, ved at rammen for et areal nær Kobbelvænget ændres fra E2 til C2. På den del af Frederikssundsvej, der går gennem Brønshøj Husum, ligger der allerede mange dagligvarebutikker, så det er vigtigt, at den øgede ramme til detailhandel anvendes til udvalgsvarebutikker. Det er i dag vanskeligt for mindre butikker at fungere, hvad man ser af hyppige butikslukninger. F.eks. mistede vi for nyligt bydelens eneste Fona. En større variation og flere lidt større butikker vil utvivlsomt styrke det lokale handelsstrøg, men ikke nok. Erfaringer fra andre bydele viser, at en kvartermanager med fokus på det lokale handelsliv vil være en fordel for udviklingen af det lokale handelsliv. En kvartermanager vil også kunne understøtte udviklingen af en bæredygtig erhvervspolitik for vores bydel. Metroen er stærkt efterspurgt af borgerne i Brønshøj-Husum.

Antallet af arbejdsplader i Brønshøj-Husum er generelt lavt. I rapporten "PLANLÆGNING FOR ERHVERVSUDVIKLING I KØBENHAVN" er bydelen ikke nævnt ved navn, men er formentligt et af de områder, som i rapporten beskrives som "nedslidt, ejendommenes beskaffenhed er ikke tidssvarende, og tomgangen i området er højere end den gennemsnitlige tomgang for København og dermed er området kommet ind i en negativ udviklingsspiral". En øget mulighed for liberale erhverv på Frederikssundsvej kunne måske gavne så vel Frederikssundsvej som bycenter og handelsstrøg som lokalområdet som sådant.

Flere arbejdspladser kunne mindske de sociale problemer i bydelen.
Størstedelen af Brønshøj-Husum ligger længere væk end 1 km. fra nærmeste S-tog eller metro station, hvilket er en del af forklaringen på det manglende erhvervsliv.

Sammenhængende by
Brønshøj-Husum er en af de bydele, der har flest almennyttige boliger. 4 ud af de 5 skoledistrikter i bydelen har en procentdel af almennyttige boliger, der går fra 30% til 93%. Den store koncentration af almennyttige boliger har givet massive sociale problemer, som det også fremgår af det socioøkonomiske indeks, hvor vores bydel ligger næsthøjest. Kommunen har med en stor indsats formået at vende udviklingen i Tingbjerg/Husum - området. Denne succes synes i et vist omfang at være opnået på bekostning af de almennyttige boligområder i bydelens østlige del, hvor der meldes om stigende problemer, der ikke adresseres tilsvarende. Vi anbefaler derfor, at kommunen allokerer en proportionel del af indsatsen i området omkring Bellahøj, i stedet for som beskrevet udelukkende at prioritere indsatsen i Tingbjerg/Husum.

Rammebestemmelserne
Forenklingen af B-rammerne er forståelig nok, når man ser de områder hvor B4 har været anvendt, og det støtter vi. Brønshøj-Husum Lokaludvalg er derimod uforstående over for den foreslåede ændring af B3 rammens friarealprocent fra 60% til 50%. I Brønshøj-Husum er områder langs Frederikssundsvej klassificeret som B3. Vi finder det rimeligt at fastholde kravet om 60 % friareal for denne type bebyggelse. I stedet foreslår vi en ny ramme BLT for lavt tæt byggeri, som skal gælde udelukkende for rækkehuse, dvs. med en maksimal højde svarende til 2 etager, og med en klausul om, at B1 områder ikke kan omklassificeres til BLT områder, da vi ikke ønsker at få fortættet vores villakvarterer. Lokalplanen for Bellahøjen, en bebyggelse hvor den gamle højdebeholder lå, er et andet eksempel, hvor B3 har været i spil. Her regnede man stillevejsarealet med for at nå under friarealprocenten på 60%, og desuden gav man dispensation til en byggehøjde på 24 meter. Resultatet bliver et byggeri, der efter lokaludvalgets opfattelse er for tæt. Med en sænkelse af friarealkravet til 50% åbnes derfor op for en uønsket udvikling.

Kommuneplanen lægger op til, at de gældende rammebestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng. Dette bør dog kun kunne ske på nærmere beskrevet vilkår og ikke som det er beskrevet med nogle få eksempler. For eksempel står der i kapitel 3C, DEN SAMMENHÆNGENDE BY, på side 32: ”Boliger til

personer med fysisk og psykisk handicap, samt boliger til borgere med særlige sociale problemer, friholdes med den nye kommuneplan fra kravene til boligstørrelse". Der er efter Lokaludvalget opfattelse ikke nødvendigvis behov for særlig små boligenheder for handicappede personer.

Med venlig hilsen

Erik Fisker
Formand
Freddy Ingvorsen
Formand for Byudviklingsudvalget

Materiale:
hørings svar Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10285

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/høringssvar Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Sue-Ling Choong Knudsen

Navn:
Sue-Ling Choong Knudsen
Virksomhed / organisation:
Bygningsstyrelsen
Postnr:
2500
By:
Valby
Adresse:
Carl Jacobsens Vej 39

Bygningsstyrelsens høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2015 fremgår af vedlagte PDF.

Materiale:
2015_10_16 Bygningsstyrelsens høringssvar til Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10710

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/2015_10_16 Bygningsstyrelsens høringssvar til Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

BYGNINGSSTYRELSEN

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

16. oktober 2015

Kunderådgivning
J.nr. 15/01066
Sue-Ling Choong Knudsen
T 41701041
E suc@bygst.dk

Høringssvar vedr. Forslag til Kommuneplan 2015

Københavns Kommune har offentliggjort Forslag til Kommuneplan 2015 – den sammenhængende by.

Bygningsstyrelsen har følgende bemærkninger til forslaget for så vidt angår parkeringsnormen for universitetsområdet Søndre Campus, der anvendes af Københavns Universitet.

Parkering på Søndre Campus
Der er en særlig udfordring i at udvikle og drive universitetsområder i byer, hvor pladsen er begrænset. Det er ambitionen at sikre grønne arealer og opholdsarealer til gavn for borgere, studerende og ansatte. Heroverfor skal vægtes behovet for parkering, der også optager plads i universiteternes campusområder.

For universitetsområdet Søndre Campus ved bl.a. Njalsgade, fastsættes i den gældende kommuneplan samt lokalplan en parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal. I det fremlagte kommuneplanforslag foreslås en skærpet parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. 150 m² etageareal.

Bygningsstyrelsen finder, at den gældende parkeringsnorm er for højt sat, samt at forslaget om en skærpet parkeringsnorm vanskelliggør situationen yderligere.

Normen er sat så højt, at der skal etableres langt flere parkeringspladser, end Københavns Universitet har behov for. Dette skal ses i lyset af, at universitetsejendomme generelt har et lavere bilforbrug end øvrige erhvervs- og serviceanvendelser, grundet den store andel af studerende, samt Søndre Campus' nærhed til gode kollektive trafikforbindelser, ikke mindst metrostationen. I de aktuelle bygge- og anlægsprojekter på Søndre Campus prioriteres en markant forøgelse og forbedring i cykelparkeringen, hvilket universitetet har langt mere behov for end bilparkering. I stedet for at etablere unødigt store parkeringsarealer, kan man anvende arealerne til at skabe tættere og grønnere campusområder til gavn for studerende, ansatte og byen. Disse forhold afspejles pt. ikke i den foreslåede parkeringsnorm i kommuneplanforslaget.

Parkeringsnormen kan desuden få konsekvens for muligheden for at udbygge campusområdet yderligere.

Forslag om ændret parkeringsnorm
Bygningsstyrelsen vil på baggrund af ovenstående gerne anmode om, at parkeringsnormen for Søndre Campus som minimum ændres til 1 parkeringsplads pr. 250 m², og gerne til 1 parkeringsplads pr. 300 m².

Det foreslås, at en ændring af parkeringsnormen kan ske ved at udlægge universitetsområdet som et O3-område, der netop åbner mulighed for at fastsætte parkeringsdækningen efter en konkret vurdering. Således vil Søndre Campus være omfattet af samme bestemmelser som Nørre Campus, og muligheden for campusunderstøttende funktioner såsom forskerparker og inkubatormiljøer vil fremstå mere klart.

Bygningsstyrelsen har løbende haft en god dialog med Københavns Kommune om udvikling af byens campusområder, og ser frem til en fortsat dialog om emnet.

Med venlig hilsen

Sue-Ling Choong Knudsen

Urban Designer, Bygningsstyrelsen

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Rasmus Storgaard

Navn:
Rasmus Storgaard
Virksomhed / organisation:
BYR GRUPPEN
Postnr:
2400
By:
København NV
Adresse:
Lygten 11

Speditørvej 1-3, var i Kommuneplan 2011 et C1 område og i Kommuneplan 2015 er udlagt til J1 Område.
Det vil være oplagt at ændre området til et boligområde, da det vil være med til at højne kvaliteten og kunne give meget tilbage til byen. Som minimum at bibeholde det i et C område.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10266

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Børne- og Ungdomsforvaltningen

Navn:
Børne- og Ungdomsforvaltningen
Virksomhed / organisation:
Københavns Kommune
Postnr:
1502
By:
København V
Adresse:
Gyldenløvesgade 15, 6.
Materiale:
2015-0235846-1 Høringssvar fra BUF til forslag til Kommuneplan 2015 15912628_1_0.docx [1]
Klitmøllervej 20 (3).pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10635

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/2015-0235846-1 Høringssvar fra BUF til forslag til Kommuneplan 2015 15912628_1_0.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Klitmøllervej 20 (3).pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

KØBENHAVNS KOMMUNE
Børne- og Ungdomsforvaltningen
Drift og Anlæg

14-10-2015

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Sagsnr.
2015-0235846

Dokumentnr.
2015-0235846-1

Høringssvar fra BUF til forslag til Kommuneplan 2015

De senere års befolkningsprognoser har vist et løbende behov for udvidelse af daginstitutionskapaciteten for at kunne leve op til kommunens vedtagne pladsgaranti. Samtidig er der ønske om, at daginstitutioner i højere grad skal være driftsøkonomisk bæredygtige, og endelig sker det jævnligt, at eksisterende institutioner som følge af udefra kommende faktorer må genhuses i nye lokaler. Som følge heraf er der et behov for udvidelse af bygningsmassen til daginstitutioner, både nu og i de kommende år.

BUF har derfor et løbende behov for at finde nye muligheder for daginstitutionsbyggeri. I de senere år har BUF med assistance fra Jagtselskabet/Byggeteam og Byggeri København undersøgt et antal lokaliteter med hensyn til mulig etablering af daginstitutioner. I nogle tilfælde har kommunens rammer for lokalplanlægningen været en barriere for daginstitutionsbyggeri.

BUF vil derfor med dette høringssvar anmode om, at rammerne for lokalplanlægning for 2 arealer i Vanløse ændres, således at det bliver muligt at etablere daginstitutionsbyggeri. Det drejer sig om følgende arealer:

Klitmøllervej 20
Matr.nr. 2080 Vanløse
Areal A, ca. 2.100 m^2
Ønsket bygningsareal – 1.600 m^2
Ønsket grundareal – 2.100 m^2

Areal B, ca. 2.200 m^2
Ønsket bygningsareal – 1.600 m^2
Ønsket grundareal – 2.200 m^2

Arealerne indgår i idrætsanlæg, men er ikke i aktiv brug, og det er afklaret med KFF, at de kan disponeres til anden anvendelse end idrætsformål.

Se Bilag

Anlægsafdelingen

Gyldenløvesgade 15, 6.
1502 København V

EAN nummer
5798009370440

www.kk.dk/vibygger

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

birgitte.clasen@buf.kk.dk

© Københavns Kommune © COWI, © GST, Kort og data er vejledende

KØBENHAVNS KOMMUNE

Målforhold	1:1500
Dato	05-10-2015

Signaturforklaring

- Bygning
- Projektbygning
- Jordstykke
- Optaget vej

15. oktober 2015

UDVIKLINGSSELSKABET
CARLSBERG BYEN

Københavns Kommune

Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen

CARLSBERG BYEN P/S
OLIVIA HANSENS GADE 3
DK 1799 KØBENHAVN V
TELEFON 70 22 17 99
CVR 32 64 84 99
CARLSBERGBYEN.DK

Høringssvar til kommuneplan

I forbindelse med revisionen af kommuneplan 2015, der er i høring, skal Carlsberg Byen P/S (CBY) hermed fremsende høringssvar.

I rammelokalplan 432 med tillæg der omfatter det tidligere bryggeriområde er der defineret en række bestemmelser om bl.a. terrænparkering, butiksstørrelser og cykelparkering. En række af disse bestemmelser tager deres afsæt i kommuneplanen. Nedenfor oplistes de forhold, som CBY ønsker ændret.

Norm for cykelparkering
Revisionen af kommuneplanen medfører, at cykelparkeringsnormen for Carlsberg Byen sættes betydeligt op, hvilket bevirker, at en langt større del af byrum, gaderum, gårdrum samt p-kældre skal have placeret cykelstativer. CBY har fuld forståelse for, at der er et overordnet ønske fra kommunens side til at sikre cyklismen i byen, men de skærpede normer er uhensigtsmæssige i den tætte by, som planen for Carlsberg Byen tager afsæt i. Der er ganske enkelt meget lidt plads til at få placeret yderligere cykelstativer. Derfor ønsker CBY, at de skærpede bestemmelser ikke slår igennem i den sidste og opsamlende lokalplan for bykvarteret (tillæg 6), der forventes vedtaget i efteråret 2016.

CBY ønsker, at de normer for cykelparkering, som er fastlagt i rammelokalplanen fastholdes, idet Carlsberg Byen er tilrettelagt og indrettet efter den oprindelige norm.

Butiksstørrelser
Der er udlagt en detailhandelsramme på 22.000 m2 for Carlsberg Byen som helhed, der fordeler sig med 5.500 m2 til dagligvarebutikker og 16.500 m2 til udvalgsvarebutikker, hvoraf 12.000 m2 er fastlagt til at være butikker mellem 500 og 2.000 m2, og den resterende del på 4.500 m2 er til mindre udvalgsvarebutikker på max 500 m2. CBY finder, at den overordnede ramme på 22.000 m2 er passende for området, men ønsker mulighed for at ændre i fordelingen af udvalgsvare- og dagligvarebutikker.

I vedlagte notat er der redgjort for, hvorfor CBY ønsker, at kvoten på de 12.000 m2 kan omfatte butikker, der er under 500 m2, således at der tilvejebringes en større fleksibilitet i etablering af butiksstørrelser. Herudover ønskes der mulighed for at kunne etablere en udvalgsvarebutik på over 2.500 m2.

Den nuværende ramme for dagligvarebutikker er "opbrugt", og der er det ikke mulighed for at etablere f.eks. et "food market" eller lignende, der vil være fint i tråd med visionerne for området, idet et sådanne i planlovens forstand er at betragte som detailhandel. Der er således et behov for at øge rummeligheden til dagligvarebutikker til et maksimum på 8.000 m2. Dette er der ligeledes redegjort for i vedlagte notat.

Friareal altaner
I en række danske kommuner indgår friareal på altaner i friarealsberegningen for et område. Det samme ønskes gjort gældende for Carlsberg Byen, idet en altan netop opfylder de hensyn, der ses varetaget i friarealsbestemmelserne.

Terræn parkering – ændring af ordlyd fra "højst" til "cirka"
I rammelokalplanen er det bestemt, at "højst 5% af parkeringsdækningen må indrettes på terræn". Denne bestemmelse giver med ordlyden "højst" nogle uhensigtsmæssige begrænsninger, idet et par af de tilstødende områder, der ligeledes er omfattet af rammelokalplanen, har en del p-pladser på terræn, som CBY gerne ser ikke tæller med i kvoten af terræn p-pladser. Derfor foreslås det, at bestemmelsen ændres til "cirka 5% af parkeringsdækningen må indrettes på terræn".

UDVIKLINGSSELSKABET
CARLSBERG BYEN

Max højde på 24 meter
I Tillæg 4 til Lokalplan 432, er der givet mulighed for en bygningshøjde på 26 meter på byggefeltet til Europaskolen, idet der er tale om en bygning i 6 etager med erhvervsetagehøjder.

I de byggefelter i den kommende lokalplan (tillæg 6), hvor der er mulighed for at opføre seks etager, og hvor CBY ønsker rene erhvervsejendomme giver kommuneplanens max højde på 24 meter en begrænsning, der medfører, at der rent faktisk ikke kan opføres seks etager erhverv. Derfor ønskes der mulighed for - at der på visse specifikke steder i lokalplan, at den nye kommuneplan giver mulighed for, at der kan etableres og opføres ren erhverv der overstiger kommuneplanens "standard" på maksimalt 24 meter. CBY ønsker mulighed for at der opføres rene erhvervsejendomme med en maksimal bygningshøjde på 26 meter, svarende til en erhvervsstueetage på 4,5 meter, der kan anvendelse til bl.a. butiksformål, og fem overliggende erhvervsetager á 4,2 meter samt en sokkel på o,5 meter.

Venlig hilsen
Carlsberg Byen P/S

Louise Panum Baastrup
Udviklingschef, cand.jur.

e-mail: lpb@carlsbergbyen.dk
mobil: +4526153121

Bilag: notat der beskriver detailhandel i Carlsberg Byen, dateret 10. oktober 2015.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Louise Panum Baastrup

Navn:
Louise Panum Baastrup
Virksomhed / organisation:
Carlsberg Byen P/S
Postnr:
1799
By:
København V.
Adresse:
Olivia Hansens Gade 2

Hermed fremsendes høringssvar samt bilag til kommuneplanen fra Carlsberg Byen P/S.

Mvh.
Louise Panum Baastrup
Udviklingschef
Carlsberg Byen P/S

Materiale:
FINAL_Høringssvar til kommuneplan_Carlsberg Byen_LPB_15.10.2015.pdf [1]
Carlsberg indsigelse mod kommuneplanforslag 10.10.2015_Cowi.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10661

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/FINAL_Høringssvar til kommuneplan_Carlsberg Byen_LPB_15.10.2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Carlsberg indsigelse mod kommuneplanforslag 10.10.2015_Cowi.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

CARLSBERGBYEN PS

NOTAT OM INDSIGELSE TIL KOMMUNEPLANFORSLAG 2015

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1 Behov for ændringer men kommuneplanen er fastholdt 2

2 Ændrede forudsætninger og behov for nye rammer 2

3 Behov for større fleksibilitet 4

4 Forslag til ændring af rammerne 5

PROJEKTNR. A049968
DOKUMENTNR. 1.0
VERSION 2.0
UDGIVELSESDATO 7. oktober 2015
UDARBEJDET KRBR
KONTROLLERET KATP
GODKENDT KRBR

1 Behov for ændringer men kommuneplanen er fastholdt

Det nye forslag til kommuneplan fastlægger for bydelscentret i Carlsberg Byen en samlet ramme for bruttoetagearealet til detailhandel på 22.000 m^2 og maksimale butiksstørrelser på 3.500 m^2 for dagligvarebutikker og 2.000 m^2 for udvalgsvarebutikker svarende til planlovens maksimum.

Rammerne for udbygning med detailhandel i Carlsberg Byen er uændrede fra kommuneplan 2009 til det nye forslag til kommuneplan.

Det fremgår af kommuneplanforslaget, at der i bydelscentrene Carlsberg Byen, Aarhusgadekvarteret og Strandlodsvej er åbnet mulighed for større udvalgsvarebutikker, som vanskeligt kan indpasses i kommunens bymidter. Muligheden for større udvalgsvarebutikker er ikke ny og indgår også i kommuneplan 2009.

Carlsberg Byen vurderer, at den samlede ramme for udbygningen med detailhandel på 22.000 m^2 matcher behovet, men rammen er vanskelig at realisere på grund af de yderligere bindinger, der gælder. Af den samlede ramme er 5.500 m^2 fastlagt til dagligvarebutikker. Inden for rammen til dagligvarebutikker er der mulighed for en enkelt butik på op til 3.500 m^2, som skal ligge tæt på Enghave Station. Øvrige dagligvarebutikker må maksimalt være 1.000 m^2. De resterende 16.500 m^2 er fastlagt til udvalgsvarebutikker. Rammen til udvalgsvarer er yderligere bundet. 12.000 m^2 skal være større udvalgsvarebutikker på mellem 500 m^2 og 2.000 m^2. De resterende 4.500 m^2 kun må være mindre udvalgsvarebutikker med en maksimal størrelse på 500 m^2, men dog må 500 m^2 anvendes til mindre dagligvarebutikker.

2 Ændrede forudsætninger og behov for nye rammer

Rammerne for udbygningen med detailhandel i Carlsberg Byen er uændrede siden seneste kommuneplan fra 2009, selv om der siden er sket store ændringer i vilkårene for udviklingen af detailhandlen. Kommuneplanen fra 2009 er udarbejdet før konsekvenserne af finanskrisen for detailhandlen blev erkendt, og før e-handlen for alvor vandt indpas. Det er derfor behov for at ændre rammerne, så de afspejler de aktuelle vilkår, muligheder og behov for udvikling af detailhandlen i København.

Det fremgår af redegørelsen til kommuneplanforslag 2015 og af detailhandelsanalysen fra 2014, at detailhandlen i Københavns Kommune har været i tilbagegang siden 2008. Trods en markant befolkningstilvækst i perioden på næsten 11 % og en vækst i forbruget på 7 % har kommunen mistet 300 butikker og butiksarealet er skrumpet med 12.000 m^2. Handelsbalancen er faldet fra 137 % i 2008 til 128 % i 2014. Detailhandlen i Københavns Kommune har således tabt betydelige markedsandele gennem den forholdsvis korte periode. Alt sammen peger på et behov for at revurdere mulighederne for udbygning af detailhandlen i kommunen.

Behov for at styrke centerstrukturen

Set på de forskellige områder i centerstrukturen går bymidterne i Københavns kommune tilbage, de øvrige centerområder stagnerer, og detailhandlen uden for centerområderne går frem. Bymidterne og de øvrige centerområder har inden for udvalgsvarer tabt både på antal butikker og areal, mens områderne uden for centerstrukturen har haft fremgang. Inden for dagligvarer har de øvrige centerområder

tabt flest butikker (17 %) og arealet er kun vokset halvt så hurtigt som i områderne uden for centerstrukturen. Det kan således konstateres, at der gennem perioden er sket en forskydning, hvor detailhandlen i de planlagte bymidter, bydelscentre og lokalcentre under et har tabt terræn, mens detailhandlen uden for de planlagte områder er gået frem. Udviklingen peger på, at områderne i centerstrukturen mangler attraktive udviklingsmuligheder for detailhandlen, der kan bringe udviklingen tilbage på et spor, hvor detailhandlen i bymidter og centre styrkes. Friere rammer for udviklingen af detailhandlen i Carlsberg Byen vil være et bidrag til at styrke udviklingen i centrene.

Efterspørgslen på butiksstørrelser ændres over tid

Udviklingen i detailhandelsarealet fra 2008 til 2014 er kendetegnet af, at der er blevet færre butikker under 500 m^2. 5 % af butikkerne under 100 m^2 og 10 % af butikkerne mellem 100 og 500 m^2 er forsvundet i perioden. Modsat er der kommet flere butikker på mellem 500 og 3.500 m^2. Opgørelserne i detailhandelsanalysen er ikke opdelt på dagligvarer og udvalgsvarer, men det kan konstateres, at udviklingen har været markant anderledes end forudsat, da rammerne for Carlsberg Byen blev fastlagt.

Udviklingen er generelt gået mod færre mindre og flere større butikker, men Carlsberg Byen oplever efterspørgsel på både mindre og større lokaler og en blanding af størrelser vil være med til at virkeliggøre visionerne for Carlsberg Byen. Over den forholdsvis lange periode, hvor Carlsberg Byen vil blive realiseret vil der være behov for fleksibilitet. Det er derfor uhensigtsmæssigt, at kommuneplanen deler rummeligheden til butikker i en fikseret andel til små og større lokaler.

Mulighederne for store udvalgsvarebutikker udnyttes ikke

Det fremgår også af detailhandelsanalysen, at der ikke er etableret nye butikker med mere end 3.500 m^2 siden 2008, og det fremgår af figuren side 17 over antal butikker fordelt på størrelser, at antallet af butikker på 2.000-3.500 m^2 og over 3.500 m^2 er uændret siden 2008. I samme periode har kommuneplanen givet mulighed for etablering af 9 større udvalgsvarebutikker på mere end 2.000 m^2. Tilsyneladende er ingen af mulighederne over den forholdsvis lange periode blevet udnyttet.

Carlsberg Byen har mulighed for at tilbyde store udvalgsvarebutikker attraktive etableringsmuligheder. En gennemgang af 15 udvalgsvarekæder, der lokaliserer sig i store butikslokaler på op mod 2.000 m^2 eller mere, viser, at kæderne ikke findes eller kun er svagt repræsenteret i Københavns Kommune. Ni af kæderne ikke har butikker i Københavns Kommune, og de seks kæder, der har butikker i Københavns Kommune, er for de flestes vedkommende underrepræsenterede i kommunen. Kun Elgiganten, Silvan og Stark har mere end en enkelt butik i Københavns Kommune. De 15 udvalgte kæder og deres lokaliseringer fremgår af bilaget.

Muligheder for at etablere store udvalgsvarebutikker med mere end 2.000 m^2 i Carlsberg Byen kunne styrke udbuddet i Københavns Kommune og bidrage til at vende udviklingen med tab af markedsandele siden 2007, og store udvalgsvarebutikker i Carlsberg Byen vil i det hele taget være et bidrag til en bæredygtig detailhandelsstruktur, hvor københavnerne i højere grad vil kunne handle i store udvalgsvarebutikker lokalt og mindske bilafhængigheden.

Fordelene ved store udvalgsvarebutikker i Carlsberg Byen vil være, at butikkerne vil blive en del af et attraktivt bymiljø, at der er plads til at indpasse store enheder i helheden i Carlsberg Byen, at der vil blive særdeles god tilgængelighed med kollektiv trafik, at beliggenheden midt i den tæt bebygget by også giver mulighed for at nå butikkerne til fods eller på cykel fra et stort opland rundt om Carlsberg Byen, og at Carlsberg Byen vil få god tilgængelighed med bil til områdets ca. 3.000 parkeringspladser. Store udvalgsvarebutikker i Carlsberg Byen vil bl.a. blive tilgængelige fra den nye Carlsberg Station, som forventes at blive en af hovedstadens mest trafikerede stationer med 24.000 rejsende om dagen, og fra den nye metrostation på Enghave Plads.

Behov for at styrke bydelen

Carlsberg Byen er beliggende på Vesterbro-Kgs. Enghave, som har været kendetegnet af konstant faldende handelsbalance siden 1997. I 1997 var handelsbalancen for dagligvarer 125 %. I 2013 var den faldet til 103 %. I samme periode faldt handelsbalancen for udvalgsvarer fra 97 % til 87 %. Udviklingen peger på, at der også lokalt er behov for et styrket udbud.

Stort udviklingsbehov i kommunen og lokalt i Carlsberg Byen

Det fremgår af detailhandelsanalysen, at det i næste planperiode frem mod 2027 forventes, at den stærke befolkningstilvækst vil fortsætte. I 2027 forventes det således, at der vil være 20 % flere københavnere, og at der vil være behov for at udvide detailhandelsarealet med 350.000 m^2. Udviklingen må således forventes, at styrke grundlaget for udviklingen af detailhandlen i Carlsberg Byen og i mange af kommunens øvrige centre. Lokalt vil udviklingen i Carlsberg Byen bidrage med et betydeligt ekstra forbrugsgrundlag. Fuldt udbygget vil Carlsberg Byen rumme 3.000 boliger med 6.000 beboere, 300.000 m^2 kontorlokaler med 10-15.000 arbejdspladser og 10.000 studerende, som alle vil benytte sig af de lokale indkøbsmuligheder. Hertil kommer servicering af de 24.000 dagligt rejsende til og fra den nye Carlsberg Station samt til og fra den nye metrostation på Enghave Plads. Alene de nye beboere må forventes at skabe behov for dagligvareareal på ca. 5.000 m^2. De nye beboeres behov vil således dække stort set hele rammen for dagligvareareal.

3 Behov for større fleksibilitet

Det er Carlsberg Byens vurdering, at rammen på 22.000 m^2 til detailhandel vil svare til behovet, men de mange bindinger på butikstyper og butiksstørrelser forhindrer mulighederne for at realisere visionerne om at skabe en levende bydel med et velfungerende og fuldt udbygget bydelscenter med en blanding af butikstyper og butiksstørrelser.

Rammerne for detailhandelsudbygningen i Carlsberg Byen er ikke ændret siden seneste kommuneplan fra 2008. Siden er der sket store ændringer i vilkårene for udvikling af et nyt bydelscenter. Der er behov for at revurdere de mange bindinger på butikstyper og butiksstørrelser og skabe større fleksibilitet.

Udviklingen har siden forrige detailhandelsanalyse vist, at behovet for små butikslokaler generelt har været faldende. Tilvæksten er sket på butikslokaler med mellem 500 og 2.000 m^2. Antallet af butikker med mere end 2.000 m^2 i Københavns

Kommune er uændret trods det, at der landet over er sket en betydelig udbygning med store udvalgsvarebutikker. Udviklingen har vist, at bindingen af udviklingen til bestemte butiksstørrelser er ude af trit med den udvikling, der har været i detailhandlen, siden bindingerne blev indført.

Carlsberg Byen kan tilbyde attraktive lokaliseringsmuligheder for både større og mindre udvalgsvarebutikker. Store udvalgsvarebutikker i Carlsberg Byen vil give et stort antal lokale kunder mulighed for at handle lokalt, samtidig med at det vil bidrage til at vende udviklingen i Københavns kommune med tab af markedsandele inden for udvalgsvarehandlen.

4 Forslag til ændring af rammerne

På baggrund af gennemgangen foreslås det, at den samlede ramme på 22.000 m^2 fastholdes, at opdelingen på dagligvare- og udvalgsvarebutikker gøres mere fleksibel, at begrænsningerne på butiksstørrelser ophæves, og at Carlsberg Byen får mulighed for en stor udvalgsvarebutik på mere end 2.000 m^2.

Dagligvarebutikker

De 5.500 m^2 til dagligvarebutikker, som de gældende arealrammer giver mulighed for, svarer som nævnt tidligere til arealbehovet som de 3.000 nye beboere i Carlsberg Byen vil skabe. Som bydelscenter vil det være naturligt, at Carlsberg Byens dagligvareudbud dimensioneres efter også at kunne dække et behov i de omkringliggende områder. Her til kommer, at de ansatte i de mange nye arbejdspladser vil købe dagligvarer på vej til eller fra arbejde i Carlsberg Byen, og at det er vigtigt for den kollektive transports attraktivitet, at brugerne kan serviceres med indkøbsmuligheder tæt på stationerne. De 5.500 m^2 vil være opbrugt til et varehus på 3.500 m^2 og to discountbutikker på 1.000 m^2. Der vil dermed ikke være mulighed for eksempelvis, at indpasse yderligere dagligvarebutikker som f.eks. små specialdagligvarebutikker i et torvemiljø eller en kiosk ved en af de to stationer. Der er således et behov for at øge rummeligheden til dagligvarebutikker til et maksimum på eksempelvis 8.000 m^2.

Bindingen af størrelsen på dagligvarebutikkerne på maksimalt 1.000 m^2 (bortset fra en enkelt butik på 3.500 m^2) svarede til størrelsen på discountbutikker i 2008, men i dag ønsker flere af discountkæderne større butikker, som giver de lokale kunder adgang til et større sortiment. Det er derfor også behov for større fleksibilitet på butiksstørrelserne, og spørgsmålet er, hvad det formålstjenlige i at binde butiksstørrelserne er i dag. En oplagt mulighed vil være, at bindingerne på dagligvarebutikkernes størrelse ophæves.

Udvalgsvarebutikker

Carlsberg Byen vurderer, at arealrammen på 16.500 m^2 til udvalgsvarebutikker vil dække behovet. Arealrammen kan betragtes som et maksimum, som sammen med en forhøjet ramme på op til 8.000 m^2 til dagligvarebutikker, vil det give fleksibilitet i udnyttelsen af den samlede ramme på 22.000 m^2.

Gennemgangen af udviklingen siden forrige detailhandelsanalyse har vist, at der er sket betydelige ændringer i efterspørgslen på butikslokaler siden opdelingen i mindre og større lokaler blev fastlagt i kommuneplanen. Udviklingen har vist, at fikse-

ringen af udviklingsmulighederne på selvstændige arealrammer for mindre og større udvalgsvarebutikker er uhensigtsmæssig, da behovene skifter over tid. Carlsberg Byen har mulighed for at indpasse både små og store udvalgsvarebutikker og ønsker at skabe et bymiljø med en blanding af butikstyper og –størrelser. Præcist hvor meget der vil blive store butikker, og hvor meget der vil blive små butikker er vanskeligt at forudse. For at realisere visionerne for Carlsberg Byen er der behov for fleksibilitet. Det mest hensigtsmæssige vil være at ophæve opdelingen i arealrammer til små og større butikker.

Gennemgangen har også vist, at Københavns Kommune har dårlig repræsentation af de store udvalgsvarebutikker og kommunen har ikke haft del i den udbygning med store udvalgsvarebutikker, der er sket i landet som helhed. Det kan også konstateres, at de 9 muligheder for store udvalgsvarebutikker, der blev udpeget i kommuneplan 2008 ikke er blevet udnyttet. Carlsberg Byen har gode og attraktive muligheder for at indpasse en stor udvalgsvarebutik, som vil give beboerne adgang til en lokal indkøbsmulighed og mindske bilafhængigheden til indkøb i tilsvarende butikker længere væk. En mulighed vil derfor være, at der i Carlsberg Byen får mulighed for en udvalgsvarebutikker med mere end 2.000 m^2.

Samlet foreslås det, at de nuværende rammerne for detailhandel under særlige bestemmelser ændres. Den nuværende formulering er:

Særlige bestemmelser:
I takt med den permanente byomdannelse kan der etableres op til 22.000 m² til butiksformål med følgende fordeling: 5.500 m² i dagligvarebutikker med en maksimal størrelse på 1.000 m². Der kan dog tillades én dagligvarebutik med op til 3.500 m² bruttoareal i områderne nærmest Enghave Station. 4.500 m² i mindre udvalgsvarebutikker med en maksimal størrelse på 500 m², heraf dog op til 500 m2 som mindre dagligvarebutikker. 12.000 m² i større udvalgsvarebutikker med butiksstørrelser mellem 500 m² og 2.000 m². Den overvejende del af butikkerne skal placeres i områderne nærmest Enghave Station, og alle butikker skal etableres med hovedfacade ud mod de nye bystrøg i kvarteret.

Formuleringen foreslås ændret til:

Særlige bestemmelser:
I takt med den permanente byomdannelse kan der etableres op til 22.000 m² til butiksformål med følgende fordeling: 8.000 m² i dagligvarebutikker med en maksimal størrelse på 3.500 m², hvor af én dagligvarebutik med op til 3.500 m² placeres i områderne nærmest Enghave Station. 16.500 m² i udvalgsvarebutikker med en maksimal størrelse på 2.000 m² samt mulighed for en enkelt udvalgsvarebutik med mere end 2.000 m². Den overvejende del af butikkerne skal placeres i detailhandelsstrøget der starter ved Carlsberg station og forsætter op gennem Carlsberg Byen til Bryggernes Plads.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Christianias Byggekontor

Navn:
Christianias Byggekontor
Virksomhed / organisation:
Christianais Byggekontor
Postnr:
1440
By:
København
Adresse:
Mælkevejen 83C

Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015 fra Christianias Byggekontor

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.
Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.
Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør København CO2 neutral.

Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden de facto har været i 44 år.
Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.
Vi håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

De bedste hilsner
Christianias Byggekontor

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10666

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Christianshavns Lokaludvalg

Navn:
Christianshavns Lokaludvalg
Virksomhed / organisation:
Christianshavns Lokaludvalg
Postnr:
1466
By:
København K
Adresse:
Rådhusstræde 13
Øvrige kontakt- oplysninger:
cc@okf.kk.dk

Økonomiforvaltningen har den 21. august 2015 sendt forslag til Kommuneplan 2015 i offentlig høring på bliv hørt-portalen med svarfrist den 17. oktober 2015.

Borgerdialog
På Christianshavnerdagen den 6. september 2015, som lokaludvalget stod for, drøftede en embedsmand fra Økonomiforvaltningen christianshavnertemaer i kommuneplanforslaget med ca. 20 borgere.

Lokaludvalgets holdning
Vision
Visionen indeholder fremadrettet styring af udviklingen med fokus på:
• at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder
• at styrke københavnernes livskvalitet
• vækst for at skabe 20.000 nye private arbejdspladser inden 2020

For at underbygge udviklingsmålene tager visionen udgangspunkt i to forhold, som henholdsvis ønskes styrket: Grøn og bæredygtig udvikling eller modvirket: Ulighed mellem borgerne.

Vi sætter pris på: Kampen mod ulighed, som jo kræver et mangefacetteret initiativ inden for uddannelse, bolig og sundhedspolitikken – og dermed kommunale opgaver.

Men lokaludvalget er forbeholden overfor målet om vækst i arbejdspladser og målet for vækst i BNP, som de præsenteres i kommuneplanforslagets forord og i visionskapitlet. Hvis man arbejder med sådanne mål, må forudsætningen være, at de nye private arbejdspladser, der skal skabes, er bæredygtige arbejdspladser.

I visionen påpeges der, som flere andre steder i forslaget til Kommuneplan 2015 på, at byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Det er toner, som passer fint med vores ønsker. Lokaludvalgets borgerpanel

er i august 2015 blevet spurgt om interessen for at indgå i partnerskab med Kommunen om vedligehold mm. af bynatur på Christianhavn. Godt 20 % af de næsten 300 respondenter bekræfter dette.

Grøn boligby
Københavns dilemma men også mulighed er den store nationale mobilitet med mange, som flytter hertil hvert år. Det er selvfølgelig en balance at finde den rette bygningstakt for at dække behovet for nye boliger versus over- eller underskud af boliger med de negative konsekvenser, det kan have.

Forslaget peger selv på, at manglen på boliger har en negativ effekt med stærkt stigende priser på lejligheder og huse og dermed stigende ulighed i mange boligområder. Spørgsmålet er derfor om målet om 45.000 nye boliger heraf 20 % almene i 2027 både dækker behovet og sikrer sammenhængskraften i byen – den slags langtidsplanlægning er nok ret usikker og der må i den 12-årige periode forventes løbende justeringer i forhold til udviklingen – Kommunen har et ansvar og skal passe på, at udviklingen ikke overlades til det frie marked.

Byens trafik
Vi kan tilslutte os det overordnede mål om mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport. En væsentlig forudsætning for denne udvikling er imidlertid, at der gøres en forstærket indsats for at skabe tryghed, komfort og fremkommelighed for cyklister og fodgængere.
Flere steder vil det være nødvendigt at afsætte midler til omlægning af brosten og sikring af belysning på Christianshavn.

Vi kan også tilslutte os, at børn og ældre skal kunne færdes trygt og sikkert, og at der vil blive indført hastighedsbegrænsning i boligkvarterer og ved skoler. Det nævnes, at der i Indre By vil blive indført en hastighedszone, hvor trafikken - af hensyn til byliv byrum og bløde trafikanter - vil blive afviklet med lavere hastighed. Vi skal opfordre til, at der også på Christianshavn indføres bindende 30 km/t hastighedsbegrænsning og ikke kun vejledende hastighedszoner.

I dele af det gamle Christianshavn er der op til 850 m til nærmeste busstoppested, hvilket hæmmer eller hindrer de dårligt gående beboeres mulighed for at komme rundt. Årsagen til, at der er langt til busstoppesteder, er bl.a., at almindelige offentlige busser ikke kan køre i Christianshavns små gader. De er for store. Derfor foreslår lokaludvalget, at de små gader på Christianshavn betjenes af små el-busser.

Bedre sammenhæng mellem de forskellige trafikformer er et andet punkt, som trænger til en styrket indsats. Et væsentligt middel er, som det nævnes, langt bedre cykelparkering ved stationer og trafikknudepunkter. Med cykelafstande på omkring 5 minutter til Christianshavns Torv og 10-15 minutter til Købehavns Hovedbanegård og Østerport er kombination af cykel og tog en oplagt mulighed for christianshavnerne. Problemet er de utilstrækkelige cykelparkeringsanlæg ved stationerne. Vi er meget enige i, at et mere sammenhængende højklasset kollektivt trafiknet vil tiltrække flere passagerer. Metroen har vist, at det er muligt, men der er brug for, at der bliver gjort meget mere for at tiltrække flere passagerer til den kollektive transport også for pendlerne fra omegnskommunerne. For at regulere og formindske biltrafikken opfordres Kommunen til at arbejde for etablering af roadpricing.

Sammenhængende by
Der forventes 8-10.000 nye boliger – 20-25 % af alle nye boliger inden 2027 i den eksisterende by. For vores område drejer det sig om nye boliger ved f.eks. huludfyldning, tagboliger samt ved konvertering af utidssvarende kontor- og erhvervsejendomme. Der

peges på, at der ved ombygninger mm. skal være et flertal blandt beboerne for ændringerne – det demokratiske aspekt er centralt for os og vi værdsætter borgerinddragelsen i processerne.

Jævn fordeling af almene boliger øger social balance - den plan støtter vi også når det gælder begrænsede områder som f.eks. Papirøen og
konvertering af erhvervsbyggeri til boliger her på Christianshavn.

Nye bebyggelser skal udføres så fleksible som muligt, så de kan opfylde skiftende behov. Boliger skal planlægges fleksible: Startende med små prismæssigt overkommelige boliger, der kan udvides når familien forøges – og senere blive mindre, når den formindskes. Alle nye erhvervsbyggerier skal bygges, så de senere kan anvendes til boliger.

Københavns arkitektoniske styrke er, at den stadigvæk har et homogent udtryk med hensyn til bygningshøjder, bebyggelsesstruktur m.m. Disse værdier synes vi fortsat skal bevares. Nye bebyggelser/bygninger skal arkitektonisk i deres udformning respektere eksisterende nabobebyggelser/bygningers arkitektoniske værdier. Der skal for hver bydel/kvarter udarbejdes arkitektoniske spillerregler for nye bebyggelser/bygningers tilpasning til eksisterende værdifulde arkitektoniske udtryk som fx minimum afstande til skift i facaderne. Eksempler på arkitektoniske spilleregler vil naturligvis tage hensyn til den enkelte bydels særpræg/homogenitet.

Eksempel 1: Nye bebyggelser på Inderhavnens Christianshavns side skal fortsætte "Gavlmotivet" med bygninger vinkelret på havneløbet.

Eksempel 2: Synlige tagflader er et stærkt arkitektonisk udtryk, der er karakteristisk for København og skal videreføres. Derfor skal alle nye tagflader være synlige som saddeltage, tilbagerykkede tagetager o.l.

Lokale forhold
Papirøen, Grønlandske Handels Plads, Arsenaløen og Dokøen
Vi er opmærksomme på, at der i planene ingen ændringer er i status for Papirøen, Nordatlantens Brygge, Arsenaløen samt Dokøen. Forslag til ændringer der vil fremkomme med et kommunalplanstillæg inden for de kommende år - ca. 1½ år - men vi vil endnu en gang pege på lokaludvalgets ønsker for de 4 områder:

Vi ønsker, at de 4 områder bliver et eksperimentarium for ny tænkning med hensyn til indretning, funktionalitet og finansiering.

• Papirøen har plads til et meget ønsket Helårshavnebad, et kolonihistorisk oplevelses- og forskningscenter samt boliger med en høj andel af almene boliger

• Grønlandske Handels Plads flankeres af to nye broer, kanal og det store pakhus på Nordatlantens Brygge. Pladsen kan indrettes, så den afspejler et nordatlantisk landskab og genskaber historien om pladsens funktion som handelsplads.

• Arsenaløens vestlige del med den historiske Kuglegård egner sig fint til udflytning af Billedkunstskolerne fra Kongens Nytorv samt til udstillinger og kreative erhverv. Den nye længdebygning langs Danneskiold-Samsøes Allé kunne omdannes til boligformål bl.a. med ungdomsboliger.

• Dokøen trænger til liv ved siden af Operaen og lokaludvalget ser gerne fleksible, bæredygtige boliger vinkelret på havneløbet tættest på Operaen, mens der tættest på Proviantmagasingraven og Papirøen er god plads til udendørsscene med café/restaurant.

Husbåde
Planen fastsætter flere områder langs kanalbolværker, Inderhavnen og Refshaleøen med mulighed for husbåde med en højde på max. 5,4 meter (enkelte steder 7 meter) samt en max. længde på 30 meter.

Lad gå med 5,4 og 7 meter ved Inderhavnen og på Refshaleøen, men vi mener at en højde på 5,4 meter er alt for meget langs bolværkerne i Christianshavns kanaler.

Baggrunden herfor, er at høje husbåde generelt forhindrer ophold på bolværkerne samt udsigten til vandet, når de ligger langs bolværkerne – så sæt venligst max. højden ned i Christianshavns Kanal og sidekanaler gerne til max. 3,5 meter.

Langs Refshaleøens bolværker er der endvidere rig mulighed for eksperimenter med husbåde som kollegier.

Konklusion
Christianshavns Lokaludvalg værdsætter de mange gode tanker og handlinger i Kommuneplan 2015. Vi ser med forventning frem til et konstruktivt samarbejde med Kommunen og private aktører om udmøntningen af planen i de kommende år.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

Materiale:
Christianshavns Lokaludvalg om Kommuneplanforslag 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10408

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Christianshavns Lokaludvalg om Kommuneplanforslag 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: COOP Danmark AS

Navn:
COOP Danmark AS
Postnr:
2620
By:
Albertslund
Adresse:
Roskildevej 65
Øvrige kontakt- oplysninger:
Iben Larsen iben.larsen@coop.dk Ulrik Olsen ulrik.olsen@coop.dk

Se vedhæftede PDF

Materiale:
20151016 COOP DANMARK AS høringssvar kp15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10705

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151016 COOP DANMARK AS høringssvar kp15.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLAN 2015

16. OKTOBER 2015

ANG. MATRIKEL 15et

Englandsvej 28-30, København S
Ejer: COOP Danmark A/S

COOP Danmark A/S ønsker at ændre rammeplanen for matrikel 15et
fra nuværende status som *C1-område* til fremadrettet at være et *C2-område*.

Englandsvej 28-30 står i dag som et tomrum i byen. Den store flade asfaltparkering og den tilbagetrukne historiske erhvervsbygning kalder i høj grad på en udvikling af området. Tiden er kommet og COOP Danmark A/S ønsker, som ejere af grunden, at udvikle boliger på stedet. En udvikling på dette sted vil ikke kun skabe nye spændende boliger til København, det vil også være med til at løfte hele området og skabe en mere sammenhængende by.

Vi har engageret arkitektfirmaet BCVA til en undersøgelse af området og matriklens potentialer. Af arkitektens undersøgelser fremgår det tydeligt at en bebyggelsesprocent på 110 % ikke er nok til at skabe en velfungerende by-situation. De omkringliggende matriklers tæthed, den omgivende bystruktur samt ønske fra kommunens side om en sammenhængende randbebyggelse er alle argumenter der understøtter ønsket om en væsentlig højere tæthed.

Vi søger hermed om en ændring af rammen for matrikel 15et fra C1 til C2 i Kommuneplan 2015.
Se argumentationen på de følgende sider.

Med venlig hilsen

Ulrik Olsen
Udviklingschef

COOP Danmark A/S
Ejendomme

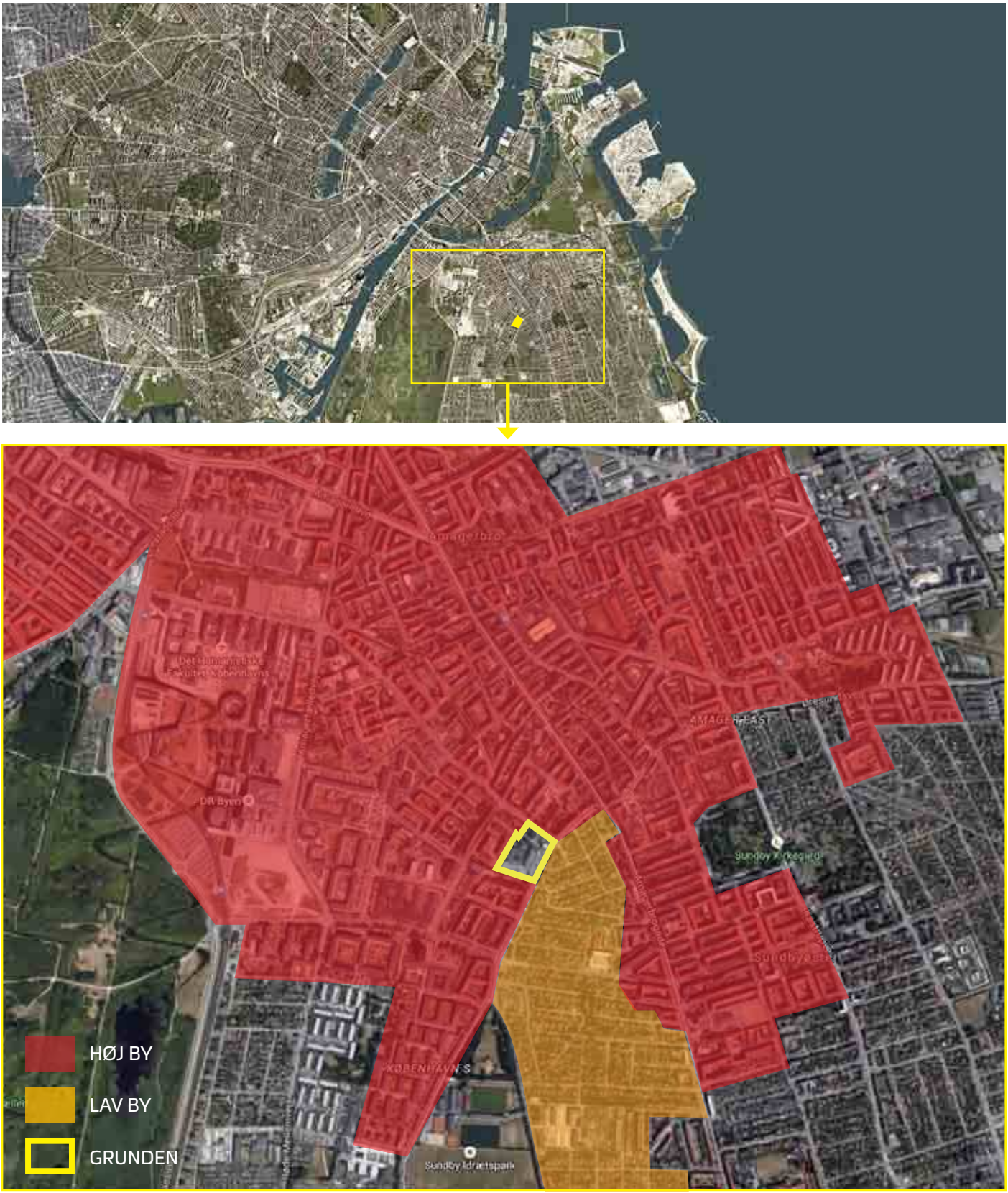
Kontakt: ulrik.olsen@coop.dk

Iben Harder Larsen
Assetmanager

COOP Danmark A/S
Ejendomme

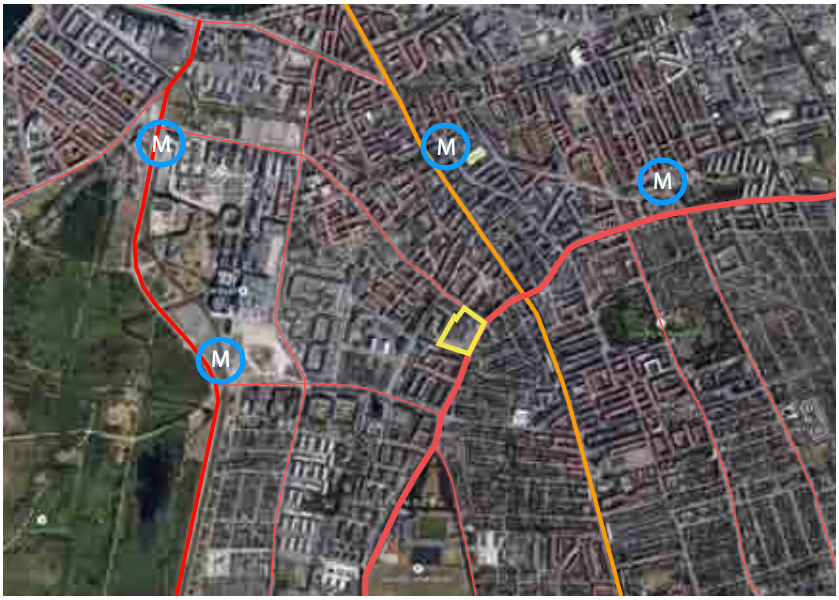
Kontakt: iben.larsen@coop.dk

OMKRINGLIGGENDE BYSTRUKTUR



BYSTRUKTUR
Grunden ligger som en del af den tætte københavnske by, der præges af karrebebyggelser. Området med den røde markering ligger på typisk 5-6 etager og en høj bebyggelsestæthed.
Med en C1-ramme er det ikke muligt at fylde hullet (matrikel 15et) ud lig de omkringliggende karrebebyggelser og derved skabe en sammenhængende bystruktur. Ved C1-ramme vil byen fortsat få en opløst karakter på dette sted (se side 5). Med en C2-ramme vil der derimod kunne skabes en naturlig sammenhæng mellem grunden og den omkringliggende bystruktur, og skabes en fortætning, der matcher den resterende tætte by.

OMKRINGLIGGENDE BYSTRUKTUR



OFFENTLIG TRANSPORT
Med det store pres på boligmarkedet i København generelt bør der sikres en høj befolkningstæthed og dermed bæredygtig byudvikling omkring den primære infrastruktur.

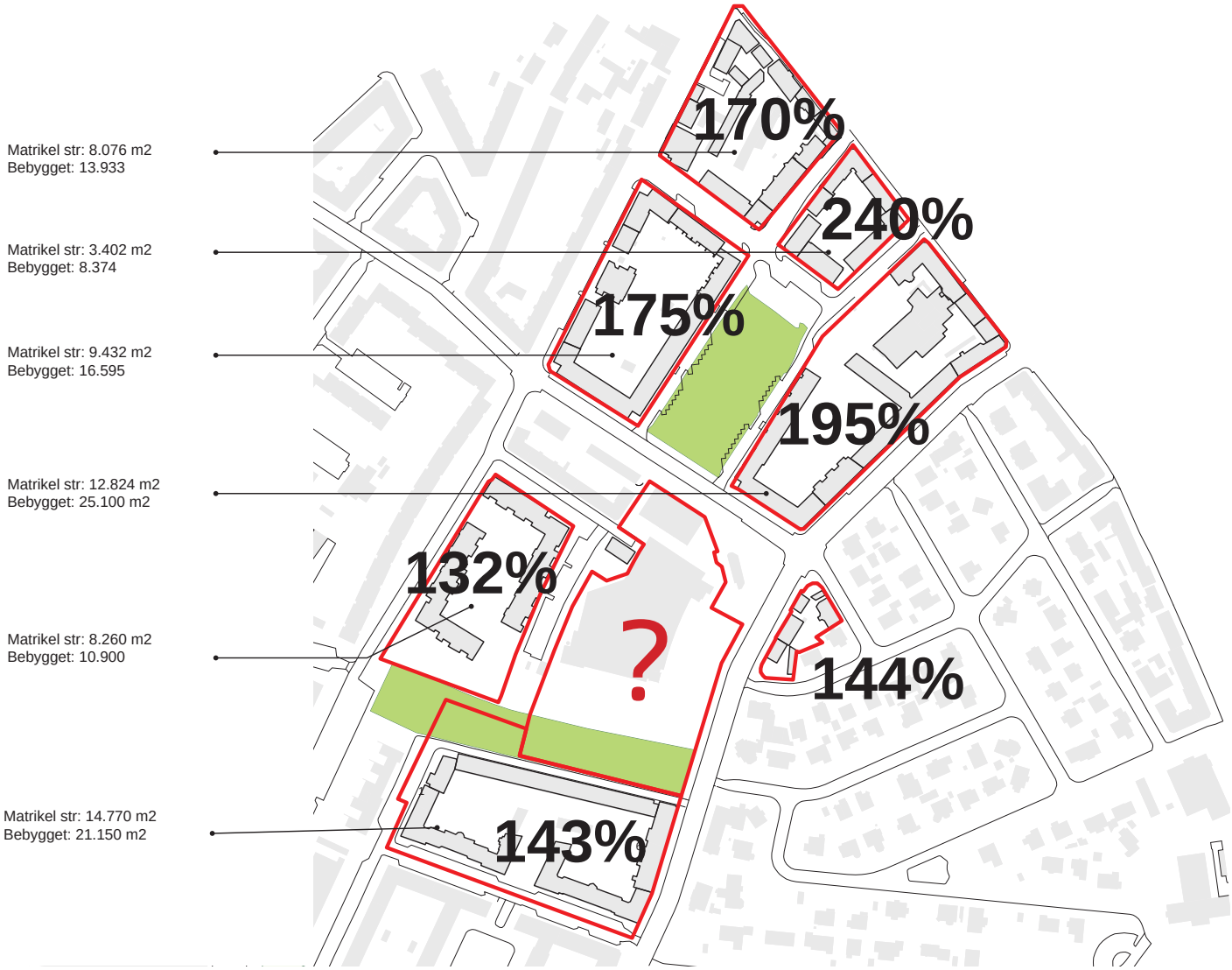
Grundens beliggenhed tæt på metrostationer og hovedbuslinier på både Englandsvej og Amagerbrogade understøtter en bebyggelsestæthed på 150%.

TYPISK RAMME FOR SAMME TYPE GRUND
Jævnfør kommuneplanen, er C-områderne på Nordamager C2 eller C3-områder.
Grunden ligger i en afstand fra Københavns centrum, som generelt præges af rammer med en højere tæthed end de 110%. Set i en overordnet kontekst, vil det kun være logisk at også denne matrikel hører ind under tilsvarende rammer med en højere bebyggelsesprocent for at kunne skabe en sammenhæng.

Derudover (som det også kan ses på side 4) er de reelle tætheder ofte langt højere end den aktuelle ramme for områderne. Så hvis der skal skabes en tilknytning til byen, er det en nødvendighed med en ramme med en højere bebyggelsesprocent.

OMKRINGLIGGENDE MATRIKLER

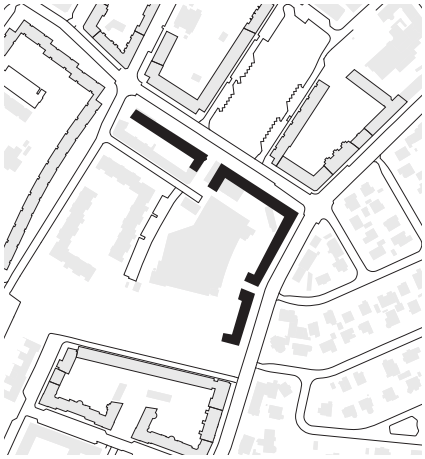
OMRÅDETS BEBYGGELSESPROCENTER I REALITETEN
En optælling af kvadratmeterne på de omkringliggende matrikler viser at de reelle bebyggelsesprocenter er væsentlig højere end både C1-rammen på 110% og C2-rammen på 150%
Dette understreger udfordringen i at skabe en sammenhængende bystruktur såfremt en bebyggelsesprocent på 110 for grunden skal overholdes. Som det også kan ses på næste side, kan der end ikke skabes en traditionel randbebyggelse langs vejene.
Ved 150% vil man netop få mulighed for at skabe en god urban by, der relaterer sig til omgivelserne.



LUFTFOTO - Bystrukturen og den omkringliggende høje bebyggelsestæthed fremgår tydeligt af billedet.

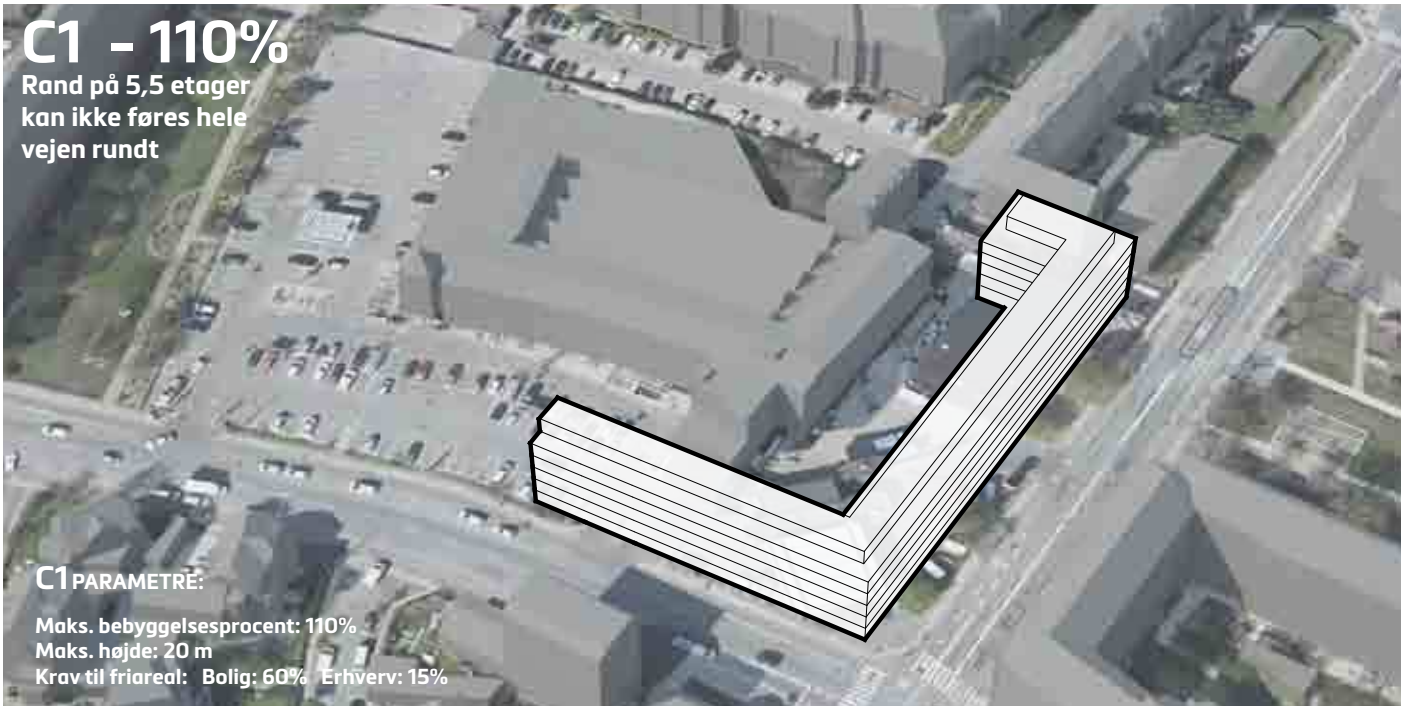
MARKERING AF GADERUM JF KOMMUNENS EGENARTSANALYSE

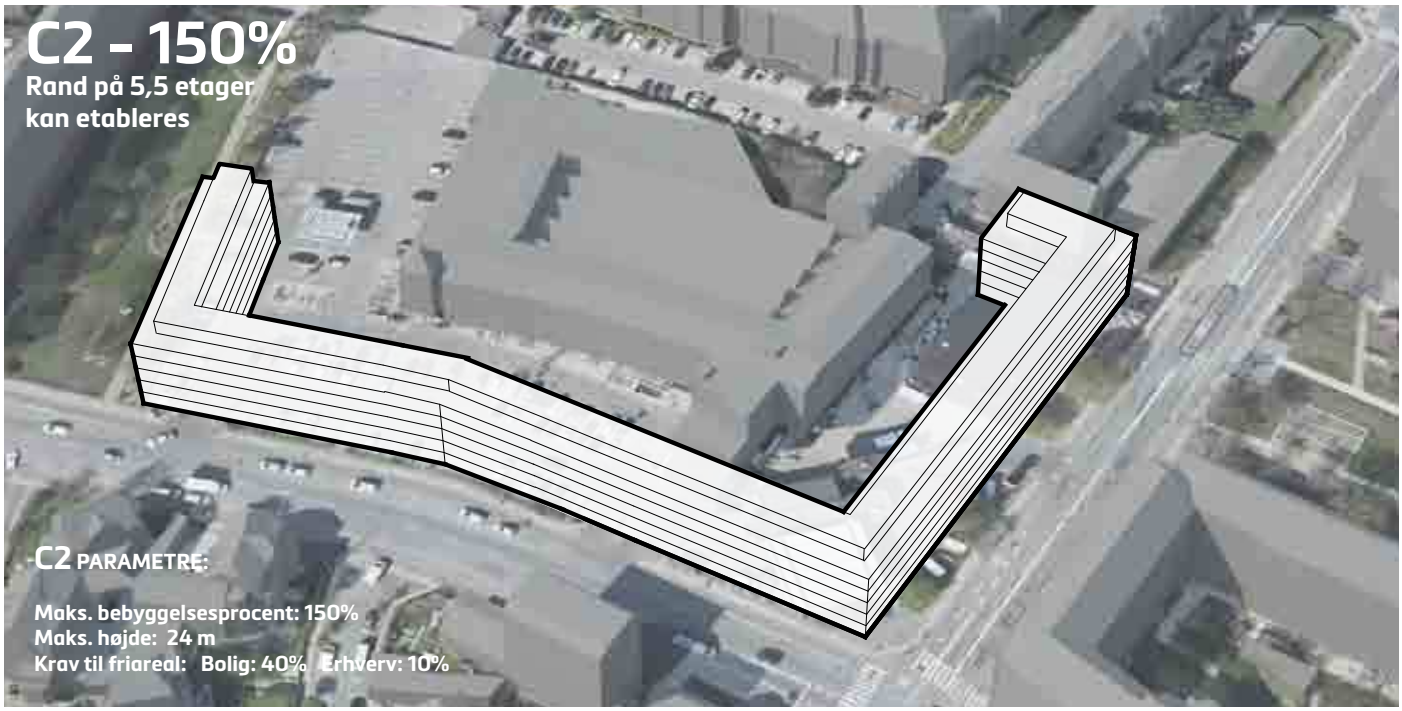
I forb.m. opstart af lokalplansprocessen har TMF udarbejdet en egenarts-analyse der bl.a. påpeger et ønske om en sluttet randbebyggelse.
(uddrag fra TMF's egenartsanalyse):
"VÆSENTLIGE EGENARTSTRÆK DER BØR BEVARES
Karréstruktur langs Englandsvej og Sundholmsvej skaber en klar definition af det offentlige rum (gader og pladser) som bør fastholdes. Dette skal ske ved opførelse af randbebyggelse langs Englandsvej og Sundholmsvej, eventuelt afbrudt af en mindre plads over for Søren Norbys Allé."


illlustration fra egenartsananlysen

MEN HVAD BETYDER RANDBEBYGGELSE VED HHV C1 OG C2?

Nedenfor vises en typisk randbebyggelse i 5,5 etager med en bygningsdybde på 12m. Som det ses, kan der ved C1-rammen ikke sluttes en hel rand.
Ved C2-rammen kan hele randen sluttes i 5,5 etager.
Dette tydeligør i høj grad nødvendigheden af en ramme med en højere bebyggelsesprocent.



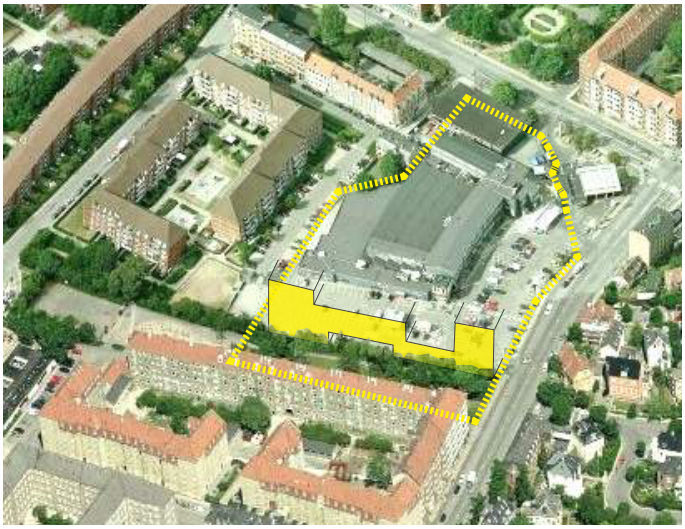


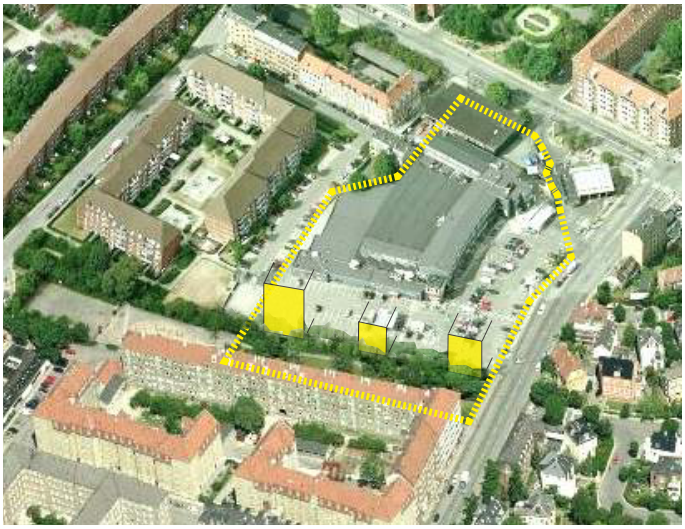
MARKERING AF BYENS GRØNNE RUM

COOP-grunden ligger i et vigtigt krydsningspunkt mellem to grønne forbindelser i byen.
Det vil derfor være oplagt at arbejde med en markering af de grønne rum.
I dag er kanten udflydende mellem parken og parkeringspladsen og den manglende kant giver ikke noget tilbage til parken.
At arbejde med en vis bygningsmæssig fortætning langs Sætersdalparken vil understrege parken som rekreativt offentligt areal. Det behøver ikke nødvendigvis være en randbebyggelse, men kunne også være punktvise bygningsmæssige markeringer med grønt imellem.

Såfremt man skal kunne arbejde med byggeri ved Sætersdalparken, er det nødvendigt at have flere m^2 end der kan opnås ved 110% bebyggelse.
Som vist på foregående side er der allerede for få m^2 til at skabe en kant langs vejene.
Med 150% bebyggelse, vil man kunne arbejde både med en markering af vejene og en form for markering af parken.

Eksempler på markering af parkrummet





PROCES OG INTENTIONER MED STEDET

COOP Danmark A/S ønsker at udvikle grunden med primært boliger.
Der er et stort behov for boliger i København, og denne fortætning af den eksisterende by er en god mulighed for at skabe flere boliger. Med en bebyggelsesprocent på 110 og en gennemsnits bolig på 100m^2, kan der på COOPgrunden tilføjes ca. 93 boliger. Ved 150% kan der tilføjes ca. 153 boliger.

I samarbejde med arkitektfirmaet BCVA, er der sat gang i en proces med teknik- og miljøforvaltningen omkring lokalplansarbejdet. Teknik- og miljøforvaltningen har lavet egenartsanalyse omkring grunden og BCVA har udarbejdet de første volumenskitser og analyse af grunden bl.a. ifht. bebyggelsesprocent.
Der er på nuværende tidspunkt ikke tegnet et færdigt projekt.

Den endelige tæthed og bebyggelsens forhold i øvrigt skal naturligvis tilpasses i samarbejde med Teknik- og miljø-forvaltningen, og dialogen er allerede i gang.

Det står dog klart, at med en C1-ramme og en bebyggelsesprocent på 110, vil det være yderst svært at opnå de bymæssige kvaliteter, der efterspørges på grunden. Med en C2-ramme og en bebyggelses-procent på 150, vil det være muligt at arbejde med en bymæssighed og en indpasning i byen samt understøtte de omkringliggende områder med nye urbane byrum og grønne forbindelser.

Følgende vises illustrationer fra skitseringsforløbet.
Her er tale om eksempler og ikke et endeligt design.

EKSISTERENDE SITUATION - Englandsvej set fra syd, den udefinerede opløste by.

EKSEMPEL PÅ BEBYGGELSE EFTER C2-RAMMEN
Både Englandsvej og den grønne bypark markeres. Hævede halvprivate gårdrum spiller sammen med den eksisterende park.

EKSEMPLER PÅ BYRUM I EN KOMMENDE BEBYGGELSE VED 150% BEBYGGELSE

Følgende vises illustrationer fra skitseringsforløbet. Her er tale om eksempler og ikke et endeligt design.

A - INTIMT GADERUM MED UDADVENDTE FUNKTIONER OVERFOR SKOTLANDS PLADS
Understøtter en grøn forbindelse mellem Skotlands plads og Sætersdalparken

B - PLADSDANNELSE OVERFOR SØREN NORBYS ALLE
Enestående mulighed for at skabe en solrig sydvent plads, med en aktiv stueetage og udendørs ophold let tilbagetrukket fra trafikken på Englandsvej.

FORSKELLIGE VARIATIONER OVER RANDBEBYGGELSE VED 150% BEBYGGELSE

Følgende vises illustrationer fra skitseringsforløbet. Her er tale om eksempler og ikke et endeligt design.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Cornelius C. L. Corneliussen

Navn:
Cornelius C. L. Corneliussen
Postnr:
2300
By:
København
Adresse:
Bremensgade 49, 3.tv

Høringssvar til Kommuneplan 2015

Dette er min indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.

Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.

I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.

Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.

Med venlig hilsen

Cornelius C. L. Corneliussen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10609

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Cyklistforbundet

Navn:
Cyklistforbundet
Virksomhed / organisation:
Cyklistforbundet
Postnr:
1362
By:
København K
Adresse:
Rømersgade 5-7
Materiale:
Høringssvar Københavns Kommuneplan 2015 fra Cyklistforbundet.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10697

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Københavns Kommuneplan 2015 fra Cyklistforbundet.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Notat
15. oktober 2015

Politik
rud

Høringssvar – Kommuneplan 2015

Cyklistforbundet skal hermed kommentere på Københavns Kommuneplan 2015, der fokuserer på at udvikle Københavnernes livskvalitet og skabe vækst i byen.

Vi noterer os, at Københavns Kommune i planen lægger op til et fortsat fokus på at sikre en effektiv og bæredygtig mobilitet. Vi er begejstrede over, at cyklisme bliver tænkt bredt ind i en række af planens initiativer. Dette bakker vi selvfølgelig op om i Cyklistforbundet.

Helt konkret har cyklismen en central rolle i Københavns Kommunes vision, og skal derfor fylde endnu mere i Kommuneplanen 2015 på følgende punkter:

1. Hvis København skal være CO2-neutral i 2025, skal der ske markante forbedringer, for at overflytte bilister til cyklen.
2. Hvis byen skal rumme en tilvækst på 100.000, skal cykelstierne forbedres og gøres bredere på en række strækninger.
3. Hvis vi fortsat ønsker en stærk cykelkultur, skal vi have flere børn op på cyklen i en tidlig alder.
4. Hvis København skal skabe vækst i regionen omkring København, bør der være gode muligheder for kombinationstransport.

Pkt.1)
Cyklistforbundet er positivt indstillet over for visionen om at gøre København CO2-neutral. For at nå i mål med visionen, skal der arbejdes benhårdt for at overflytte en større andel af bilister til kollektiv transport eller cyklen. Bl.a. derfor efterspørger vi en mere ambitiøs målsætning end mindst 1/3 cykler og mindst 1/3 kollektiv trafik.

Vi mener, at supercykelstierne er et godt redskab for at overflytte folk fra bil til cykel. Københavns Kommune fortjener ros for i de seneste år at vise vejen for andre kommuner med cykelregnskab, cykelstrategi mv., men ikke mindst med det forbilledlige samarbejde på tværs af kommunegrænserne i arbejdet med supercykelstier i regionen. Supercykelstierne vil sammen med øget salg af el-cykler være med til, at der i nær fremtid vil blive cyklet mere og længere. Dette arbejde værdsætter vi og opfordrer til, at København til stadighed vil være meget ambitiøse på dette område, da det gavner hele Hovedstadsområdet.

Vi ser frem til forsat at bidrage med input til den fremtidige udvikling af supercykelstierne, således at vi kan få endnu flere af dem, der arbejder i kommunen til at vælge cyklen til gavn for miljøet, folkesundheden og trængslen. Supercykelstierne og cykelinfrastrukturen i København har en stor brandingværdi, og projektet tiltrækker beslutningstagere og opinionsdannere fra hele verden. Cyklistforbundet ser her et uudnyttet stort eksportpotentia-

le. Københavns Kommune er med sit aktive engagement i Cycling Embassy of Denmark med til at afsøge og udbygge dette potentiale.

Pkt. 2)
Som nævnt i planen er København en meget attraktiv by at bo i og det er der mange grunde til. Vi kan være stolte af vores cykelkultur, og den gode cykelinfrastruktur, der indiskutabelt gør København rar at bo i. Hvis vi fortsat ønsker, at København skal være en attraktiv by med den befolkningstilvækst der forventes, skal den nuværende cykelinfrastruktur have et gevaldigt løft. Mange cykelstier er i forvejen pressede. Dette løft omfatter bredere cykelstier på mange strækninger i København, udbygning af det eksisterende netværk samt en markant udbygning af cykelparkeringskapaciteten.

I de kommende, nye byområder bør cykelinfrastrukturen i endnu højere grad end tidligere tænkes ind fra starten.

Pkt. 3)
Der er i forhold til børns brug af cyklen ikke en klar plan for at få børn til at cykle. I Cyklistforbundet lægger vi meget vægt på børns cykling. Vi har arbejdet målrettet med at øge antallet af de helt unge cyklister gennem kampagner som Alle Børn Cykler, Vi kan cykle, mm. Vi mener derfor, at Københavns Kommune i endnu højere grad bør arbejde for sikre skoleveje. Der er en stigende tendens til, at børn bliver kørt i bil til skole, hvilket ikke stimulerer fremtidens cyklister, ligesom mange københavnske forældre i stigende grad udtrykker en utryghed over at lade deres børn cykle i byen.

Får vi flere børn til at cykle i skole, har det mange fordele. Børn, der cykler i skole har en bedre koncentrationsevne, end dem der bliver kørt eller tager offentlig transport. Dertil er de sundere i kraft af den øgede motion.

Pkt. 4)
I kommuneplanen beskrives problematikken og udgifterne ved bilkøer i Hovedstadsområdet. En af de største udfordringer for mobiliteten i dag er det manglende samspil mellem den kollektive transport og andre transportformer. Vi havde gerne set, at strategien var mere konkret i forhold til denne problemstilling. Hvis vi skal have lokket flere bilister over i den kollektive transport skal samspillet med cyklen gøres bedre, hvilket kræver substantielle investeringer til fx cykelparkering ved stationerne – og cykelparkering ved indfaldsvejene.

Denne opgave kan Københavns Kommune ikke løfte alene, men i samarbejde med de relevante aktører, hvor kommunen kunne være med til at trække udviklingen i den rigtige retning. Behovet for bedre mulighed for at benytte cyklen som del af transport over længere distance, er en vigtig problemstilling, hvis bilpendlingen til København fra de omkringliggende områder skal mindske.

Vi forudsætter at Københavns Kommune naturligvis forsat ser cyklerne og cyklisterne som en hel central del af byens DNA, der kendetegner og symboliserer byen. Et DNA der adskiller sig markant fra mange andre byer verden over og som mange lader sig inspirere af. Et DNA der er en markant markør for en styrket bæredygtig udvikling i fremtidens bysamfund.

Vi ser frem til det fremtidige samarbejde med Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Erik Hjulmand
Formand Cyklistforbundet København

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Dan Martin Holmberg

Navn:
Dan Martin Holmberg
Postnr:
1440
By:
københavn k
Adresse:
mælkebøtten 119

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.
Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.
Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør København CO2 neutral.
Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden de facto har været i 44 år.
Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at

det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.
Vi håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

Venligst Dan Holmberg

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10621

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Finn Dejn

Navn:
Finn Dejn
Virksomhed / organisation:
Danica Ejendomme
Postnr:
2800
By:
Kgs. Lyngby
Adresse:
Parallelvej 17
Materiale:
Høringssvar.pdf [1]
Høringssvar2.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10782

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar_16.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar2.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Danica Pension

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
1599 København V

Danica
Investering
Parallelvej 17
2800 Kgs. Lyngby
Telefon 70 11 25 25
Telefax 45 14 96 06
Ref. Finn Dejn
direkte tlf. nr. 45131407
finn.dejn@danica.dk
www.danicaejendomme.dk

14. oktober 2015

Høringssvar til 'Kommuneplan 2015'.

Danica Ejendomme har med interesse fulgt udviklingen af det nye klimakvarter Østerbro.

Vi ejer ejendommen Sejrøgade 7-9, 2100 Østerbro, som er beliggende umiddelbart udenfor Klimakvarterets afgrænsning.

For denne ejendom ønsker vi at konvertere de nuværende erhvervslejemål til familieboliger fra 1-3 etage.

Lokalplan nr. 143 fra 1990 er gældende for ejendommen og den karré, ejendommen indgår i. Forudsætningerne for lokalplanen har på mange måder ændret sig. Vi foreslår derfor, at der i Kommuneplan 2015 åbnes mulighed for at ændre planrammen for karreen ift. andelen af boliger samt bebyggelsesprocenten.

Vi har i udviklingen af det ønskede projekt haft en positiv, løbende dialog med Byplan Nord, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, som har opfordret os til at afgive høringssvar.

Vi mener, at etablering af boliger i ejendommen vil tilbyde attraktive familieboliger bl.a. ud fra beliggenheden trafikalt og ud fra nærheden til det grønne Klimakvarter. Samtidig tror vi, at et løft af ejendommen vil trække Klimakvarterets fokus videre ud i nærområdet.

DANB1001 2011.09

Danica Pension

Med venlig hilsen
Danica Ejendomme

Finn Dejn

DAN9|001 2011.03

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kasper Danielsen

Navn:
Kasper Danielsen
Virksomhed / organisation:
Danielsen Architecture
Postnr:
1456
By:
København
Adresse:
Vestergade 2 b
Øvrige kontakt- oplysninger:
Jørgen Borg jb@danielsenarch.com mobil 40183237

Hermed fremsendes hørringssvar til 2015 kommuneplan, for plan nr. 1932, matr. 380b, 380c, og 391.

Materiale:
20151015 Høringssvar kommuneplan plan nr 1932.pdf [1]
20151015 Bilag A Ide oplæg.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10647

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151015 Høringssvar kommuneplan plan nr 1932.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151015 Bilag A Ide oplæg.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

danielsen

Københavns Kommune

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

Den 15. oktober 2015

Sag nr. 694 - 01

Vedr. Høringsvar til kommuneplan 2015

Hermed fremsendes hørringssvar til 2015 kommuneplan, for plan nr. 1932, matr. 380b, 380c, og 391.

Planlægningen og udviklingen af den sydligste del af Sydhavnen, er nået langt og med den kommende metrostation vil området tilføres et endnu bedre grundlag for en bydel med boliger og arbejdspladser.

Matriklerne langs Borgmester Christiansens gade og Bådhavnsgade er i dag udlagt til erhverv i forskellig udstrækning og udviklingen af Sluseholmen i Sydhavnen har introduceret den tætte by i området, med høje karréer, sivegader og trafikale hovedveje.

Med Kommuneplan 2015 planlægges en grøn by med forskelligheder i byrum og sammensætning af boformer og erhverv. For at disse ambitioner også kommer området omkring Bådhavnsgade til gode, mener vi det vil være gavnligt at skabe en arkitektonisk forbindelse mellem den nye bydel, Sluseholmen, - og Kongens Enghave.

En måde at opnå dette, kunne være gennem en by-struktur, hvor zoner langs de trafikerede veje udvælges, hvori der kan bygges op i højde med Kongen Enghave og Sluseholmens byggerier. Det ville skabe et bindeled mellem den nye og den gamle bydel og ligeledes afskærme de bagvedliggende arealer, hvor der ligger kolonihaver i dag og måske også boliger på sigt.

Det vil være en fortsættelse af de tanker der allerede delvist er udført med Dansk Metals bygning mod Sjællandsbroen.

Det er vores holdning at disse tiltag vil samle Bådhavnsgadekvarterets dynamik om Metropladsen, - og samtidig skabe grundlag for boligbebyggelser bag erhvervet, hvor der er ro og hvor der er optimale

betingelser for grønne byrum. Vi ønsker at erhvervsbyggeriets ”bagsider” stimuleres således at der er liv i kvarteret døgnet rundt og at hele området omkring metroen får en boligmæssig balance, så det sydlige område mod Fiskerihavnen ikke efterlades tomt om aftenen og i weekender.

Området bag Dansk Metals bygning er i dag et grønt område, udlagt til erhverv. Vi så gerne at man her havde mulighed for at bygge boliger i grønne omgivelser i nær kontakt til Fiskerihavnen.

For at skabe liv og styrke boligudbuddet med boliger i haver, tæt på metroen og havnen, bør områdebetegnelsen ”ændres fra E1 Blandet erhverv, til C2 Boliger og serviceerhverv”, for de ovennævnte områder.

Man kunne forestille sig at matriklerne blev udlagt som erhverv ud mod Bådehavnegade i 3 etager og i området bag ved erhvervsbygningen vil der være mulighed for at etablere etageboliger i 3 til 6 etager

Bilag: Fuldmagt fra grundejer eftersendes, Bilag A – Ide oplæg 15.10.2015

Med venlig hilsen

Kasper Danielsen, arkitekt maa

Danielsen Architecture.

SYDPORTEN

Ide oplæg
15. oktober 2015

danielsenarchitecture

By udvikling - Ideskitse

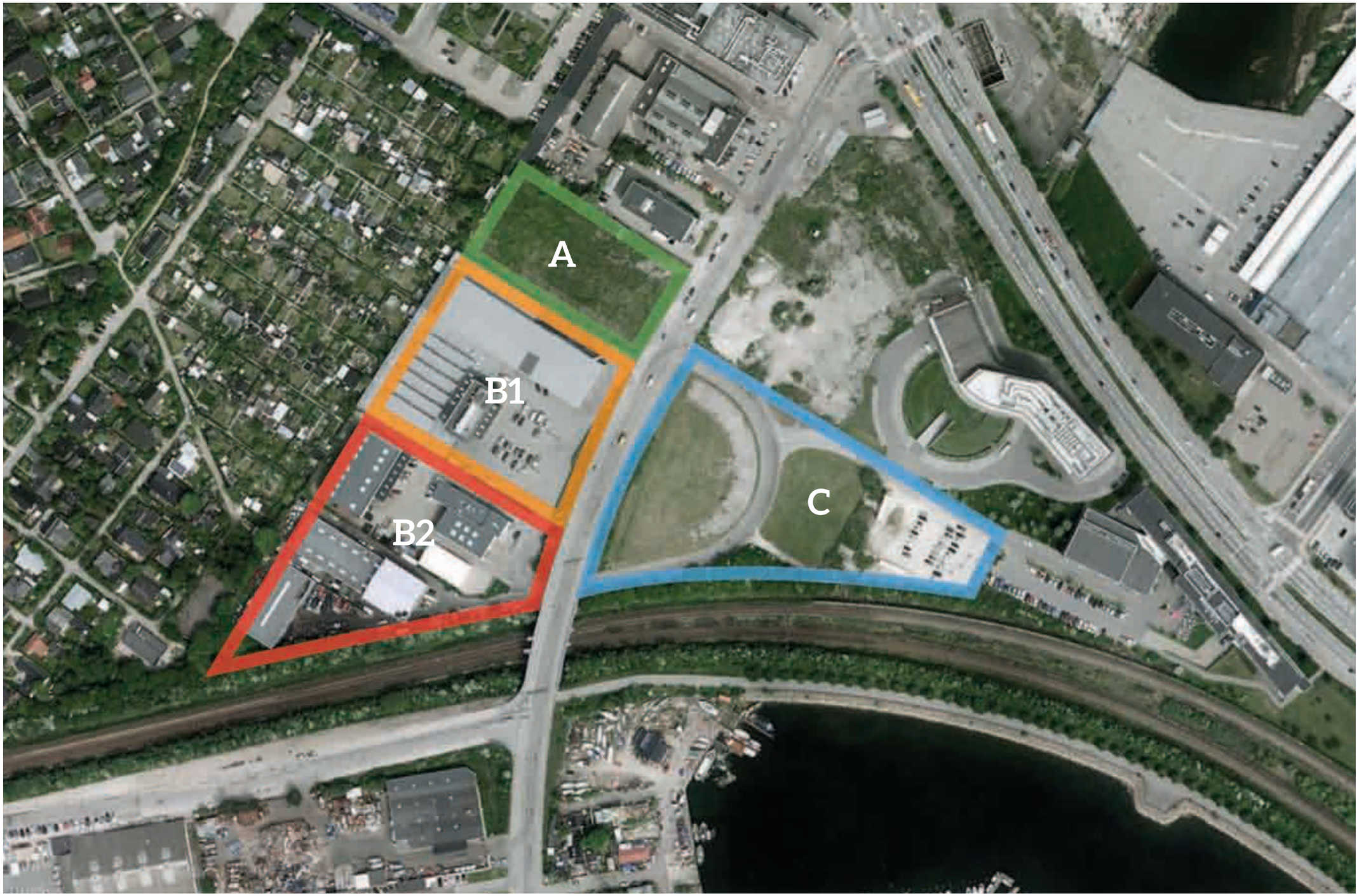
Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg

Diagram Arealer

Dato
15. oktober 2015

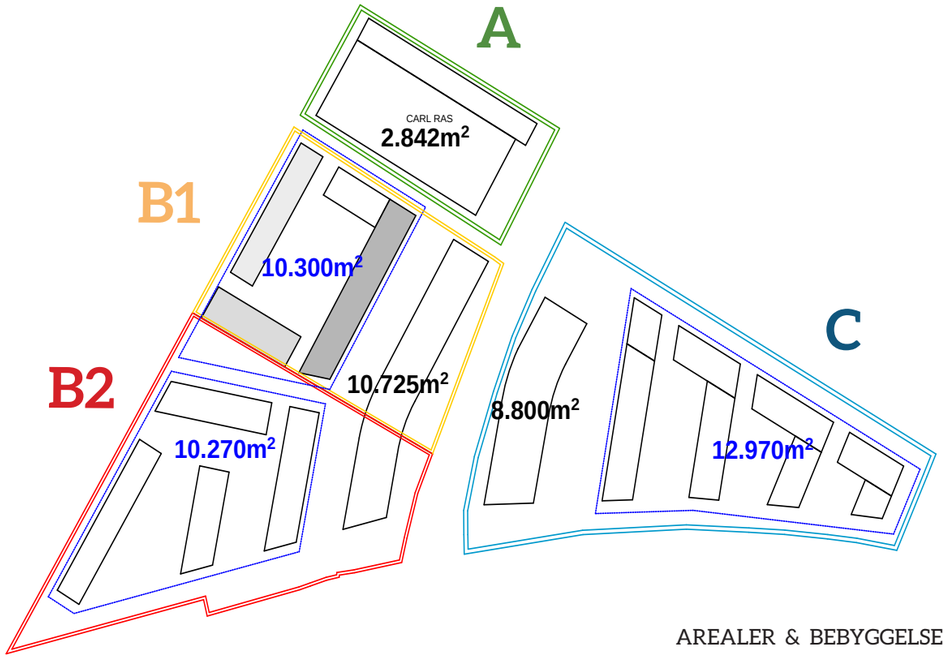
Projekt
Sydporten
Ideoplæg



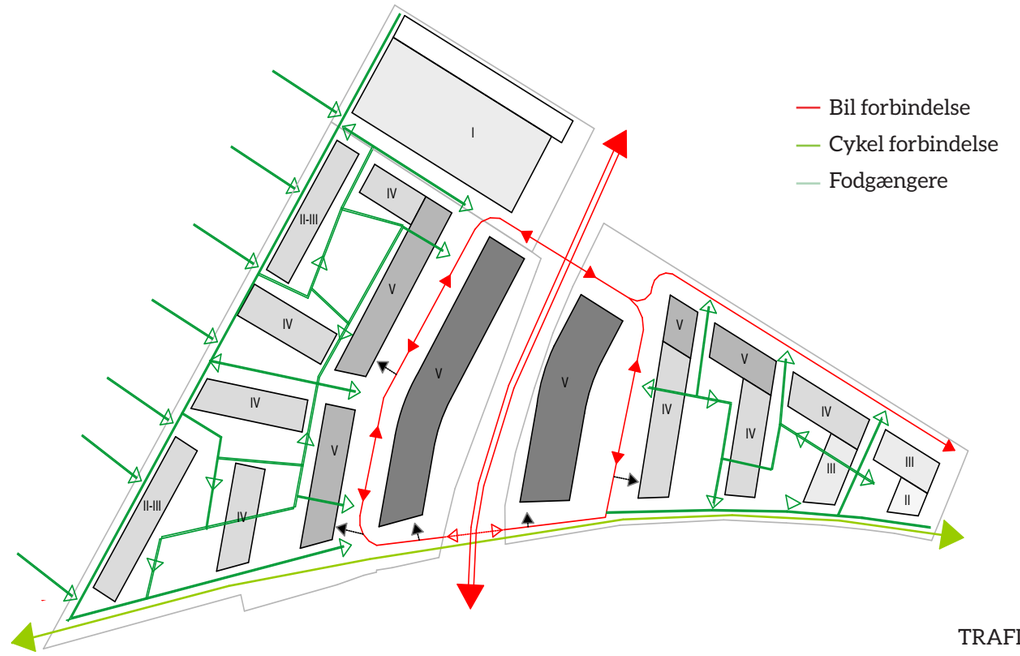
Diagrammer

Dato
15. oktober 2015

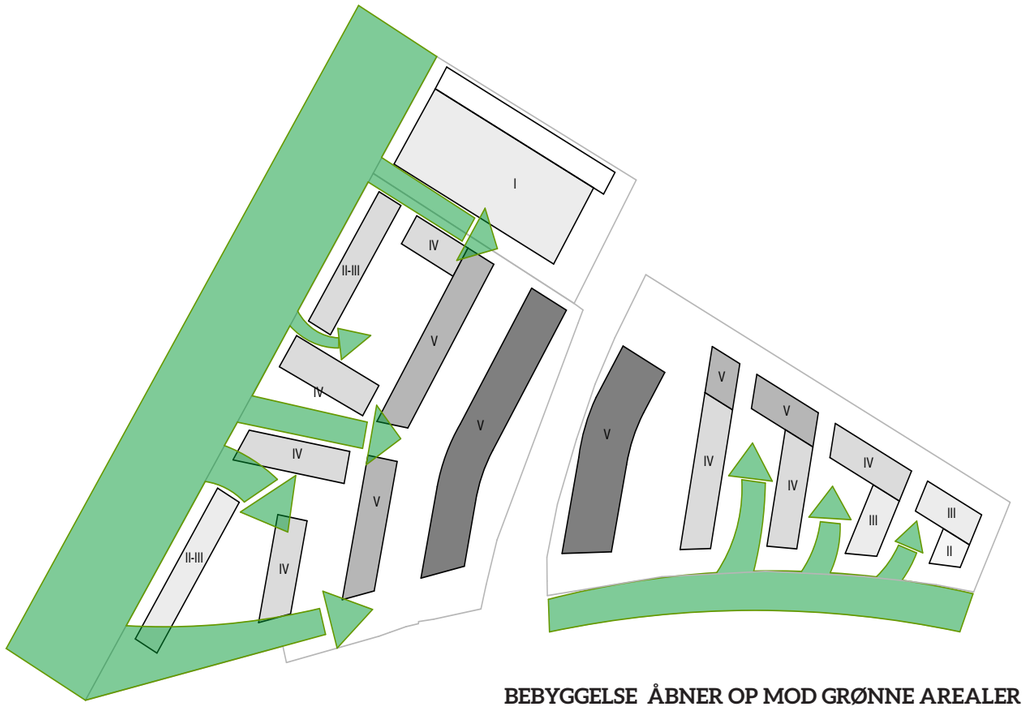
Projekt
Sydporten
Ideoplæg



AREALER & BEBYGGELSE



TRAFIK

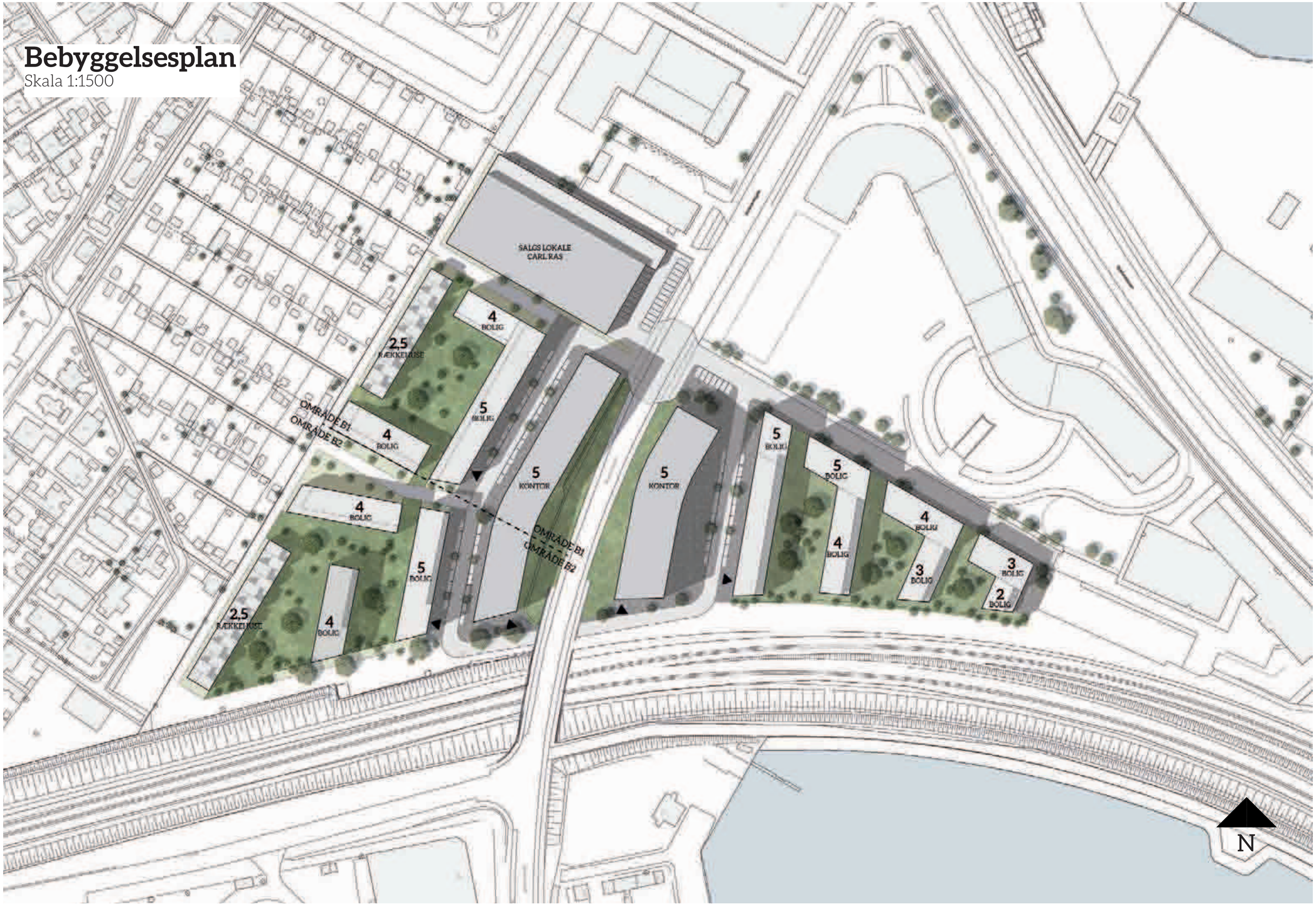


BEBYGGELSE ÅBNER OP MOD GRØNNE AREALER

BYRUM

Bebyggelsesplan

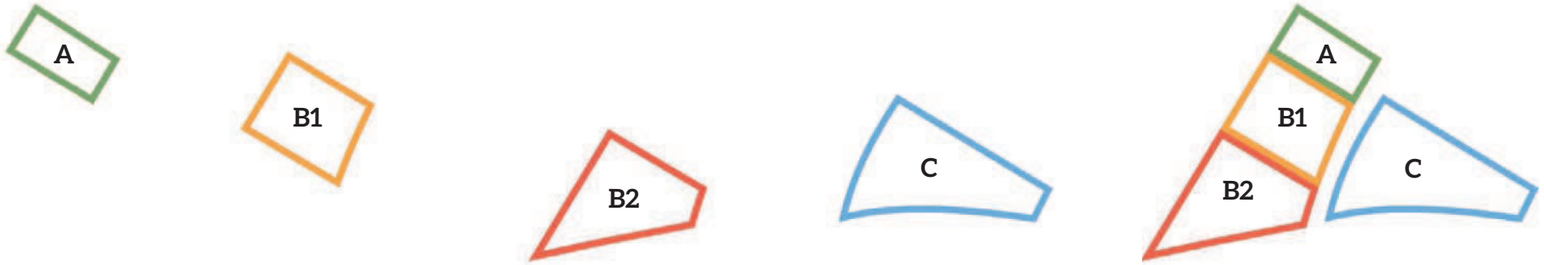
Skala 1:1500



Arealer

Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg



	Område A	Område B1	Område B2	Område C	Samlet
Grundareal	5.447 m²	9.883 m²	10.991 m²	14.518 m²	40.839 m²
Eksist. byggeri	0 m²	*7.712 m²	*4.182 m²	0 m²	11.894 m²
Evt. Nyt byggeri	2.842 m²	17.484 m²	13.660 m²	21.770 m²	55.756 m²
Samlet bygge mulighed 150%	8.171 m²	14.825 m²	16.487 m²	21.777 m²	61.259 m²
Erhverv	2.842 m²	7.102 m²	3.390 m²	8.800 m²	22.134 m²
Erhverv %	100 %	41 %	25 %	40 %	**40 %**
Boliger	m²	10.382 m²	10.270 m²	12.970 m²	33.622 m²
Bolig %	%	59 %	75 %	60 %	**60 %**
Friareal Erhverv	284 m²	710 m²	339 m²	880 m²	2.213 m²
Friareal Boliger	m²	4.153 m²	4.108 m²	5.188 m²	13.449 m²
Samlet Friareal	284 m²	4.863 m²	4.447 m²	6.068 m²	15.662 m²
Parkering 1/100 m2					
Erhverv	25 stk.	71 stk.	34 stk.	88 stk.	221 stk.
Bolig	stk.	104 stk.	103 stk.	130 stk.	336 stk.
Samlet Parkering	25 stk.	175 stk.	137 stk.	218 stk.	558 stk.

Note

Område A består af matriklerne:

400 & 401

Område B1 består af matriklerne:

399

Område B2 består af matriklerne:

398 & 394

Område C består af matriklerne:

380C, 491, 484 og området "Molestien"

* Eksisterende bygninger nedrives

Areal data stammer fra OIS.

Danielsen Architecture kan ikke gøres ansvarlig for fejl i ovenstående, en landinspektør opmåling vil være nødvendig for at angive de nøjagtige arealer.

Ideskitse - cykeltunnel under Sjællandsbroen

Visualisering

Dato
15. oktober 2015

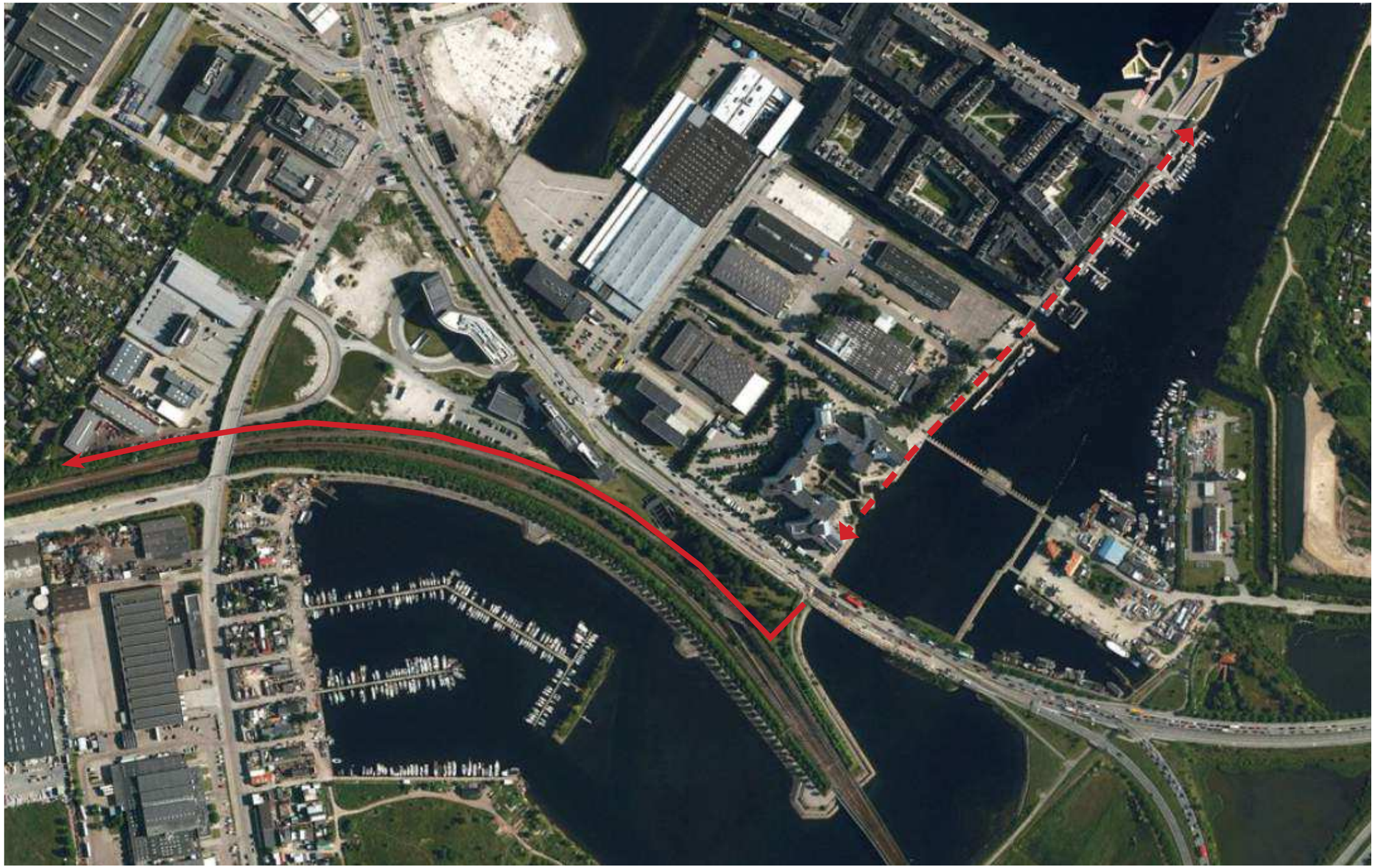
Projekt
Sydporten
Ideoplæg

Ideskitse - cykeltunnel under Sjællandsbroen

Oversigt

Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg

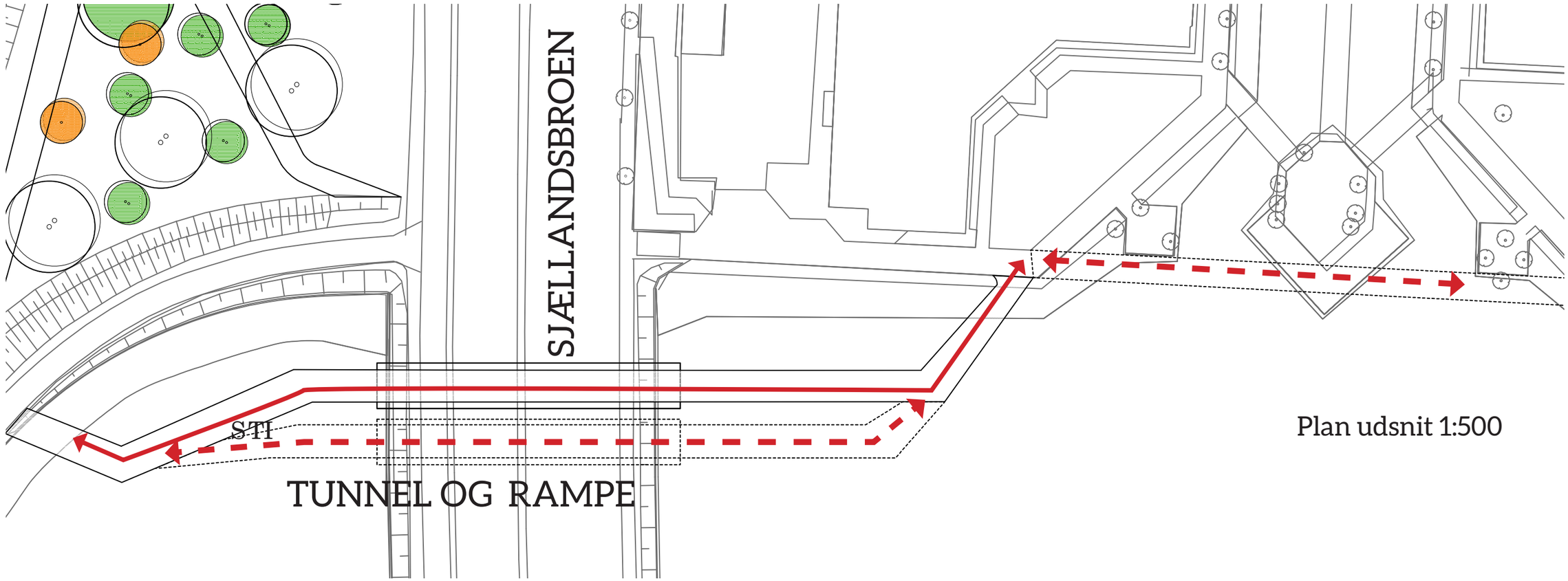


Ideskitse - cykeltunnel under Sjællandsbroen

Plan udsnit 1:500

Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg



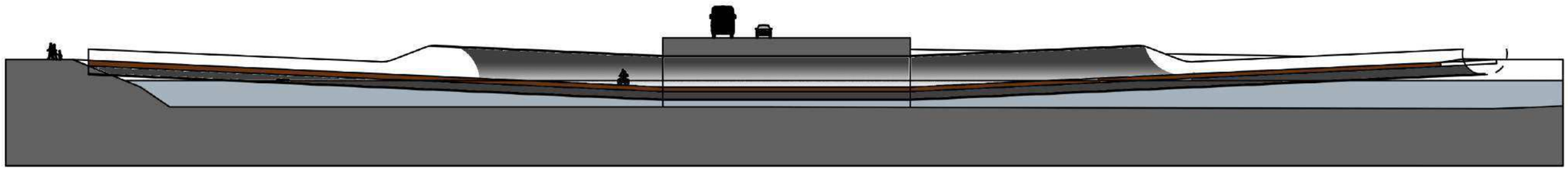
Plan udsnit 1:500

Ideskitse - cykeltunnel under Sjællandsbroen

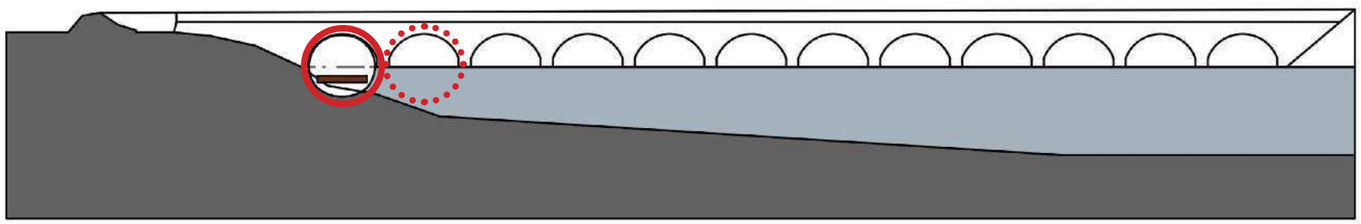
Længdesnit & tværsnit 1:500

Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg



Længdesnit 1:500



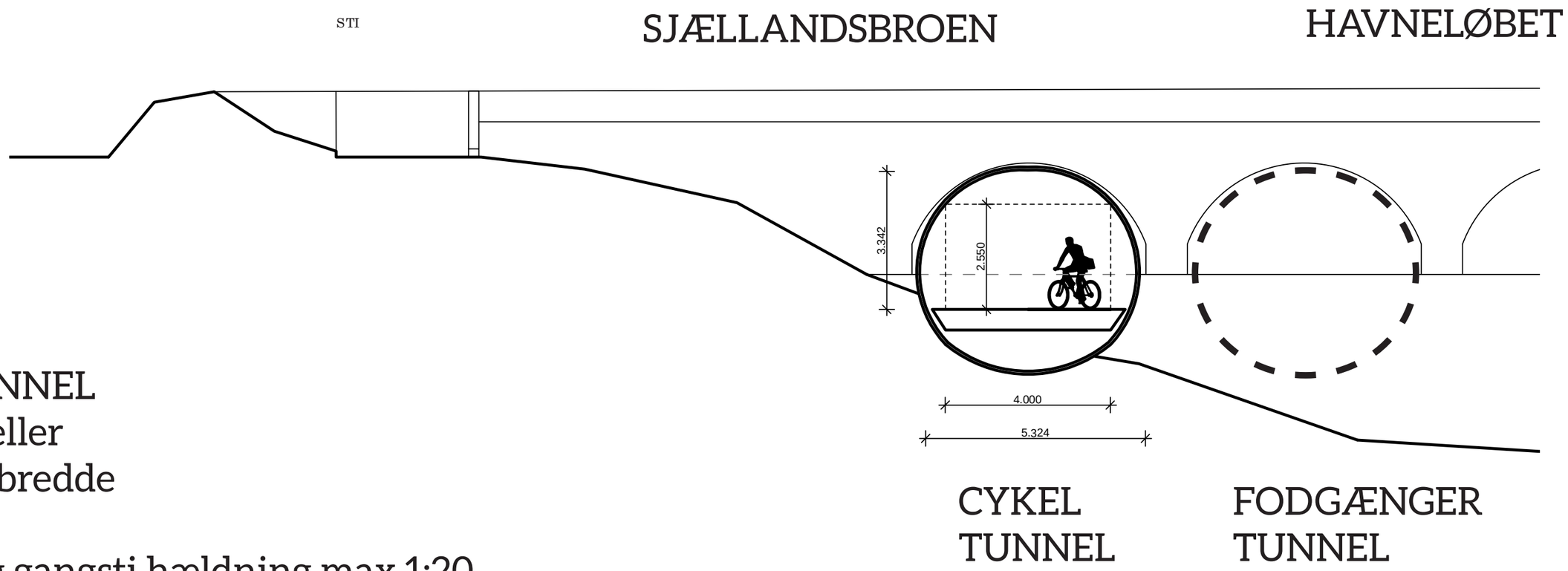
Tværsnit 1:500

Ideskitse - cykeltunnel under Sjællandsbroen

Længdesnit & tværsnit 1:500

Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg



CYKELTUNNEL
2 rørtunneller
spor i 4 m bredde

Cykelsti og gangsti hældning max 1:20.

Alternativet 1:
Tunnel under Sydhavnsgade l: ca. 30 m i min. b: 6 m.

Alternativet 2:
Cykelbro. Fx h: 5 m og l: 250 m

Snit 1:100

Kontaktoplysninger

Dato
15. oktober 2015

Projekt
Sydporten
Ideoplæg

ARKITEKT:

Danielsen Architecture
Vestergade 2B, 4.
1456 København K
www.danielsenarch.com
+45 33 32 32 37

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kasper Danielsen

Navn:
Kasper Danielsen
Virksomhed / organisation:
Danielsen Architecture
Postnr:
1456
By:
København K
Adresse:
Vestergade 2B
Øvrige kontakt- oplysninger:
Jørgen Borg jb@danielsenarch.com mobil 40183237

Hermed fremsendes hørringssvar til 2015 kommuneplan, for plan nr. 850, matr. 399, 400 og 401.

Materiale:
20151015 Høringssvar kommuneplan delplan nr 850.pdf [1]
20151015 Bilag A Ide oplæg.pdf [2]
20151014 Fuldmagt Carl Ras Hørsholm.pdf [3]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [4]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10648

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151015 Høringssvar kommuneplan delplan nr 850.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151015 Bilag A Ide oplæg_0.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151014 Fuldmagt Carl Ras Hørsholm.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

danielsen

Københavns Kommune

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

Den 15. oktober 2015

Sag nr. 694 - 01

Vedr. Høringsvar til kommuneplan 2015

Hermed fremsendes hørringssvar til 2015 kommuneplan, for plan nr. 850, matr. 399, 400 og 401.

Planlægningen og udviklingen af den sydligste del af Sydhavnen, er nået langt og med den kommende metrostation vil området tilføres et endnu bedre grundlag for boliger og arbejdspladser.

Matriklerne langs Borgmester Christiansens gade og Bådhavnsgade er i dag udlagt til erhverv i forskellig udstrækning og udviklingen af Sluseholmen i Sydhavnen har introduceret den tætte by i området, med høje karréer, sivegader og trafikale hovedveje.

Med Kommuneplan 2015 planlægges en grøn by med forskelligheder i byrum og sammensætning af boformer og erhverv . For at disse ambitioner også kommer området omkring Bådhavnsgade til gode, mener vi det vil være gavnligt at skabe en arkitektonisk forbindelse mellem den nye bydel, Sluseholmen, - og Kongens Enghave.

En måde at opnå dette, kunne være gennem en by-struktur, hvor zoner langs de trafikerede veje udvælges, hvori der kan bygges op i højde med Kongen Enghave og Sluseholmens byggerier. Det ville skabe et bindeled mellem den nye og den gamle bydel og ligeledes afskærme de bagvedliggende arealer, hvor der ligger kolonihaver i dag og måske også boliger på sigt.

Det er vores holdning at disse tiltag vil samle Bådhavnsgadekvarterets dynamik om Metropladsen, - og samtidig skabe grundlag for boligbebyggelser bag erhvervet, hvor der er ro og hvor der er optimale betingelser for grønne byrum.

Derfor opfordrer vi til at delområdet, som helhed, udlægges med en bebyggelse procent på 150 % og ikke som nuværende 110 %, samt at bebyggelsesprocenten kan regnes for området under ét.

For at skabe liv og styrke boligudbuddet med boliger i haver, tæt på metroen, bør områdebetegnelsen ændres fra E1 Blandet erhverv, til C2 Boliger og serviceerhverv, for de ovennævnte områder.

Man kunne forestille sig at matriklerne blev udlagt som erhverv ud mod Bådehavnegade i 3 etager og i området bag ved erhvervsbygningen vil der være mulighed for at etablere etageboliger i 3 til 6 etager, samt rækkehuse i området mod de eksisterende kolonihaver.

Bilag: Fuldmagt fra grundejer af d. 14.10.2105, Bilag A – Ide oplæg 15.10.2015

Med venlig hilsen

Kasper Danielsen, arkitekt maa.

Danielsen Architecture.

[redacted]

FULDMAGT

Kommuneplan 2015 – høringssvar

Vedr.
Bådehavnsgade, plan nr. 850, matrikel nr. 399, 400, 401, Vesterbro, Kongens Enghave.

Ejer:

Carl Ras, Hørsholm A/S
CVR-NR.: 20 71 46 38
Hambros Allé 22
2900 Hellerup

Giver hermed:

Danielsen Architecture A/S
Vestergade 2 B, 1456 København K.

fuldmagt til på vores vegne at forespørge om opførelse af ny bygning til Carl Ras beliggende Bådehavnsgade 8-10 samt til at fremsende høringssvar, i forbindelse med høring af kommuneplan 2015.

14/10 2015
.....
Dato

.....
Ejer underskrift

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Louise Holst Hemmingsen

Navn:
Louise Holst Hemmingsen
Virksomhed / organisation:
Danmarks Naturfredningsforening København
Postnr:
2700
By:
Brønshøj
Adresse:
Bakkekammen 29A
Øvrige kontakt- oplysninger:
25853664

DN Københavns høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2015

Danmarks Naturfredningsforenings afdeling i København vil med sit høringssvar udtrykke sin glæde over, at der i Kommuneplan 2015 er fokus på en klimaplan for København, at byens energiforbrug skal nedbringes, grøn mobilitet øges og herunder at klimatilpasning og skybrudssikring er indarbejdet i kommuneplanen. Vi noterer ligeledes med stor tilfredshed at kommuneplanen sigter mod en bæredygtig håndtering af affald, hvor mindre afbrændes og mere genanvendes. Endelig er det godt, at målet om C02-neutralitet i år 2025 ikke fraviges.

Vi er også enige med kommuneplanen om, at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik sker med grønne transportmidler. Vi værdsætter målet for København som verdens bedste cykelby, og peger samtidigt på at kommunen også fremover bør arbejde på fremme af elbiler i byen.

Vi har bemærket at Københavns kommune inviterer til samarbejde og at Københavns kommune opfordrer til lokale netværk, der giver DN København mulighed for at samarbejde om naturen i København.

DN København tager gerne invitationen op. Vi deltager allerede i Grønt Råd og i konkrete naturprojekter, for eksempel pleje af Damhusengen og Sydhavnstippen. Vi samarbejder på tværs med sociale foreninger i projektet ”Bybier” og vi indgår i et partnerskab for plantning af nye træer. I øvrigt bliver DN ofte kontaktet af borgere om hvor meget træer betyder for livet i byen og DN København vil derfor foreslår, at Københavns Kommune vedtager et mål om, at alle boliger skal have udsigt til et træ ligesom det er sket i Frederiksberg Kommuneplan.

Vi har koncentreret vort høringssvar om 3 overordnede temaer, som DN prioriterer højt, og DN København har flere konkrete forslag til ændringer som konsekvens af temaerne. I det følgende gennemgås først de generelle bemærkninger, og derefter de konkrete forslag til ændringer og tilføjelser til kommuneplanens retningslinjer og rammer.

Tre overordnede temaer DN prioriterer højt

Implementering af de overordnede bindinger
De overordnede bindinger kommer bl.a. til udtryk i Fingerplanen og Den regionale Udviklingsplan. Vi er enige i et fokus på at skabe rummelighed for væksten via omdannelse af eksisterende byområder så presset på Hovedstadsregionens landområder ikke øges, og at implementere stationsnærhedsprincippet. Men vi savner en vurdering og konkretisering af tæthed og vækst i forhold til sikring af bedre adgang til natur- og fritidsoplevelser som det for eksempel kommer til udtryk i den regionale udviklingsplans grønne nærhedsprincip. Den mulige fremtidige befolkningsvækst må ikke bruges som begrundelse for yderligere forringelser af kommunens natur- og vandområder. Tværtimod bør byudviklingen sikre og helst udvide byens grønne områder og forbedre forbindelserne mellem dem for en bedre spredning af flora og fauna til glæde for alle byens borgere. Hvis København samarbejder med nabokommunerne er der dér betydelige arealressourcer, der kan bringes i spil til byudvikling, hvorved presset inden for kommunegrænsen kan reduceres.

Derudover savner vi en vurdering af sammenhængen med Hovedstadsregionen og nabokommunerne om de overordnede linjer som for eksempel adgang til de regionale kiler gennem et udbygget cykelstinet og for eksempel Naturnetværket der skal sikre sammenhæng i naturen på tværs af administrative grænser– også udenfor kommunen.

Inden for kommunens grænser kan byzonen ikke udvides, og det bør ikke igen forekomme at bestemmelserne omgås ved at inddrage dele af søterritoriet gennem havneopfyldning. Den ’blå kile’, som havn, kanaler og kommunens andre vandområder udgør, kan ikke tåle at blive mindre, uden at det ville være et betydeligt tab for byen som helhed.

Den grønne by

Hvis det skal lykkes at stoppe tilbagegangen i biodiversitet, og sikre en mangfoldig natur der kan modstå klimaforandringerne, til glæde for kommende generationer, så skal naturen have mere plads. Der skal være mere af den og den skal hænge bedre sammen. Det er nødvendigt, for at dyr og planter kan spredes og trives uden for mange forstyrrelser. DN København mener, at naturen er begrænset omtalt i kommuneplanforslaget, og at der mangler bindende retningslinjer og retningslinjekort for potentielle naturområder og potentielle økologiske forbindelser som forudsat i planloven (planlovens § 11a stk. 1 punkt 14). I forbindelse med arbejdet med klimaplanen er der en åbenlys risiko for, at hensynet til natur og miljø tilsidesættes, fordi store økonomiske interesser er på spil.

DN København savner en tværgående retningslinje, der tilgodeser vand-, klima- og naturforholdene. DN mener generelt, at en målrettet planlægning i byen for mere natur vil kunne bidrage væsentligt til at komme af med vandet efter kraftige regnskyl, og til at sænke temperaturen lokalt. Byens grønne områder, parker og sportspladser kan anvendes til nedsivning og som midlertidige regnvandsbassiner, og grønne områder langs veje, i erhvervsområder og i gårdmiljøerne kan forsinke vandets vej til kloakkerne. Det må derfor frarådes at dække flere friarealer (sports- og legepladser mv.) med kunststoffer, både fordi det indebærer direkte og drastisk forringelse af byens levende vegetation og dyreliv, og fordi skadevirkningerne af de benyttede kunststoffer for brugere og miljø er ukendte.

DN København beklager, at et tidligere initiativ som plantning af 100.000 træer var opgivet og opfordrer til, at dét og lignende initiativer får en central placering i bestræbelserne på at skabe rammer for et attraktivt hverdagsliv for københavnerne. Ligeledes foreslår vi, at der er fastsættes håndgribelige mål for - og tages konkrete initiativer til - udvidelse af byens

grønne områder, forbedring af deres biodiversitet og sidst men ikke mindst, luftkvaliteten, som fortsat lider stærkt under et stort antal dieselkøretøjers luftforurening, hvorfor der er et akut behov for indgriben.

Adgangen til vandet

Havnen, kanalerne og Kalvebod-løbet er sammen med søer og andre vandområder grundlæggende elementer i byens profil og image, og er på grund af vandet et væsentligt rekreativt element i en tæt by, som det også kommer til udtryk i kommuneplanforslaget. Det er derfor med stigende bekymring, at vi har været vidne til at f.eks. havnens vandflader opfyldes eller bebygges med forskellige anlæg. En fredning af byens blå elementer, ikke mindst havnen, bør overvejes, på samme måde som det heldigvis er sket med mange af de væsentlige grønne elementer. Endvidere ser DN København kanalerne som et kulturmiljø af national betydning, med vidt forskellige planlægningsmæssige funktioner.

Mange interesser skal opvejes. De væsentligste interesser for DN København er at undgå enhver yderligere indskrænkning af vandarealet, at friholde en bræmme langs vandet til offentlig adgang på og langs vandet, samt at vandet friholdes for bebyggelse (brygger og platforme) der ikke har tilknytning til havne- eller fritidsformål.

DN Københavns ændringsforslag til retningslinjer og rammer

Natur og Fritid; Havnen og vandet som fritidsområde; Adgang til vandet
DN København er positiv overfor kravet om en promenade på minimum 8 meters bredde i byudviklingsområder og ved nybyggeri langs kajkanten. Vi anbefaler dog yderligere, at retningslinjen skal gøre det tydeligere, at opfyldning generelt skal undgås og at opfyldning kun skal tillades i meget særlige tilfælde og hvis det tjener et rekreativt formål.

Natur og Fritid; Fritid og fritidsanlæg; Byens grønne rum
Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har tidligere udtrykt, at den ville arbejde for at indarbejde følgende målsætninger i Kommuneplanen:
- at der for hver københavner er min. 20 kvadratmeter park- eller naturareal med offentlig adgang
- at alle københavnere skal kunne gå til et grønt område på 10 minutter
- at overfladearealet i parker og naturområder skal bestå af minimum 90 % biologisk grønt
Desværre fremgår ingen af disse mål af retningslinjerne under i Forslag til Kommuneplan 2015. Dette er til stor ærgrelse for DN København. Vi foreslår derfor, at disse retningslinjer tilføjes til de nuværende retningslinjer under 'Natur og Fritid'.

Med venlig hilsen, på vegne af Danmarks Naturfredningsforening København

Louise Holst Hemmingsen
Formand

Materiale:
DN Hoeringssvar Kbh KP2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10725

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/DN Hoeringssvar Kbh KP2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Laura Kofod

Navn:
Laura Kofod
Virksomhed / organisation:
Danske Studerendes Fællesråd, Danske Gymnasieelevers Sammenslutning, Studenterrådet ved KU, Sammenslutningen af Danske Socialrådgiverstuderende, Landssammenslutningen af Handelsskoleelever
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Straussvej 14, 1th
Øvrige kontakt- oplysninger:
29445125

Elever og studerendes høringssvar til Kommuneplan 2015

Københavns Kommunen ønsker at leve op til målsætningen om at 95% af en ungdomsårgang skal have en uddannelse. Som elever og studerende støtter vi i høj grad den målsætning, men ligesom det er nødvendigt med lærepladser, hvilket vi er meget glade for er en del af kommuneplanen, og studiebøger for at kunne gennemføre en uddannelse, er der også en række omstændigheder ved byernes indretning som er afgørende for at vi som studerende og elever kan leve og tage en uddannelse. Dette drejer sig primært om boligsituationen, som gør livet i København svært for rigtigt mange elever og studerende.

Flere ungdomsboliger (Forholder sig til kapitel 2 og 3 i Kommunalplanen)
Andelen af ungdomsboliger i København er kun 14 % af studiepladserne. Da private boligmarked i København er meget presset betyder det, at en alt for stor andel af unge bruger kostbar tid på at pendle i timevis, sofasurfe og i det hele bruger alt for lang tid på at lede efter den næste bolig. pga. af usikre og kortfristede lejemål, til skade for vores mulighed for at koncentrere om studierne. Det er rigtigt godt at kommuneplanen har som mål at der skal bygges nye ungdomsboliger, men det faktum at der kommer flere unge til byen betyder at der er behov for endnu flere boliger for at situationen på boligmarkedet ikke bliver endnu mere presset. Vi ønsker, at dækningsgraden skal forøges væsentligt. Derfor mener vi, der skal mere end de 6.000 planlagte boliger til.

Vi er meget enige med udkastet til Kommuneplanen om, at sammenhængskraften i kommunen er vigtig. Vi ser det som en vigtig opgave, som vi, studerende og elever, er en del af løsningen af. Unge skal mødes af både børnefamilier, ældre, arbejdsløse og direktører, og ungdomsboliger, kollegier og andre betalelige boliger er derfor nødvendige i hele den eksisterende by, samt i de nye byudviklingsområder. I planen lægges op til at udbyggelsen af den almene boligmasse først og fremmest sker i områder der ikke i forvejen har en høj andel almene boliger. I denne sammenhæng mener vi dog, at almene ungdomsboliger og kollegier skal undtages fra denne bestemmelse, da elever og

studerende trods lille økonomi ofte kan være meget ressourcestærke beboere, der tilfører byområderne aktivitet og liv.

Selv om der bliver bygget flere ungdomsboliger, er der også en enorm akut boligmangel blandt unge som må løses nu. I kommuneplanen lægges der op til, at perspektivområderne og områder i 2. byudviklingfase kan have en midlertidig anvendelse inden for erhvervs-, kultur- og fritidslivet. Vi foreslår at perspektiv- og byudviklingsområderne også bruges til at anlægge midlertidige ungdomsboliger og kollegier. Dette vil være en god ide, så længe der sideløbende laves en plan for, at de midlertidige boliger bliver erstatte af tilstrækkeligt med permanente boliger.

For at sikre elever og studerendes adgang og dermed også bidrage til diversiteten i sammensætningen af beboerne, mener vi, at man bør stille krav om at nybyggerier med større lejligheder skal gøres delevenlige, sådan at rumfordelingen sikre maksimal fleksibilitet i forhold til hvilke beboerer der flytter ind.

Betalelige boliger (Forholder sig til kapitel 2 og 3 i kommunalplanen)
Elever og studerendes økonomi er meget begrænset, derfor er det meget afgørende at prisen på boliger er lav for at sikre at udbuddet af boliger der reelt er tilgængelige for studerende og elever er tilstrækkeligt.

Kommuneplanen lægger op til at 10 % af det almene byggeri bliver til boliger under 3200 kr pr. måned. Vi ønsker, at dette mål gælder for alle ungdomsboliger. Bliver priserne meget højere kan boligerne, som det er nu, ikke bruges til anvisning, f.eks. i forbindelse med studiestart, hvor grænsen for, hvad man kan tilbyde nye studerende på studiestartlisten, er 3500 inklusiv forbrug.

Almene boliger er kommunens bedste redskab til at holde prisen nede. Derfor ønsker vi at der bliver bygget så meget alment, som det er lovgivningsmæssigt muligt. I kommunalplanen lægges der op til at kommunen kun delvist benytter sig af planlovens mulighed for at øremærke til alment byggeri. Vi ønsker at man udnytter loven fuldt ud og bygger 25% alment.

For at sikre nok studieboliger, kan det være nødvendigt at bygge småt og deles om faciliteter såsom køkken og bad. Dette vil samtidig medvirke til at holde priserne nede. Størstedelen af alle studerende anser pris som det vigtigste parameter ift. hvad der er en god studiebolig. Kun en mindre del anser plads som værende afgørende og samtidig er en betydelig del villige til at dele bad og køkken i kollegiebyggeri, hvis dette til gengæld betyder at priserne holdes nede. Derfor kan der være god ræson i at bygge prisbilligt kollegiebyggeri, med fællesskaber omkring f.eks. køkken. Dette kan også være en social gevinst for mange unge, der er nye i byen og har meget lidt netværk i forvejen.

Transport (Forholder sig til kapitel 2 i kommunalplanen)
Det store fokus fra Københavns kommune på kollektiv transport og cyklisme, er meget positivt, da disse er de primære transportmåder for langt de fleste elever og studerende. Det er de færreste elever og studerende, der har en bil, og derfor mener vi, at parkeringsnormen for biler ved ungdomsboliger skal fjernes. Derudover bør der arbejdes for at holde priserne på kollektiv trafik nede.

Samarbejde med omegnskommuner (Forholder sig til kapitel 6 i Kommunalplanen)
Selvom der sættes gang i en del byggeri af ungdomsboliger, er der langt igen til at alle studerende kan bosætte sig i Københavns kommune pga. manglen på boliger. Derfor er samarbejde med omegnskommuner essentielt, for at optimere vilkårene for pendlende elever og studerende. Derfor bør Københavns kommune, i højere grad samarbejde om planer for ungdomsboligbyggerier med omegnskommunerne. Samtidig mener vi at det er

bestræbelsesværdigt, at elever og studerende i Københavns kommune, der bor uden for kommunegrænsen, ikke har transportudgifter, der gør, at deres samlede omkostninger for bolig og transport er højere end deres medelever og -studerende, der bor inden for kommunegrænsen. Vi foreslår derfor, at ungdomsboliger og transport gøres til vigtige elementer i strategien for Greater Copenhagen.

Materiale:
Høring om Kommunalplan.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10702

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høring om Kommunalplan.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: David Neil Kristensen

Navn:
David Neil Kristensen
Postnr:
2300
By:
København S.
Adresse:
Østrigsgade 8, 4 sal.

POLITIKERNE ER GRÅDIGE BANDITTER !!!
INDSIGELSE TIL KOMMUNEPLAN 15.
Det som Overborgmester Frank Jensen med flere har begået er noget skidt. Rådhusets forslag til Kommuneplan 15 København er noget skidt.
Kommuneplan 15 tager ikke hensyn til borgerne og
tager ikke hensyn til miljø og kultur, og tager ikke højde for nødvendighed for at gøre noget for at sikre byen mod vandstands-stigning. Kystsikring er ikke nævnt med et eneste ord. Byen er også fyldt med narkomaner og alkoholikere. Heller ikke dette er nævnt.
Oplægget fra Rådhuset er 100% inkompetent.
Det eneste København egner sig til er at glo på fodbold på tv. Rådhuset vil altså kede borgerne til døde. Rådhuset går ind for høj dødelighed !!!
1) Byg villaer i København.
Rådhuset vil kun bygge højhuse, kaserner og rækkehuse. Det grønne må man se efter i Kraks vejviser. I stedet skal man bygge nogle villaer. Så
kan man spille musik og se tv uden at blive over-
faldet af naboerne med klager mv. Desuden får man
sit eget grønne område og mulighed for udfoldelser.
I villaområder er der friskere luft. En nybygget villa kan fås for 2 millioner for 200 kvm. Det behøver altså ikke være så dyrt. Der skal udstykkes nogle
byggegrunde på 1000 kvm. og de skal være billige.
Der skal være nogle æresboliger. Byggeriet skal være på 2 etager max. med mulighed for at sidde
udendørs øverst. Det bliver meget populært.
Rådhusets skumle slumplaner skal forkastes!
2) Kystsikring og mere strand mv.
København skal kystsikre. Ellers går det helt galt.
Det foreslås at man laver en udbygning af København som arkitektfirmaet Coloform har foreslået med kraftig udbygning af København ud
i København. Så bliver der plads til villaer, mere
strand, mere lystbådehavne og et nyt moderne
kunstmuseum. Det bliver meget populært !
3) Kvarterparker.
Der skal anlægges kvarterparker i alle kvarterer.
I hver kvarterpark skal der være grønt, noget til
børn og en udendørs svimmingpool.
4) Ingen narkotika og ingen alkoholisme.

Al tobaksrygning skal forbydes, både indendørs og udendørs. Tobaksrygning er killer nr. 1.
Alle værtshuse skal nedlægges eller omlægges.
Der skal hverken være tobak eller alkohol.
Der skal heller ikke være hash eller narkotika i byen.
Tobak, alkohol, hash og narkotika er skråplan !!!
5) Institutioner skal forbedres.
Nabo og Fundamentet er for små og skal udvides.
Der skal være gratis værestede alle vegne.
Misrøgt skal påtales og lederne fyres!
Narkomaner og rygere skal fyres!!!
6) Ny moderne villa ved Amager Strand.
Undertegnede vil venligst anmode om en ny villa ved Amager Strand. Den skal være på mindst 200 kvm og med en grund på 1000 kvm. Jeg har en del bøger og vil leve sundt med have og frisk luft !!!

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10177

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Felix Thrams

Navn:
Felix Thrams
Virksomhed / organisation:
De Forenede Ejendomsselskaber A/S
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Vestagervej 5
Øvrige kontakt- oplysninger:
mobil +45 20 24 30 81
Materiale:
VED AMAGERBANEN SYD Høringssvar kommuneplan 2015 _brev16102015ft.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10713

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/VED AMAGERBANEN SYD Høringssvar kommuneplan 2015 _brev16102015ft.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

DE FORENEDE EJENDOMSSELSKABER
AKTIESELSKAB

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Rådhuset
1599 København V

att. kommuneplan 2015

København, den 16. oktober 2015ft

Høringssvar – kommuneplan 2015

På vegne af grundejer-gruppen der indenfor det markerede område jf. kortbilaget repræsenterer matriklerne 3294, 3644, 374, 3972, 598, 4085, 4076, 4077, 55d Sundbyøster, København, anmodes hermed om at fastlægge hele området inden for afmærkningen til en C2-ramme i øvrigt, men med mulighed for en reduceret erhvervsandel på 10-15%, dvs. med mulighed for en boligandel på op til 85-90%.

Ligeledes anmodes om, at der gives mulighed for at placere én dagligvarebutik på op til 1.000kvm inden for markeringen.

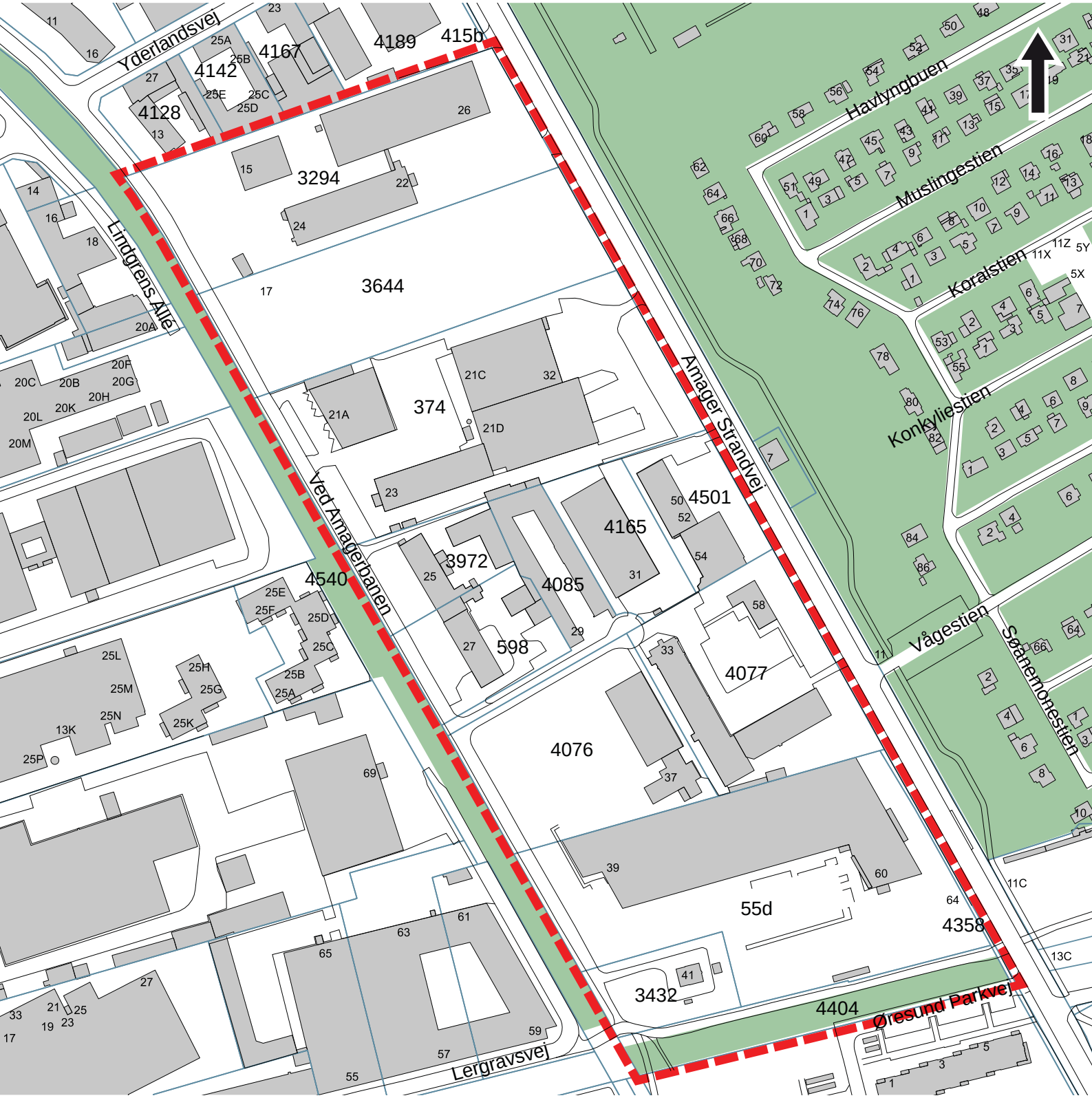
Vi anmoder om at måtte indgå i en nærmere dialog om ovenstående med forvaltningen og drøfte forholdene for butikker, publikumsorienteret serviceerhverv og kontorerhverv nærmere under hensyntagen til områdets beliggenhed og ønskerne for områdets fremtidige karaktér.

Med venlig hilsen
på vegne af grundejer-gruppen

Felix Thrams
planchef, arkitekt maa

Hovedkontor:
Vestagervej 5
2100 København Ø
CVR 14335242

Telefon +45 39 29 56 56
Telefax +45 39 27 56 56
E-mail info@dfe.dk
www.dfe.dk


Yderlandsvej
Lindgrens Alle
Ved Amagerbanen
Amager Strandvej
Havlyngbuen
Muslingestien
Koralstien
Konkyliestien
Vågestien
Søanemonestien
Øresund Parkvej
Lergravsvej
4128
4142
4167
4189
415b
3294
3644
374
4540
3972
4085
4165
4501
598
4077
4076
55d
4358
3432
4404

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Finn Sture madsen

Navn:
Finn Sture madsen
Virksomhed / organisation:
DEAS Center Management
Postnr:
2000
By:
Frederiksberg
Adresse:
Dirch Passers Alle 76
Materiale:
Høringssvar Kommuneplan 2015 151015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10671

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015 151015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

CENTER MANAGEMENT

Frederiksberg, 15. oktober 2015
Kundenummer 142-980

Direkte telefon +45 39 46 60 28
fsm@deas.dk

Høringssvar til Kommuneplan 2015

Danica Ejendomme er ejer af bl.a. Nørrebro Bycenter.

DEAS Center Management er center manager og administrator af Nørrebro Bycenter for Danica, og dermed ansvarlig for centrets administration, drift, udlejning og udvikling.

Vi ønsker at udviklingsområdet omkring Nørrebro Station indgår i Kommuneplan 2015 på lige fod med udviklingsområderne Carlsberg, Copenhagen Science City osv. (APP. 7.B,).

For at understøtte by – og butikslivet omkring Nørrebro Station ønsker vi, at der i Kommuneplanen skabes mulighed for etablering af 7.000 ekstra detail m2 i forbindelse med Nørrebro Bycenter, samt muligheden for etablering af en dagligvarebutik på op til 2.500 m2. Vi er i de indledende stadier af undersøgelserne for hvordan dette fysisk kan muliggøres, men vi mener klart markedet er tilstede på Nørrebro for yderligere detailhandel.

Detailhandlen er af uvurderlig betydning for Københavns udvikling.

I 2019 åbner Cityringen, Nørrebro Station, med forventet 16.000 påstigere samt 16.000 afstigere eller i alt en metrotrafik på 32.000 mennesker dagligt. Dertil skal lægges S-togs brugere på samme station med ca. 25.000 personer dagligt (vægtet).

Der bor ca. 130.000 personer i Kbh N samt Kbh NV. Der forventes tilflytning til Kbh. frem til år 2025 på 100.000 personer. En del af disse vil givet flytte til Kbh N og Kbh. NV. Pt. pågår opførelsen af 700 studieboliger lige bag Nørrebro Centret med forventet ibrugtagning i 2017.

I alt op til 150.000 beboere omkring Nørrebro station og Nørrebro Bycenter. Det er flere beboere end der bor i Ålborg - Danmarks 4. største by.

Der er planlagt en opgradering af området omkring Nørrebro Station.

Detailhandel er af uvurderlig betydning for Københavns udvikling. Med en udvidelse af Nørrebro Bycenter på op til 7.000 m2 skaber vi mulighed for at etablere et bredt udvalg af de butikker og caféer beboerne ellers ville tage til Indre By for at besøge. Vi får tillige mulighed for at skabe et kulturelt og kommercielt centrum på Ydre Nørrebro. At samle et bredt udvalg af butikker og caféer i et centrum og dermed fastholde beboerne i området vil samtidig gavne butikslivet på denne del af Nørrebrogade og sidegaderne.

Citater fra "Analyse Af Detailhandlen I Københavns Kommune 2014". En analyse udviklet af ICP A/S i samarbejde med Center For Byudvikling :

"Udvalgsvareomsætningen på Nørrebro er faldet markant med 23%".

"Københavns City er en væsentlig konkurrent til detailhandlen på Nørrebro".

"Åbningen af en station på Nørrebros Runddel vil betyde, at der vil være et potentiale for at styrke detailhandlen her. Etableringen af metrostationen ved Nørrebro Station vil kunne styrke bylivet omkring stationen".

Der er, ved etablering af yderligere detailhandelsareal ved Nørrebro Bycenter, mulighed for at åbne Nørrebro Bycenter op mod de kommende 700 studieboliger samt Mimersparken / Mjølnerpakken via en bro over eller tunnel under banelegemet og således åbne op for butikshandel til begge sider af højbanen. Dette vil gøre hele området mere åbent og indbydende. Samtidig vil en udbygning af Nørrebro Bycenter medvirke til at tiltrække og fastholde flere beboere til denne del af Nørrebro.

"Nørrebro Station er på vej til at blive et af de vigtigste trafikknudepunkter i Danmark, og der kommer især tryk på, når Metro City Ring åbner i 2019. Derfor er det vigtigt, at vi ser på, hvordan vi får hele området til at hænge bedre sammen", Frank Jensen.

Vi ønsker med en udvidelse af Nørrebro Bycenter at medvirke til at styrke et livligt bymiljø, præget af caféer, restauranter og detailhandel. Og samtidig skabe balance i Nørrebrogade aksen med den sydøstlige del af Nørrebrogade og området omkring Elmegade som den ene ende og området omkring Nørrebro Station som den anden.

Såfremt der ønskes yderligere uddybning heraf, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Center Manager Kim Jensen

Afdelingsdirektør Finn Sture Madsen

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Stine Wiingreen, Idrætsforum København

Navn:
Stine Wiingreen, Idrætsforum København
Virksomhed / organisation:
DGI, DIF og IFK
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Ved Sporsløjfen 10

Vedhæftet er høringssvar vedrørende kommuneplan 2015. Indsendt på vegne af DGI, DIF og Idrætsforum København.

Materiale:
Horingssvar - Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10665

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Horingssvar - Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

København 15. oktober 2015

Høringsvar vedr. Kommuneplan 2015

Et aktivt København er et attraktivt København

København gennemgår en rivende udvikling i disse år. 1000 nye indbyggere kommer til hver måned, nye bydele tager form og den eksisterende by forandrer sig. Det stiller krav til byplanlægningen og i DGI, DIF og Idrætsforum København vil vi gerne anerkende Kommuneplanens overordnede fokus på at skabe en sammenhængende by med kvalitet i bylivet. Det er der brug for, hvis København fortsat skal være en af verdens bedste byer at bo i.

Vi er særligt optaget af, at kommuneplanen sikrer, at de fysiske rammer i byen indbyder til et aktivt liv for borgerne. Behovet for at udvikle nye bydele og opføre nye boliger til Københavnerne skal gå hånd i hånd med opførelse af idrætsfaciliteter, rekreative arealer og aktive byrum. Det skal være muligt for alle københavnere at være fysisk aktive og dyrke idræt i en forening, hvor man mødes på tværs af sociale og kulturelle skel. Livkvalitet og sammenhæng for københavnerne handler i høj grad om mulighederne for et aktivt liv.

Hver bydel i København har sin egen særegne identitet, og byens udvikling skal tage udgangspunkt i de lokale behov. Derfor glæder det os, at kommuneplanen indeholder en række bydelsspecifikke fokusområder. Vi kan med fordel styrke den lokale tilknytning mellem borgere, skoler, institutioner og idrætsforeninger og skabe stærke fællesskaber med afsæt i de enkelte bydele. I DGI, DIF og Idrætsforum København arbejder vi allerede bydelsorienteret med at udvikle stærke identitetsskabende idrætsforeninger i de enkelte bydele, og vi er meget glade for kommuneplanens grundlæggende princip om samlokalisering af folkeskole, idrætshal, bibliotek, kulturhus m.m.

En grøn by

Naturen er den største arena for idræts- og rekreative aktiviteter blandt voksne, og blå og grønne områder tæt på Københavnerens boliger er vigtige i hverdagen. Vi vil gerne lægge vægt på betydningen af at tænke bevægelse ind i Københavns blå og grønne profil, og ser i den sammenhæng frem til det det øgede fokus på at tænke bynatur og de grønne rekreative oplevelseskvaliteter ind i fremtidens lokalplantænkning (Strategi for Bynatur 2015). Eksempelvis følger vi med stor interesse planerne om et maritimt idrætscenter i Nordhavn, og vil i den forbindelse fremhæve vigtigheden af at tænke adgangsveje til havet.

En sammenhængende by

Idrætsforeningerne er en væsentlig del af en sammenhængende by, for her mødes borgerne på tværs af sociale, økonomiske og kulturelle baggrunde. Mange børnefamilier bliver boende i København, og også børnefamilierne har brug for sammenhæng, nærhed og fleksibilitet i deres muligheder for at dyrke idræt. Forældre vil gerne have at deres børn er aktive i en idrætsforening, og der mangler både foreninger og faciliteter i København. Kommuneplanen bør derfor tage højde for, at der opføres nye multifunktionelle faciliteter tæt på eller sammen med skolerne i kraft af deres funktion som samlingspunkt i lokalsamfundet. Idrætten skaber social sammenhængskraft og bidrager til at mindske ulighed i sundhed, og alle byområder og bydele skal have gode mødesteder, udearealer og idrætsfaciliteter, som ramme om positive fællesskaber. Grunde skal reserveres og finansieres – det gælder i særdeleshed i de nye byområder i Nordhavn, Sydhavn, Ørestad, Valby Syd, Nordøst Amager, Carlsberg og Tingbjerg-Husum.

Kvalitet i bylivet

Gode fritidstilbud er afgørende for det gode københavnerliv, og I DGI, DIF og Idrætsforum København arbejder vi for at udvikle de eksisterende idrætsforeninger og etablere nye. Midlertidige anvendelser af byggegrunde, bygninger m.m. med mulighed for at eksperimentere i kortere eller længere tid ud fra brugernes behov, er et af de greb, som både udvikler foreninger og aktiviteter, og som bidrager til løse manglen på idrætsfaciliteter i København. Samtidig skal vi sikre en endnu bedre anvendelse af de eksisterende anlæg og rekreative arealer. Vi ser gerne, at eksempelvis havnen og fælleden i endnu højere grad gøres tilgængelige for både det organiserede idrætsliv og selvorganiserede grupper ved at opføre naturstøttepunkter og fællesfaciliteter. En af løftestængerne kan være at tænke idrætsfunktioner ind i utraditionelle sammenhænge, som det eksempelvis er gjort på taget af et parkeringshus i Nordhavn, OPP-projektet i Sundbyøsterhallen, de rekreative arealer på taget af det kommende IKEA-byggeri eller ved at tænke kreativt og bruge deponering af jord som en anledning til at skabe spændende udefaciliteter.

Vi glæder os til samarbejdet om at udvikle et aktivt København. For os er det nøglen til at skabe et attraktivt København.

Med venlig hilsen

Peder Nedergaard	Henrik Ravnild	Preben Staun
DGI Storkøbenhavn	Idrætsforum København	Danmarks Idrætsforbund

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ole Meldgaard

Navn:
Ole Meldgaard
Virksomhed / organisation:
DOK
Postnr:
2300
By:
København
Adresse:
Nyrnberggade 1

DOK – Diakonale Organisationer i København - foreslår at der indarbejdes et afsnit i kommuneplane 2015 om inddragelse af socialt udsatte grupper i byplanlægningen. København er også de udsatte gruppers kommune.
De udsatte grupper lever en stor del af deres liv i det offentlige byrum. Deres behov for tryghed og fællesskab kan forbedres ved at kommunen inddrager dem i indretningen af offentlige pladser og byrum med henblik på at inkludere dem i bybilledet på en værdig måde.
Frem for at forsøge at løse problemer med udsatte gruppers adfærd ved tvinge dem væk, bør kommunen bygge på den tankegang, at de udsatte grupper har ret til at være i byen, og at der skal være plads til alle.
Vi henviser til erfaringer fra Odense Kommune. Siden 2011 har udsatte grupper, sociale institutioner, Odense Kommune, butikker, vagtselskaber, politi og andre aktører samarbejdet om projektet 'Den inkluderende by' for at skabe rum i Odense midtby for byens udsatte borgere ved at samle alle interessenter om fælles løsninger.
DOK: Diakonale Organisationer i København, er et samarbejde mellem Arbejde Adler, KFUMs Sociale Arbejde, KFUKs Sociale Arbejde, WeShelter, Kirkens Korshær og Kofoeds Skole, der alle arbejder blandt nogle af de mest udsatte mennesker i København. Formålet er at forbedre udsatte menneskers livsbetingelser og rettigheder.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10684

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Olsen

Navn:
Jesper Olsen
Virksomhed / organisation:
DSB Ejendomme
Postnr:
2630
By:
Taastrup
Adresse:
Telegade 2
Øvrige kontakt- oplysninger:
ejendomme@dsb.dk

Se vedhæftede høringsnotat

Materiale:
KP15_Høringgsvar DSB_2015-10-16.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10706

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/KP15_Høringgsvar DSB_2015-10-16.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Att. Center for Byudvikling
Rådhuset
DK-1599 København V

Bemærkninger til Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015

Ejendomme

16. oktober 2015

Bygherre
Telegade 2
2630 Taastrup

Mobil 24 68 88 97
mich@dsb.dk,
www.dsbejendomme.dk
www.dsb.dk

DSB har med interesse læst Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015.

Helt overordnet har DSB af den opfattelse, at der er tale om en god plan med mange positive mål og intentioner.

- DSB bemærker, at Område 915 Otto Busses Vej og øvrige banearealer i kommuneplanen indgår som byudviklingsområde i planens perspektivperiode og er omfattet af rækkefølgebestemmelser, uden at udvidede togtekniske anlæg indgår.

Staten står overfor store reinvesteringer i nyt togmateriel og med indgåelsen af: "Kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024," skal DSB anskaffe nyt materiel, som rækker væsentligt ud over kontraktperioden.

Området på Otto Busses Vej indgår derfor i DSB's planlægning af udvidede klargørings- og værkstedsfaciliteter til både fjern- og regionaltrafikken, hvorfor baggrunden for områdets lokalplan nr. 433 nr. 1 er ændret.

DSB ser fortsat gerne en udvikling af dele af området til andre formål, ligesom gennemgående stiforbindelser også vil kunne etableres under visse betingelser.

Arealer ved Enghave og Ellebjerg Stationer burde også i spil for ny byudvikling.

DSB vil modsætte sig den skitserede fremtidige ændring, hvis mulighederne for udvidede togtekniske anlæg indskrænkes. De er af afgørende betydning for DSB's muligheder for at drive togvirksomhed på forretningsmæssigt grundlag, som forudsat i Lov om DSB.

DSB har tidligere fremsendt bemærkninger om arealets fremtidige anvendelse til kommunen blandt andet i forbindelse med Udkast til lokalplan for Otto Busses Vej af 22. august 2008 og Forslag til tillæg nr. 1 til lokalplanen af 16. januar 2012.

Af bemærkningerne fremgår blandt andet at DSB af samme årsager ikke ønsker en lokalplan med bevarende karakter og at der åbnes op for ny bebyggelse med tilknytning til jernbanemæssige aktiviteter.

- **Ellebjerg og Enghave Stationer**

Arealer ved Enghave og Ellebjerg Stationer bør også i spil for ny byudvikling.

- **Amagerbro Godstation, Uplandsgade, Københavns S**

Der er interesse for at omdanne arealet, som udgøres af matr. nr. 610 Amagerbros Kvarter, København til et boligområde med blandede boligtyper, herunder private boliger og støttede boliger.
Det ønskes derfor, at denne ejendom som i dag er udlagt til institutioner og fritidsområde (O1), konverteres til et boligområde med områdetypen B4 i lighed med andre rammeområder, som i bydelen er udlagt til boliger.

- **Vesterport Banegrave**

Der må forventes ønske om en bebyggelsesprocent i niveauet 650-750, med reference til bl.a. 'Scala-grunden', hvis et projekt med fuld overbygning af banegravene skal lykkedes.

Carsten Niebuhrs Gade 10
Se særskilt høringssvar.

Med venlig hilsen

Niels A. Dam

Niels A. Dam
Chef for Bygherre og Entreprise

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Christian Riewe

Navn:
Christian Riewe
Virksomhed / organisation:
E/F Bernstorffsgade 23-23A
Postnr:
1577
By:
København V
Adresse:
Bernstorffsgade 23, 2. sal

Se tilføjede fil

Materiale:
Høringssvar_EF_Bernstorffsgade23-23A.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10600

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar_EF_Bernstorffsgade23-23A.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

København: 12. oktober 2015

Høringssvar til "Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by" fra E/F Bernstorffsgade 23-23A

Vi retter henvendelse på vegne af beboerne i ejendommen Bernstorffsgade 23-23A der er genboer til Postterminalgrunden.

Vores ejendom blev tidligere anvendt erhvervsmæssigt, men blev i 2006 omdannet til boliger, og der blev indrettet i alt 18 ejerlejligheder.

Alle ejendommens lejligheder der ligger fra 1. sal og opefter oplever i dag en dejlig fri udsigt i området mellem den gamle postbygning og Postterminalen.

Bl.a. derfor har vi med stor interesse fulgt nyheden om salg af grunden til Danica Pension, og de foreløbige udmeldinger der er kommet i den forbindelse.

Vi har dog også en vis bekymring i forhold til Danica Pensions pressemeddelelse om, at der skal bygges ca. 125.000 m2 på den ca. 40.000 m2 store grund.

I forslag til Kommuneplan 2015 forslår Københavns Kommune, at ændre rammen til S3 som omtalt på side 55 (så den maksimale bebyggelsesprocent er 185).

Som udgangspunkt er vi positive og forstående for at byen udvikler sig, herunder at en stor virksomhed som PostNord ønsker at fraflytte en så central placering i København. En sådan fraflytning medfører samtidig en historisk mulighed for at et lukket område, som postterminalen fremstår som i dag, vil kunne udvikles og åbnes for offentligheden.

Vi har dog svært ved at se sammenhængen i forslaget om en bebyggelsesprocenten på 185 og Danica Pensions udmelding om, at der skal bygges ca. 125.000 m2 på den ca. 40.000 m2 store grund (der vil - hvis den gamle postbygning bevares - give bebyggelsesprocenter på henholdsvis ca. 200 % (Bernstorffsgade 30) og ca. 400 % (Bernstorffsgade 36)), og det gør os endnu mere bekymrede.

Ejerforeningen er positiv over for at der opføres et byggeri med en bygningshøjde ud over de 24 meter som den generelle ramme tillader, hvilket muliggør opførelsen af et ikonbyggeri af høj international arkitektur, nu da postterminalen er placeret i Metropolzonen. F. eks. ud fra principperne vist på nedenstående skitse.

Dette vil muliggøre at den nye ejer af postterminalen, kan opføre en ny bebyggelse hvor der kan skabes et så stort et friareal som muligt, med henblik på at der skabes et dejligt byrum mod både Bernstorffsgade og baneterrænnet. Dette vil være til gavn for både fremtidige lejere af lokaler i postterminalen, turister, byens borgere og områdets naboer.

Vi frygter at den fremtidige bebyggelse vil lukke gaden, således at beboerne i ejerforeningen vil opleve en vældig begrænsning af den frie udsigt, som må forventes at betyde en negativ påvirkning af både livskvalitet og ejendomsværdi.

Ejerforeningen anbefaler at der i det efterfølgerne arbejde med udarbejdelse af en lokalplan for området, primært placeres bygningsmasse ned mod Carsten Niebuhrs Gade. Herunder at der arbejdes med høje smalle bygninger frem for en lang karreligende bygning ud mod Bernstorffsgade, for at skabe et varieret byrum. Dette vil åbne området op mod gaden, give lys og luft tilbage til byen, og kunne skabe et smukt samspil mellem gadens bevaringsværdige bygninger, og herunder undgå højere byggeri tæt på den smukke gamle postbygning.

Hvis bebyggelsesprocenten sættes op i overensstemmelse med forslaget bør det derfor præciseres, at der ikke kan dispenseres fra minimumskravet for friarealsprocenterne for både bolig og erhverv.

Bestyrelsen for ejerforeningen indgår meget gerne i et kontruktivt og tæt samarbejde med kommunen og ejerkredsen om den fremtidige udvikling af Postterminalen.

Vi vil dog også gerne søge om aktindsigt i den korrespondance, de mødenotater, m.v. der måtte have været mellem Københavns Kommune og køberen af grunden (efter det for os oplyste Ejendomsselskabet Project Nord P/S.)

Med venlig hilsen

E/F Bernstorffsgade 23 - 23A

På bestyrelsens vegne

Christian Riewe, formand

Bernstorffsgade 23, 2. sal

1577 København V

Ejerforeningen foreslår et udnyttelsesprincip for arealerne syd for den gamle postbygning der følger indikationerne i den viste figur, hvor høj bebyggelse lokaliseres i den sydlige ende, op imod Carsten Niebuhrs Gade. Grøn kunne være bebyggelse op til 47 meters højde, gul op til 24 meter, orange op til 15 meter og rød op til nuværende udnyttede højde.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jakob Laursen

Navn:
Jakob Laursen
Virksomhed / organisation:
E/F Værkstedvej 4-6
Postnr:
3400
By:
Hillerød
Adresse:
C/O Laursen, Attemosevej 1

I område 4 i den oprindelige lokalplan (valby værkstedsby samt ejendommen Værkstedvej 4-6) blev det bestemt at der kunne indrettes blandet bolig og erhvervslejemål, med højest 40% bolig.
Dette blev gjort med henblik på at skabe muligheder for kreative erhverv med en boligandel.

Det har imidlertid vist sig at med de nuværende lejlighedsstørrelser (2-300m2) er der ikke den store efterspørgsel efter lejligheder med 60% erhverv, men derimod snare et behov for lejligheder med 25-30% erhverv, idet der kreative ofte vil starte lidt mere i det små.

Det foreslås derfor at man reducere kravet til erhvervsareal fra det nuværende 60% til 30%. Således vil man kunne variere erhvervsdelem fra 25 til 100%. Det vil være ideelt for en opstartsvirksomhed (som er dem der er interesseret i denne type lejemål) at de kan starte med mindre erhvervsandel svarende til ca 50m2..

Alternativt kunne man angive at der som minimum skal være 50m2 erhverv i hver lejlighed.

Der har været flere interesserede som ville starte en eller flere kreative virksomheder i fællesskab, men som har måtte opgive på grund af kravet til fordeling af bolig og erhverv.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10598

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Esben Thorlacius

Navn:
Esben Thorlacius
Virksomhed / organisation:
Over Byen Arkitekter
Postnr:
2300
By:
København S.
Adresse:
Uplandsgade 56, 2. sal
Materiale:
Indsigelse KP 15 Nørrebrogade 45.pdf [1]
Fuldmagt KP15 .pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10384

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse KP 15 Nørrebrogade 45.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt KP15 .pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

OVER BYEN
Arkitekter

København d. 06. oktober 2015

Vedr.:

Høringssvar. KP – 2015, vedr. Nørrebrogade 45, Matrikel nr. 36j og j, udenbys Klædebo.

Indstilling:
I forbindelse med udarbejdelse af ny Kommuneplan 2015, skal jeg på ejers vegne anmode om, at rammen for den givne ejendom ændres, således at den ikke ensidigt er udlagt til boligformål.
Herefter vil rammerne være i overensstemmelse med den nuværende anvendelse.

Grundlag for indstilling:
Ejendommen blev overtaget pr. 1. januar 2015 af en ny ejer. Denne er i forbindelse med en forestående omfattende renovering af ejendommens fredede vinduespartier blevet opmærksom på diskrepans mellem rammerne for området og Kulturstyrelsens fredningsværdier.

Ved seneste fredning i 2008 blev komplekset fredet som "industrifredning" af Kultur(arv)styrelsen. https://www.kulturarv.dk/fbb/sagvis.pub?sag=46755573

Industrifredningen er pålagt i alt 25 industribygninger i Danmark hvoriblandt Ruud Rasmussens Snedkerier findes.
Fredningen er bergundet i ønsket om at bevare komplekset som eksempel på den moderne industrialisering i byen, herunder eksempel på den høje grundudnyttelse og blandingsforholdet mellem industri og bolig.
De store åbne produktionsværksteder er således en del af kompleksets bærende fredningsværdi.

Problemstillingerne:
1.
Kommune Plan 2011 udlægger området til B4 område dog med mulighed for erhverv i stue samt evt. på 1. sal.
Dette kompleks på 5 etager indeholder produktionsværksteder på samtlige etager.
2.
Herudover vil det blive uforholdsmæssigt vanskeligt, at ændre anvendelsen fra erhverv til bolig med henvisning til bygningsfredningen.

Vi vil derfor indstille at ejendommens rammeområde ændres til C-område, for derved at kunne renovere og udfylde produktionslokalerne med andre liberale

Over Byen Arkitekter ApS info@overbyen.dk
Uplandsgade 56, 2. sal
DK - 2300 København S overbyen.dk

+45 3393 0730 CVR.: 3469 7094

formål end udelukkende produktionsvirksomhed, og stadig bibeholde industrifrednings værdier, uden at skulle søge dispensation.

Vi håber med dette høringssvar, at have redegjort fyldestgørende for grundlag og intention med ønsket om overensstemmelse mellem rammer, anvendelse samt bygningsfredningen.

I er meget velkomne til at tage kontakt såfremt i ønsker yderligere information.

Med venlig hilsen

Esben Thorlacius
Arkitekt, partner.

Over Byen Arkitekter

Over Byen Arkitekter ApS info@overbyen.dk
Uplandsgade 56, 2. sal
DK - 2300 København S overbyen.dk

+45 3393 0730 CVR.: 3469 7094

OVER BYEN
Arkitekter

FULDMAGT

København d. 6. oktober 2015

Vedrørende: **Kommuneplan 2015 - indsigelse**
Nørrebrogade 45 , 2200 København N.
Matr. nr.: 36 h og j, Udenbys Klædebo Kvarter

Ejer: Ejendomsselskabet Nørrebrogade 45 ApS
v/ John Kirketerp og Peter Sextus

Hermed gives fuldmagt til Over Byen Arkitekter ApS v./Esben Thorlacius til på ejers vegne at indsende indsigelse i forbindelse med Kommuneplan 2015 – høring – i relation til medtagelse af bemærkninger vedr. denne industrifredede ejendom.

København d. 6/10-2015

Nørrebrogade 45 , 2200 København N.
v./John Kirketerp

Over Byen Arkitekter ApS
Uplandsgade 56, 2. sal
DK - 2300 København S
+45 3393 0730
info@overbyen.dk
overbyen.dk
CVR.: 3469 7094

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Anders Lind Knudsen

Navn:
Anders Lind Knudsen
Virksomhed / organisation:
Ejendomsselskabet Project Nord P/S
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Arne Jacobsens Allé 7

På vegne af Ejendomsselskabet Project Nord P/S fremsendes

Indsigelse til Kommuneplan 2015

Ejendomsselskabet Project Nord P/S med Danica Ejendomme som ejer har erhvervet Postbygningen (matr. 1501) og Postterminalen (matr. 1654). Ejendomsselskabet Project Nord P/S har været i dialog med Københavns Kommune om i fællesskab at udarbejde et plangrundlag, der bygger på Kommuneplan 2015's erhvervsstrategi som gengivet i Kommuneplan 2015 side 53-64. Ønsket er samtidig at skabe et nyt livligt byområde, der blander byliv og moderne arbejdspladser til gavn for beboere, brugere og Københavnere i øvrigt, da der vurderes en væsentlig synergi mellem attraktivt bymiljø og attraktive arbejdspladser. Den fælles dialog er nedfældet i et visionspapir for området.

Vision for udvikling af "Post Nord"

"Etablering af et erhvervsområde i København af international standard"

"Den arbejdende by"

(CBD i København)

VISIONEN:

Visionen for Postens arealer er at skabe "Det Centrale Erhvervsområde" i København for danske og internationale

virksomheder. Et område med et livligt, attraktivt og byfortættet miljø. Et attraktivt arbejdsområde for virksomheder og ansatte, med boliger der kan understøtte erhvervsområdet og samlet set være en ny tiltrækkende destination for såvel Københavnere som turister med et nyt rekreativt transportlink, der knytter indre by mod Kalvebod Brygge, Sydhavnen og Amager.

Erhvervsmålgruppen:

Store bygningsvolumener med en blanding af domiciler og multibrugerhus skal gøre området til en attraktiv placering for virksomheder, forvaltninger eller organisationer indenfor finans, medie, reklame, konsulent, administration, myndighed, design, EDB, udvikling og jura.

Virksomheder, der er i indre by – men har brug for moderne faciliteter i større enheder, og ønsker at blive i indre by.

Virksomheder, der ønsker et domicil i København og værdsætter indre by.

Nyetableringer af virksomheder såvel internationale som danske, der gerne vil gøre brug af fælles faciliteter og være i en bebyggelse med mulighed for at vokse samt virksomheder udenfor indre by, der ønsker at gøre op med eget domicil og udnytte fleksibiliteten i et multibrugerhus.

Tilvejebringelsen af moderne kontorer i store volumener og liv i form af mangfoldighed og bevægelse ønskes skabt ved fortætning og ved attraktive bevægelsesstrøg og byrum. Visionen er at livet og miljøet skal øge områdets attraktivitet som arbejdsplads og at arbejdspladserne skal understøtte bevægelsen og livet. Ønsket er at skabe et område, hvor 6-10.000 mennesker har deres arbejdsplads. Posten har med dens unikke nærhed til offentlig transport (tog, s-tog, metro og busser) samt indfaldsvej for biler en unik position til en sådan fortætning af liv.

På erhvervssiden skal området tiltrække domicil og flerbruger lejere. Relokering fra utidssvarende lokationer i indre by og nye internationale lejere og lejere fra område kommuner, der ønsker at bruge arbejdspladsens fysiske placering og nærmiljø som understøttende for rekrutering.

På fritids og kultur siden skal områdets grønne pladser og bevægelsesstrøg tiltrække folk til området. Dette skal understøttes af et variet tilbud af små oaser, hvor man frit kan nyde byen og stedets særegenheder, caféer, restauranter, bevægelse, butikker og muligvis også kulturtilbud.

Det er et vigtigt element at adskille tung og let trafik, så området bliver attraktivt at bevæge og opholde sig i. Det kan gøres ved at skabe et plant niveau fra Tietgensgadebroen til den grønne kile ved SEB. Det plane niveau danner et grønt landskab for gående og cyklende, der strækker sig fra Tietgensbroen til SEB. Det plane niveau skabes konstruktivt ved oven på en kælder at bygge en plint, der kan rumme elementer som parkering, affaldshåndtering og varetransport - men også elementer som auditiorium, fitness og andre elementer, hvor dagslys ikke er påkrævet. Ovenpå plinten skabes med N.Y. High Line som forbillede en bevægelse fra Tietgensbroen ned mod SEB. Bevægelsen starter ved koblingen mellem Tietgensbroen og pladsen mellem Postbygningen og baneterrænnet. Postbygningen åbnes op og offentligheden inviteres ind i dele af stueniveau og den høje gamle kælder og der skabes en offentlig plads vest for Postbygningen. Herfra fortsætter bevægelsen over på matr. 1654, hvor endnu en offentlig plads eksponeret for eftermiddags- og aftensolen og med lange vue ned af baneterrænet og ind over Vesterbro ønskes indtænkt.

DSB's areal Carsten Niebuhrs Gade 10 (matr. 1690) med et areal på ca. 7.422 m2 – ligger i en naturlig forlængelse af den nye bevægelse fra Tietgensbroen over Postgrunden og ned mod hotellerne, Ikea, Fisketorvet og kontorerne langs Kalvebod Brygge. Matriklen ønskes derfor indtænkt i sammenhæng med Postgrunden.

På baggrund af det udarbejdede visionsnotat og ovenstående ønske indstilles derfor til,

at Postbygningens nordlige gårdrum kan overdækkes og bygningen åbnes op for offentlig bevægelse. Bygningens bruttoareal vil herved øges med ca. 700 m2 således at den gamle Postbygning fremadrettet vil have en plint på op til 8.000 m2 og over denne ca. 18.000 m2 bygningsareal brutto.

at der på Postterminalbygningens matrikel kan etableres en plint på op til 45.000 m2 ovenpå hvilken der kan etableres 125.000 m2 bebyggelse, hvoraf op til 25% kan være bolig.

at der gives mulighed for et lokalcenter på 3000 m2 i Postbygningen og på Postterminalen

at der indenfor rammebestemmelserne i et enkelt punkt kan bygges op til 110 meter over terræn (105 meter over plint), et punkt op til 80 meter over terræn (75 meter over plint) samt i yderligere 2-3 punkter kan bygges op til 70 meters højde over terræn 65 meter over plint.

at karréer kan have en højde på op til 45 meter over terræn (40 meter over plint)

at der gives mulighed for at dispensere for kravene til friareal for erhverv.

at der gives mulighed for at dispensere for kravene til lejlighedsstørrelser.

at arealet Carsten Niebuhrs Gade 10, der i dag er et T1-område, får samme rammebestemmelser som Postterminalgrunden (serviceerhverv, S3*)

at der på Carsten Niebuhrs Gade 10 gives mulighed for en plint på op til 7.450 m2 og ovenpå plinten en bebyggelse på op til 20.000 m2, hvoraf op til 25% kan være bolig.

- at der på Carsten Niebuhrsgade 10 gives mulighed for højhus på op til 55 meter og karrebebyggelse op til 45 meter.

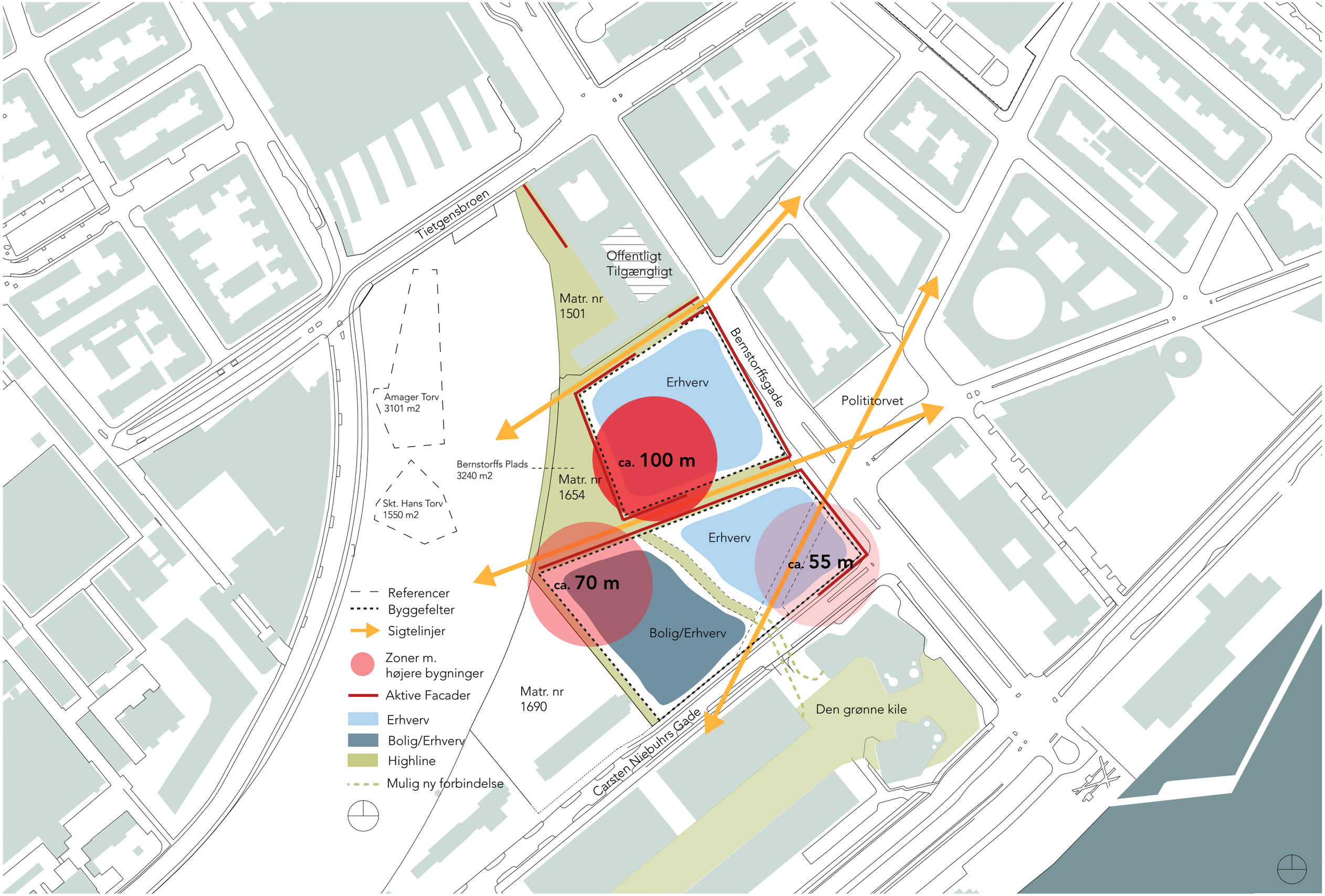
Som bilag vedlægges,

- Fuldmagt fra DSB.
- Situationsplan fra drøftelsesindstillingen
- Referencebilleder fra drøftelsesindstillingen

Materiale:
A001 Oversigstplan-2000.pdf [1]
BranlyMuseum.pdf [2]
High-Line-NY.pdf [3]
Fuldmagt.pdf [4]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [5]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10767

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/A001 Oversigstplan-2000.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/BranlyMuseum.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/High-Line-NY.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt_1.pdf
[5] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende



Lundgaard & Tranberg Arkitekter a/s

PostNord - A.001 - Oversigtsplan, 1:2000

16-10-2015

Fuldmagt til at give indsigelse til Forslag til Kommuneplan 2015 for Københavns Kommune.

DSB
Telegade 2
2630 Høje Taastrup
CVR NR: 25050053

Meddeler herved:

Ejendomsselskabet Project Nord P/S
Parallelvej 17
2800 Kgs. Lyngby
CVR-nr. 36690372

Fuldmagt til at give indsigelse til "Forslag til Kommuneplan 2015" for Københavns Kommune, for ejendom, matr. nr. 1690 Udenbys Vester Kvarter, beliggende Carsten Niebuhrs Gade 10, 1577 København V, jf. Eksklusivitetsaftale af 14.10.2015 mellem ovenstående parters § 5 stk. 2.

Nærværende fuldmagt er gyldig indtil den 7.12.2015, hvorefter den ikke længere kan anvendes.

DSB, 14.10.2015

Søren Beck-Heede
Salgs- & Projektudviklingschef

14. oktober 2015

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Mobil 24687987
sbec@dsb.dk
www.dsb.dk

Navn, 14-10-2015 16:30

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Emil Jacobsen

Navn:
Emil Jacobsen
Postnr:
2100
By:
København Ø.
Adresse:
Scherfigsvej 1

Se vedhæftede høringssvar til kommuneplan 2015 for Scherfigsvej, 2100 København Ø.

Materiale:
scherfigsvej 1.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10707

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/scherfigsvej 1.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

SVEJGAARD | GALST | QWIST
ADVOKATAKTIESELSKAB

Københavns Kommune
Center for Byudvikling

16. oktober 2015
J.nr.: 104205 KD/kbh

Gammel Strand 44
1202 København K

D (+45) 33 63 74 26
T (+45) 33 63 74 00
F (+45) 33 63 74 01

CVR nr. 32 28 55 70
www.svega.dk

Medlem af AG Legal
www.alliottgroup.net

INDSIGELSE MOD KOMMUNEPLAN 2015 – HØRINGSSVAR – SCHERFIGSVEJ 1+3, 2100 KØBENHAVN Ø.

Jeg skal herved på vegne af ejeren af Scherfigsvej 1, Emil Jakobsen, fremsætte indsigelse over gennemførelse af den påtænkte kommuneplan 2015.

Som et led i udarbejdelsen af Kommuneplan 2015 er det foreslået, at den eksisterende C1-ramme (boliger og serviceerhverv) deles op i to nye rammer bestående af henholdsvis en S1-ramme (til serviceerhverv) omfattende Scherfigsvej 1-3 og en B3*-ramme omfattende Scherfigsvej 5-8 (til boliger).

Årsagen til at man ønsker at ændre den nuværende C1-ramme, og opdele området i to rammer (S1 og B3*) er, at man for enden af Scherfigsvej ønsker at etablere mulighed for bebyggelse i 20 meters højde men specifikt for Scherfigsvej 8 mulighed for at bygge i 24 meters høje, hvor der således i stedet for nuværende kontorbygninger påtænkes opført boliger (ejerlejligheder og punkthuse m.v.).

I januar eller februar måned 2016 påtænkes lokalplansforslag sat i høring, og ændringen af kommuneplanens rammebestemmelser skal således være første led i realiseringen af en fuldkommen ændring af villaområdets eksisterende præg som villaområde.

Scherfigsvej er en mindre villavej med adgang til ganske få matrikler, og omfattet af byplansvedtægt nr. 8 ”Scherfigsvej” tinglyst den 6. oktober 1943.

Byplansvedtægtens formål er at sikre et åbent boligområdet med bebyggelse, og derved har byplansvedtægten et formål om at bevare villakvarteret som villakvarter.

Den eksisterende villabebyggelse i kvarteret er typisk store, fritliggende patriciervillaer i to og tre etager med stor variation i udformning og arkitektonisk udtryk. Hele kvarteret fremtræder grønt med mange parklignende haver og store kronede værdifulde træer.

Kommuneplanen vil ændre planområdet for Scherfigsvej 1 (Scherfigsvej 3) fra eksisterende C1-ramme til S1-ramme, og vil således muliggøre fremtidig etablering af serviceerhvervsområde. Eller sagt på en anden måde, den rolige villavej vil ændres til serviceområde i strid med byplansvedtægten. Kommunen har mundtligt samtidig givet udtryk for, at man agter kigge på byplansvedtægten (hvilket må forstås som et ønske om at ophæve denne), hvorefter området alene vil være reguleret af kommuneplanens S1-område, hvor der alene for fremtiden kan opføres og indrette bygninger til serviceerhverv. Det vil indebære, at hele begyndelsen af Scherfigsvej vil risikere at blive omdannet til serviceerhverv, og som formentlig på sigt skal kunne betjene det store nye boligområde for enden af Scherfigsvej. Sidstnævnte er ikke udtrykt i kommunalplanen eller den kommende lokalplan for Scherfigsvej nr. 8, men det efterlader grundejerne med det klare indtryk, at man på sigt har i sinde at indrette området således, og allerede nu etablere de nødvendige kommunale rammeområder til brug derfor.

Ovenstående vil indebære, at de gamle flotte villaer på vejen bliver marginaliseret, og vejen bliver en mærkelig blanding af gamle villaer med parklignende haver kombineret med moderne serviceerhverv i form af fitnesscentre, indkøbsbutikker m.v. Man har allerede dispenseret voldsomt, og medvirket til etableringen af den nye bygning med fitnesscenter på hjørnet af Standvejen/Strandøre, som står i arkitektonisk (og ikke særlig nydelig) kontrast til de gamle villaer, og som allerede skæmmer områdets og dets eksisterende nydelige villapræg. De gamle klassiske villaer bliver klemt inde mellem serviceerhverv, og det vil ikke blot ændre kvarterets præg men tillige medføre ganske betydelige værditab for eksisterende villaejendomme.

Kommuneplansændringen vil samtidig medføre øget trafik på vejen, hvilket der ikke ses at være taget højde for, og særligt ved udkørslen til Strandøre/Strandvejen, er der allerede grundet kø-kørsel meget svære udkørselsforhold. Der bør således være adgangsvej fra bunden af Scherfigsvej 8 og ud til Strandøre, således at man ikke kun har én udkørsel fra villavejen, der umuligt kan rumme så meget trafik.

Man bør sikre, at Scherfigsvej fortsat bevarer sit villapræg, eventuelt ved bevare eksisterende C1-ramme på den første del, hvor byplansvedtægt nr. 8 i dag er gældende, og for enden af Scherfigsvej nr. 8 gennemføre den planlagte B3*-ramme, men således at der i kommuneplanen sikres adgang til det nye B3* område via Strandpromenaden eller via B1-området, således at ikke al trafik til og fra området skal foregå via en lille villavej, hvor man allerede i dag har svært ved at komme ud til Strandøre/Strandvejen grundet tæt kø-kørsel i de fleste af dag- og aftentimerne.

Ejeren af Scherfigsvej 1 ønsker, at det fortsat vil være muligt at anvende sin ejendom til erhverv- og bolig, også fremadrettet i forbindelse med ombygninger, renovering, tilbygninger m.v.

Med venlig hilsen

Kristian Dreyer
advokat (L), partner
kd@svega.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Emmerik Warburg

Navn:
Emmerik Warburg
Virksomhed / organisation:
CRIR
Postnr:
1440
By:
København
Adresse:
Mælkebøtten 198, 1440 København
Øvrige kontakt- oplysninger:
http://crir.net/contact.html

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen.

Kommuneplanen bør præciserer, at hele Christiania er én særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland.
Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Det er Christianias beboere og kunstnere og kunstformidlere der har udviklet området til den store turistmagnet det er i dag, men det vil ikke lykkes at fastholde det uden at tilgodese beboernes og kunstnernes interesser om privatliv, nattero og privatsfære foran deres boliger og atelierer/kunstnerboliger.
Herunder er også præcision af nødvendigheden af at beboerne kan udvikle en fælles bæredygtig varme, en fremtidsvision om et balanceret elnet, der både kan give og modtage el, et sikkert miljø mod oversvømmelse fra skybrud og stormflod og en balance mellem turisme, kunst og beboelse.
Alt dette kræver åbenhed om anvendelse af udearealer så ønsker om privathaver, stormflodsfaskiner, alternative energikildeanlæg som solfangere og solcellepaneler m.v. tilgodeses på hele området.

Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter.
Fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og udvikle kunst og nye energiformer sammen.
Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.

Venlig hilsen

Emmerik Warburg

Christiania Researcher in Residence
www.crir.net [1]

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10659

Links:
[1] http://www.crir.net
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Lars Gilje

Navn:
Lars Gilje
Virksomhed / organisation:
Energinet.dk
Postnr:
7000
By:
Fredericia
Adresse:
Tonne Kjærs vej 65

Se venligst vedhæftede.

Materiale:
15-12698-1 Høringssvar.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10234

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/15-12698-1 Høringssvar.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til Københavns Kommune

Tonne Kjærsvej 65
7000 Fredericia
Tel. +45 70 10 22 44
Fax +45 76 24 51 80

info@energinet.dk
www.energinet.dk
cvr-nr. 28 98 06 71

21. september 2015
LAG/LAG

Høringssvar ifm kommuneplan 2015

Til information kan det oplyses, at Energinet.dk ejer gastransmissionsnettet samt eltransmissionsnettet på 400 kV, 150 kV og 132 kV. Energinet.dk, El Drift har følgende tekniske bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til kommuneplan 2015:

Det anbefales, at vise eksisterende og planlagte lednings og kabelanlæg for højspænding i kommuneplanen. Højspændingsledninger, der vises på det digitale kort, bør differentieres, således der skelnes mellem 400 kV, 150 kV og mindre ledninger/kabler. Der kan i kommuneplanens afsnit om 'Energiforsyning' evt. suppleres med linket http://www.energinet.dk/DA/El/Sider/default.aspx, der henviser til Energinet.dk – EL

Afsnittet om 'Energiforsyning' bør suppleres med information om sikkerhedsafstande:

- Det anbefales, at placering af vindmøller ikke medfører en risiko for kollision med Energinet.dks luftledningsanlæg, hvis vindmøllen skulle vælte. Det betyder, at det anbefales, at vindmøllen som minimum placeres i en afstand fra deklarationsarealet langs luftledningen svarende til vindmøllens fulde højde. Et havari på f.eks. en vindmølle der medfører, at lederne på højspændingsanlægget brydes, kan få store følger for højspændingsanlægget.
- For vindmøller gælder, at de kan påføre jordkabler skader ved lynnedslag, hvorfor det anbefales, at vindmøller ikke placeres nærmere end 50m fra deklarationsareal til el-kabelanlæg (jordkabler).

Generelt

Om der planlægges, skovrejsningsområder, erhvervsområder, råstofområder(grave-/interesseområde), biogasanlæg, affaldsbehandling, vejanlæg, cykelsti, boligområder el. lign. skal det understreges, at der langs vore lednings- og kabelanlæg er tinglyst deklaration om respektafstand i forhold til stærkstrømsbekendtgørelsen. Det betyder bl.a., at der indenfor en given afstand til lednings og kabelanlæggende ikke uden meddelt dispensation kan etableres anlæg af nogen art herunder beplantning. Deklarationsarealet administreres meget restriktivt, hvormed dispensation ikke kan forventes meddelt.

Kontakt gerne undertegnede ved evt. spørgsmål - vores sags.nr. 15-12698.

Med venlig hilsen

Lars Gilje
Mobil: +45 5167 7862
LAG@energinet.dk

Ø amagervest.enhedslisten@gmail.com tel. 28454678

Høringssvar til kommuneplan15 fra Enhedslisten-Amagervest

Enhedslisten på Amagervest ønsker en reel bæredygtig udvikling, og mener ikke at kommuneplanen opfylder hverken de erhvervsmæssige, sociale eller miljømæssige krav til dette set i en større sammenhæng.
Økonomisk vækst har ifølge vores opfattelse en grænse, hvis vi ønsker at bevare et land og en klode, der er beboelig for vores efterkommere.

Enhedslisten-Amagervest mener overordnet, at kommunes målsætning om at være vækstlokomotiv for hele regionen, og om at øge befolkningen med flere højtuddannede velhavere, er en forfejlede strategi forhold til en reel bæredygtighed, hvis man vitterlig ønsker at begrænse det samlede CO2 udslip i forhold til den globale opvarmning, som man yderligere vil bidrage til gennem flere flyafgange fra Kastrup og med øgede vare- og privat transport fra den faste forbindelse over Femern, som Enhedslisten er modstandere af.
Det fremgår klart at den økonomiske vækst i København skal udvikles ved at tiltrække højt uddannede og vellønnede indbyggere, som kan øge forbruget og omsætningen af kapital i byen. Vækststrategien handler om især om udvikling af særlige "københavnerbrancher", såsom service- og vidensbaserede virksomheder, som er i modsætning til at øge både bredden og mangfoldigheden i byens sociale og erhvervsmæssige sammensætning, som det påstås man ønsker udviklet i byen.

Generelt tager Kommuneplan 15 slet ikke fat i de mange problemer, som København har at slås med, som vedrører udvikling af et meget specialiseret arbejdsmarked, samt den stigende mangel på boliger der kan betales, og da slet ikke til de økonomiske, psyskiske og sociale problemer, vi ved mange i byen kæmper med, og som nok ikke er enige med TMF's postulat om den ualmindelige høje livskvalitet der præger byen. Det er strålende at man på Rådhuset har fokus på grønne tiltag og nedsættelse af energiforbruget, men det forekommer, at det mest handler om at gøre byen attraktiv for en konsum- og forbrugsorienteret middelklasse, der har råd til hele - en byudvikling der kaldes grøn gentrificering.

Enhedslisten-Amager mener overordnet, at kommunes målsætning om at være vækstlokomotiv for hele regionen, og om at øge befolkningen med flere højtuddannede velhavere, er en forfejlede strategi forhold til en reel bæredygtighed, hvis man vitterlig ønsker at begrænse det samlede CO2 udslip i forhold til den globale opvarmning. For denne vil man yderligere at bidrage til gennem flere flyafgange fra Kastrup og øgede vare- og privat transport fra den faste forbindelse over Femern, som Enhedslisten er modstandere af.
Det fremgår klart at den økonomiske vækst i København skal udvikles ved at tiltrække højt uddannede og vellønnede indbyggere, som kan øge forbruget og omsætningen af kapital i byen. Vækststrategien fokus er udvikling af særlige "københavnerbrancher", såsom service- og vidensbaserede virksomheder, som jo er i modsætning til at øge bredden og mangfoldigheden i byens sociale og erhvervsmæssige sammensætning, som man påstår ønsker udviklet i byen.

Kommuneplanstrategien
har trods gode grønne hensigter flere negative effekter:

1.Arbejdstilbuddene i byen begrænses!
Arbejdstilbuddene i byen begrænses fortsat gennem kommuneplanlægningen. På Amager kan vi konstatere at kommuneplanens ramme- og lokalplaner i mange år, alene har favoriseret boliger og kontorerhverv; nu er næsten alle tidligere arealer og lokaler industri- og værksteder væk.
Vi mener det er en meget uheldig udvikling, at så mange produktive arbejdspladser for både faglærte og ufaglærte er forsvundet fra byen, hvilket skal ses i sammenhæng med befolkningens arbejdsstillingspræg og uddannelsesniveau.

For f.eks. er der for mange ufaglærte på Amager, nu kun er arbejdsmuligheder i rengørings- og servicefagene, samt i hotel og restaurationsbranchen, hvor mange jobs i øvrigt bestrides af løst og deltidsansatte unge og studerende, samt udenlandsk arbejdskraft.
Mange faglærte og ufaglærte arbejdere, er derfor nu tvunget til at pendle ud af byen for at finde arbejde. Så fremfor fortsat at nedlægge gamle erhvervszoner, opfordrer vi kommunen til at udlægge permanente zoner, som kan sikre eksisterende og give plads til nye værksteder, samt fastholde de kreative erhverv og produktionsvirksomheder, der i kommuneplanen kun placeres som midlertidige muligheder.
Kommune- og lokalplanlægningen bør også bruges til lokalisere nye produktive arbejdspladser, både i bydelenes boligområder og i havnen, hvor pramme langs kajerne kan huse forskellige små virksomheder.
I forhold til byens befolkningssammensætning, har Københavns kommune stort behov for konkurrencedygtige erhvervslejemål, som mindre produktive erhvervsvirksomheder og små næringsdrivere og butiksejere har råd til at leje. Det er en forudsætning for en mangfoldighed af forskellig typer arbejdspladser. Men man fortsætter ufortrødent med et enøjet fokus på "vidensarbejdere" og flere ansatte i liberale- og finansielle erhverv.
Det er alt andet lige antallet og forskelligheder af funktioner i byen som helhed, der skaber levende bydele, så derfor handler det også om at integrere håndværk og kreative erhverv i der hvor vi bor, og udgør en løsning der både kan bidrage til at nedsætte arbejdsløsheden og pendlingen.

2.Ejendomspriserne stiger og byens arealer presses til det yderste for kapitalafkastes skyld
Befolkningstilvæksten har sammen med nybyggeriets dyre boliger og den generelle kapitalisering af boligmarkedets ejer- og andelsboliger i de ældre kvarterer, der er byfornyet eller har attraktioner, der tiltrækker den bedre stillede middelklasse, indebåret et voldsomt pres på boligpriserne i København.
Der skaber boligproblemer, som de almene boligselskaber ikke kan løse; især i betragtningen af at langt over halvdelen af byens indbyggere har en skattepligtig indkomst under 300.000 kr., samt at de almene boliger kun udgør 20% af boligmassen. I kommuneplanen postuleres at nu kan man presse 25% ind i nybyggeriet, men ivestorer har muligheder for at afvise det, og loven bliver i øvrigt taget af bordet af en ny regering.

Vi har løbende kunne konstatere at Kommuneplanen i høj grad udarbejdes til fordel for grundspekulanter og investorer, som i de nye byområder for lov til at bygge med en tæthed, som et stort tilbageslag for dansk boligbygeri. I stedet for smukke fællesarealer, ses ringe friarealer mellem de tætliggende huse der skygger for naboerne, og skaber dårlige lysforhold og indsigtsgener.
Lokalt har vi alt for tit oplevet, at BR vedtager nye kommuneplanstillæg til at bebyggelses % yderligere kan sættes op efter grundejernes ønsker, hvorved friareal % yderligere nedskrives, foruden de får udlagte grønne områder (ved Amagerbanen) nedjusteret til fordel for byggeri. I kommunens strategiplan formuleres fænomenet således: "Kommuneplanens bestemmelser for bebyggelsesomfang, friarealer og parkering kan skabe udfordringer" og "de generelle rammebetingelser har behov for en justering." Det betyder på dansk, at man må dispenser for de i kommuneplanens bestemmelser, som ikke passer til investorers og bygherrernes interesser.
Uanset hvor meget man fremhæver byens forgrønnelse, fremgår det tydeligt i KP15, at der ikke sker nogen forøgelse af byens eksisterende parker og rekreative natur- og friarealer, bortset på den yderste ende af Nordhavnen, hvorfor et stigende antal indbyggere vil indebære en langt kraftigere slitage, og derfor et voldsomt pres på den natur der måtte være.

3. Pendlingen i regionen øges uanset forbedret offentlig transport
Som følge af kommune- og lokalplaner, samt stigningerne i grundpriser og leje, er mange håndværkere og produktionsvirksomheder flyttet ud af byen, hvilket øger pendlingen; dels af herboende håndværkere og arbejdsmænd i København der arbejder derude, og dels af en hær af håndværkere og montører, som bor på Sjælland, og arbejder i byen hver dag.
Vi ved at der er 40 % Københavnske ud-pendlere og 60 % ind-pendler til arbejdspladser i byen, en fordeling der har været i mange år, og man henviser til at "kun" ca.40 % af byens borgere bruger privatbilen hver dag.

Ø amagervest.enhedslisten@gmail.com tel. 28454678

Bilejerskabet jo er steget drastisk i løbet af 10 år, og det må da betyde at uanset % er den samme, vil det numeriske antal af både privatbiler og antallet af indbyggere føre til mere trafik, eftersom transportbehovet for tjenesteydelser, konsum og forbrugsvarer også stiger.
Man roser sig selv for en stigning af cyklende til 34 %, men det stigende antal privatbiler, arbejdskørsler og varetransporter, skaber fortsat en øget trængsel som ikke forsvinder, selv om mange cykler og bruger offentlig transport, og som vi bl.a. kan takke den store % andel af studerende for.

En tilgængelig og bæredygtig by, hvor man får flyttet mange flere over i det kollektive, løses ikke alene af en ny metroring - Det kræver også et fintmasket netværk af letbaner og el-busser på kryds og tværs i hele byen, som nemt og hurtigt kan integreres i den københavnske gadestruktur og benyttes af alle, uanset hvor de bor i byen
Kommuneplanen fremlægger godt nok prognoser for nedsættelse af trafikken, men uden ordentlige analyser af hvor køretøjerne skal hen og især hvorfor de er på vejene, kan man jo ikke vurdere, om mere metro og bedre kollektiv trafik løser noget for de mange pendlere, der arbejder langt uden for København eller for alle dem der kommer langvejs fra, for ikke at tale om, at behovet for øget lastbil- og varebilstransporter ikke berøres af kollektive løsninger. En nærmere redegørelse for Enhedslisten transportpolitik kan læses i "Grøn omstilling af transportsektoren".
Ud fra ønsket om at byen først og fremmest skal rumme service- og vidensbaserede virksomheder, kan vi se frem til, at der ud over offentlige ansatte, kun er to typer erhvervsgrupper tilbage i byen, samt de mange studerende.
For logikken i kommunens bolig-, erhvervs- og trafikplanlægning må være, at de veluddannede ansatte på byens kontorarbejdspladser alle lokaliserer i byen, og derfor ikke får brug for en bil.
Den store lavtlønsgruppe der skal servicere dem på forskellig vis, skal så bo i de almennyttige boliger, og begge gruppers transport intern i byen løses alene af en god kollektiv trafik og cykler. Så er der selvfølgelig en stor restgruppe af syge, arbejdsløse og hjemløse, som må finde ud af at klare sig selv.

4. Folkeidrætten og foreningslivets egne huse forsvinder
I KP15 lægger man kun vægt på at sikre rekreative og idrætsmæssige faciliteter i de nye byområder, uden at nævne at de ældre bydele i Købehavn har været underforsynet i med svømme- og idrætshaller i årtier.
Efter stat og kommune solgte sine grunde og ejendomme, er tidligere kommuneplaners rammer for benyttelsen til offentlige formål ændret til boliger, hotel og kontorer. Hermed har kommunen gjort det besværligt og dyrt for sig selv med at bygge idræts- og kulturfaciliteter til gavn for alle.
Tidligere var der i kommuneplanerne detaljerede lokaliseringsplaner for det der hed "Byens huse", lokale selvstyrende beboer- og medborgerhuse som samlende sociale mødesteder for lokale aktiviteter. Ideen og disse huse er afløst af dyre kulturhuse, som drives efter et kommercielt koncept, og hvis lokaler er for dyre i leje til de mange små foreninger der tidligere var i medborgerhusene, der også rummede billige cafeer, som enlige pensionister og familier havde råd til at benytte.
Byens mange "almindelige" borgere har fortsat brug for brugerstyrede beboerhuse som offentlige tilbud, der kan styrke den lokale sociale og kulturelle integration, og udnytte de mange menneskelige ressourcer, der er tilstede i alle bydele, uanset deres løn- og uddannelsesniveau.
Det sociale og kulturelle fokus i kommuneplan15 synes først og fremmest at rette sig mod event- og forbrugskulturen og byens mange kommercielle kulturtilbud, samt at få flere dyre cafeer i byens rum, der designes lækkert og smart for at udstråle byens livskvalitet og rigdom, men som påvist af en antropolog Aalborg, designes så hjemløse og øldrikkere ikke skal føle sig hjemme.

Med venlig hilsen
Hanne Schmidt
p.v.a. Enhedslisten AmagerVest

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Enhedslisten Amagervest

Navn:
Enhedslisten Amagervest
Virksomhed / organisation:
Lokalafdeling
Postnr:
2300
By:
København
Adresse:
Brigadevej 38
Materiale:
KP15 Høringsvar fra Enhedslisten-Amagervest.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10570

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/KP15 Høringsvar fra Enhedslisten-Amagervest.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Eva Nana Suszkiewicz

Navn:
Eva Nana Suszkiewicz
Virksomhed / organisation:
borger
Postnr:
1441
By:
Kbh K
Adresse:
Midtdyssen 36

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod
Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som et
fritidsområde.

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i unikke boliger i det berørte område, som alle ønsker udvikling og
forbedringer af deres nærmiljø.

Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende
mennesker. Christiania er noget unikt i hele verden, som skal beskyttes og
udvikles.

I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om
disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og
nedslider området. Det er netop denne blanding af beboelse, småindustri og natur, som giver stedet sit særpræg og charme i forhold til andre parkanlæg.

Det kræver, at både stat og kommune samarbejder med Christiania om en
model, der tilgodeser det åbne og rekreative og de forskellige
kulturlag. Og hvor beboerne også har ret til at skærme deres
privatliv..
Tænk fremad og ikke bagud til 17 hundrede tallet!

Venlig hilsen

Eva Suszkiewicz
Midtdyssen 36
1441 Kbh K

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10660

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Felicya Suszkiewicz

Navn:
Felicya Suszkiewicz
Virksomhed / organisation:
Felicya Suszkiewicz
Postnr:
1440
By:
København
Adresse:
Nordområdet 224
Øvrige kontakt- oplysninger:
30247491

Høringssvar vedr. lokalplan 15 Udlægning af store dele af Christiania til parkanlæg.
Christiania er en mangfoldig blanding af beboelse, arkitektur, værksteder, forretninger, småindustri, musiksteder og natur. Dette tiltrækker mennesker fra DK og fra hele verden. og er med til at give København og turistindustrien et specielt brand.
Hvis Dyssen, Blå Karamel og Bjørnekloen skulle sløjfes og omdannes til et parkanlæg ville store dele af dette gå tabt. Området bebos af ca. 180 beboere, der dermed ville blive boligløse. Dette ville blive et seriøst problem dels for København, der jo ikke ligefrem er kendt for billige boliger der er til at betale for almen danskere. Dels for Christiania der ville miste en stor del af dets kreative og samarbejdsvillige beboere.
Hverken København eller Christiania ville være tjent med et øde parkanlæg, hvor man ikke ville turde færdes efter mørkes frembrud. Til gengæld ville et øde parkområde kunne give overnatningsmuligheder for hjemløse, psykisk syge uden boliger, østeuropæiske teltlejre m.m, hvis det er det man er interesseret i..
V:H Felicya Suszkiewicz

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10667

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Fonden Fristaden Christiania

Navn:
Fonden Fristaden Christiania
Virksomhed / organisation:
v/Advokatfirmaet Foldschack & Forchhammer
Postnr:
1440
By:
København K
Adresse:
Christiania
Materiale:
Høringssvar Fonden Fristaden Christiania.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10436

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Fonden Fristaden Christiania.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Den 7. oktober 2015
KF/LB
J.nr.: 9724-38

FOLDSCHACK FORCHHAMMER

Advokaterne
Foldschack & Forchhammer

Knud Foldschack
Christian Dahlager
Lulla Forchhammer
Line Barfod
Dorthe Kynde Nielsen
Shuki Foighel
Steven Vildgaard Hansen
Maria Pagels
Esther Løffler
Helena Reumert Gjerding
Sidsel Arler Juhl

Skindergade 23, 4. sal
Postboks 2257
Dk-1019 København K

+45 33 44 55 66 telefon

www.ecolaw.dk

Vedr.: Høringssvar til Kommuneplan 2015

Jeg skal hermed på vegne af Fonden Fristaden Christiania komme med følgende kommentarer til forslaget til Kommuneplan 2015:

Der er behov for et plangrundlag for Christiania, der tager højde for såvel de sidste mange års udvikling, ikke mindst de indgåede aftaler med Staten, som de ønsker der er til de kommende års udvikling, såvel fra Christiania, som fra stat og kommune.

I præamblen til aftalerne mellem staten og Fonden står bl.a. følgende:

> *"Staten og Fællesskabet Fristaden Christiania har den 22. juni 2011 indgået en aftale om overdragelse af arealer og bygninger på Christianiaområdet mv. Med aftalen sikres det økonomiske grundlag for, at beboerne kan blive boende på området, at de erhvervsmæssige, sociale og kulturelle aktiviteter kan fortsætte og udvikle sig, og at fortidsmindet Christianhavns vold beskyttes. Der er oprettet en fond, Fonden Fristaden Christiania, som skal købe og leje arealer og bygninger og derefter stå for administrationen af dem…*
>
> *Staten har som myndighed godkendt Fondens vedtægter, hvor det bl.a. fremgår at "Fonden har til formål at købe/eje og/eller leje eller på anden måde administrere Christianiaområdet med henblik på at sikre Christianiaområdets fortsatte udvikling og beståen.*

Fonden kan samtidig medvirke til udbredelse af bæredygtighed og Christianias værdier og muligheder til andre såvel inden som uden for Danmarks grænser. Fonden har i forbindelse med sit virke og en yderligere administration af eventuelle tilstødende arealer, til formål at opretholde Christianiaområdet som et alternativt bolig- og erhvervsområde og et kulturelt socialt virkefelt med en socialt bredt sammensat beboergruppe. Fonden skal sikre at driften af Fondens areal sker på et såvel økonomisk som miljømæssigt bæredygtigt grundlag og at de på området værende arkitektoniske og kulturbærende faciliteter i videst muligt omfang bevares og udvikles. Fonden kan derudover bl.a. fremme etableringen af alternative forsyningssystemer i samarbejde med de aktører, som er hjemmehørende på Christianiaområdet."

Det fremgår desuden af vedtægterne, at Fonden i videst muligt omfang skal sikre, at Fondens drift sker ved inddragelse af og i samarbejde med Christianias beboere, virksomheder og selvforvaltning.

Christiania blev oprettet i 1971 og har i 40 år eksisteret på særlige vilkår. Siden 1989 med en særlov, der blev væsentlig ændret i 2004.

Staten har i alle årene ejet Christianiaområdet og været i en dobbeltrolle, hvor der både har været varetaget en række forskellige myndighedsfunktioner, og hvor Staten har været ejer af området. Området har i de 40 år været administreret under hensyn til de særlige forhold på området. Med 22. juni aftalen, som udmøntes i dette aftalekompleks er ønsket at nå en situation, hvor særloven kan ophæves, og hvor anvendelsen af Christianiaområdet kommer til at foregå inden for rammerne af almindelige regler for brug af husrum og arealer.

Det er et ønske, at Christianiaområdet ikke nødvendigvis skal ensrettes med andre byområder. Målet for udviklingen af Christiania er, at området fortsat skal være et grønt og bilfrit kvarter i København, hvor der er plads til at leve på en anden måde, men inden for lovgivningens almindelige regler, herunder med huslejebetaling og åben boligtildeling, med opretning af de bevaringsværdige bygninger, og med opretning og sikring af fæstningsanlægget som et åbent, rekreativt område for christianitter, københavnere og den øvrige befolkning."

Der er en række samarbejder mellem Christiania og Københavns Kommune, herunder er der indgået en samarbejdsaftale på affaldsområdet, hvor der bl.a. står:

> *"Såvel Christiania som Kommunen ønsker et affaldssystem, hvor affald bliver håndteret, indsamlet og behandlet på den miljømæssigt mest optimale måde samtidig med at det gøres økonomisk mest fordelagtigt og at der ydes en god service over for brugerne.*
>
> *Aftalen åbner mulighed for at Christiania og Kommunen kan indgå i et samarbejde, hvor det gælder om at udvikle et sådant affaldssystem. Samarbejdet kan bl.a. bestå i at drage nytte af hinandens erfaringer, iværksætte nogle konkrete forsøg og pilotprojekter, udvikle konkrete løsninger til forbedring af den eksisterende affaldshåndtering eller nye affaldsfraktioner, fælles afsætning af visse affaldsfraktioner og lignende.*
>
> *Københavns Kommunes Ressource- og Affaldsplan 2018 indeholder en lang række initiativer der går ud på at forbedre og udvikle det københavnske affaldssystem. Flere af disse initiativer er sammenfaldende med de visioner, man har på Christiania: Mængden af affald skal nedbringes, mere affald skal genbruges og genanvendes, der skal kildesorteres mere, påvirkning af forbrugsmønstre og vaner, brug af økonomiske incitamenter, løsninger tilpasset lokalforholdene, kildesortering i det offentlige rum/turisternes affald osv.*
>
> *Der er således masser af samarbejdsmuligheder – både i forhold til affaldssystemet på Christiania, men også i forhold til resten af byen. Såvel Christiania som Kommunen tilkendegiver med denne aftale, at der fremover skal være et samarbejde omkring udviklingen af affaldssystemet."*

De mange gode ønsker bør afspejles i et plangrundlag, hvor det præciseres, at Christiania er en særlig bydel, som kan bidrage i et samarbejde om udvikling af nye projekter i byen, som kan give inspiration til andre både i ind- og udland.

Særloven for Christiania blev ophævet i 2013. Plangrundlaget for Christiania er herefter noget uklart. Der er en lokalplan fra 1991 vedtaget af Staten, men som kun er delvist gældende og som ikke svarer til den udvikling, der har været siden 1991. Lokalplanen fra 1991 giver bl.a. nogle steder mulighed for byggeri, herunder nogle steder op til 8 m i højden, men det har været svært i de senere år at få staten til at acceptere, at dette plangrundlag stadig er gældende.

Omvendt er Københavns Kommune i sin byggesagsbehandling nødt til at efterleve, at det fremgår af lokalplanen fra 1991, at det ikke er tilladt at bygge på fortidsmindet og hver gang, der skal søges byggetilladelse til fx en kvist, på et eksisterende hus, som der er givet tilladelse til fra statens side, så er kommunen nødt til at gennemføre en langsommelig og besværlig dispensationsproces. Selvom kommunen har været imødekommende og gør det så enkelt som muligt, er det stadig en besværlig procedure for de kommunale embedsmænd og gør at sagsbehandlingstiden for en byggetilladelse bliver væsentligt forlænget.

I kortportalen til kommuneplanforslag 2015 fremstår Christiania som delvist udlagt til boliger og serviceerhverv og delvist til fritidsformål. Men den del der er udlagt til fritidsformål rummer også boliger og institutioner. Og generelt virker det, som om Christiania ikke rigtig indgår i kommuneplanen. Fx fremgår det ikke, at der er en genbrugsstation.

Det fremgår af Kommuneplanforslaget, at det er ønsket at København skal være en grøn og imødekommende by. Det er et ønske Christiania og Fonden i høj grad deler. Christiania er i dag et vigtigt naturområde for adskillige arter i byens plante- og dyreliv. Og der er både som følge af Christianias egne ønsker og aftalerne med staten offentlig adgang på Christiania, så alle byens borgere og andre gæster kan opleve naturen. Men der er efterhånden så stor et pres på området, at det er nødvendigt at drøfte, hvordan dette kan håndteres, så natur, beboere og gæster kan omgås bæredygtigt og i respekt.

Vi skal have fundet løsninger, så der fortsat kan bo mennesker på fortidsmindet, samtidig med at de naturmæssige og kulturelle værdier sikres og der også fortsat kan komme besøgende.

I kommuneplanforslaget er der en stærk vision om en by med stærk sammenhængskraft og en blanding af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter. Christiania rummer en blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter og den lave brugsleje, som det er aftalt med staten også skal være gældende i fremtiden, sikrer at der er plads til en mangfoldighed af beboere på Christiania.

Men hvis Christiania skal udvikle sig, er der behov for at få et plangrundlag, der sikrer udviklingsmuligheder.

Der er desuden nogle hængepartier fra overgangen mellem forskellige planmæssige grundlag og administrationer, hvor der fra såvel Fondens som statens side er et ønske om at få klarlagt det planmæssige grundlag for især Fabriksområdet på Christiania og hvilke bebyggelser, der kan være der.

Herunder om der i fremtiden skal være planmæssig mulighed for bygningerne:

Pyramiden, Fabriksområdet 86
Det Grønne Hus, Fabriksområdet 62
Nissehuset, Fabriksområdet 74 A-C

Desuden er det i forbindelse med byggesager, jævnligt nødvendigt med en meget lang høring pga naturbeskyttelseslinjen i forhold til fortidsmindet. Det bør derfor drøftes om der skal ændres på denne, på samme måde, som kommunen ændrede linjen i forhold til det nye byggeri Margretheholm.

Jeg håber derfor, at vi snarest kan få en dialog om et kommuneplantillæg for Christiania, hvor der både gives de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania og sikres udviklingsmuligheder for Christiania i de kommende år, herunder mulighed for nybyggeri.

Med venlig hilsen

Knud Foldschack

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Palle Juul Larsen

Navn:
Palle Juul Larsen
Virksomhed / organisation:
Format Arkitekter & Konstruktører
Postnr:
2970
By:
Hørsholm
Adresse:
Damsholtevej 3
Øvrige kontakt- oplysninger:
Høringssvar indsendes på vegne klient / ejeren af ejendommen

Se venligst vedhæftede

Materiale:
Fuldmagt.pdf [1]
Forslag til Kommuneplan 2015 Nyrnberggade 21 9 15.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10238

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Forslag til Kommuneplan 2015 Nyrnberggade 21 9 15.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

21.09.2015

Forslag til ændring til Kommuneplanforslag 2015 – Københavns kommune.

Det er den nuværende ejers forslag, at der i ejendommen *Nyrnberggade 31*, 2300 København S, matrikel nr. 4083, Sundbyøster, København, i Kommuneplan 2015 åbnes mulighed for, at der i *hele* ejendommen kan indrettes boliger.

Området ligger for nærværende imellem et boligområde (B4) og et område til boliger og serviceerhverv (C2/C3) – 25/75, desuden ligger ejendommen "stationsnært" og vil fremadrettet være vanskelig at udnytte til erhverv med risiko for at området bliver et klondyke midt i et i øvrigt pænt boligområde.

I øverste etage er der planlagt og ansøgt om 3 beboelseslejligheder, og det ligger lige for at indrette også de øvrige etager til beboelse, hvor ved hele ejendommen så også bliver istandsat.

På ejerens vegne (fuldmagt vedlagt)

Format Arkitekter & Konstruktører

v/ Palle Juul Larsen, ark. maa

Damsholtevej 3,
2970 Hørsholm.

Pjl@format.dk.

40795587

Ole Jakobsen

Fra: Ulrik Thalbitzer-Foldskov <utf@utfholding.dk>
Sendt: 4. august 2015 07:34
Til: Palle Juul Larsen
Cc: 'Jesper Norgart'
Emne: Fuldmagt Nyrnberggade

Fuldmagt:

Jeg giver hermed Palle Juul Larsen fuldmagt til at indsende myndigheds andragende vedr. ejendommen beliggende Nyrnberggade 31, 2300 København S.

Ejendommen er ejet af selskabet "Nyrnberggade 31 ApS" som igen er ejet af UTF Holding ApS og Norgart Holding ApS.

Hvis der er behov for yderligere materiale / dokumentation, står jeg til rådighed.

Med Venlig Hilsen / Best Regards

Ulrik Thalbitzer-Foldskov
Owner

UTF Holding ApS / UTF Holding II ApS
Strandvejen 247F
2920 Charlottenlund
Mobil: +45 26836620

utf@utfholding.dk

This e-mail is for the intended recipient only and it may contain confidential, proprietary and/or legally privileged information. If you have received it in error, please immediately notify the sender by a return e-mail and delete it from your system and destroy possible hard copies. You must not use, disclose, distribute, print or copy any part of this message if you are not the intended recipient. Any opinions expressed in this e-mail are those of the sender and do not necessarily reflect the opinions of UTF Holding ApS. UTF Holding ApS reserves the right to monitor all e-mail communications through its networks.

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

FREJA EJENDOMME

FREJA EJENDOMME A/S
GAMMEL KONGEVEJ 60, 6. SAL
1850 FREDERIKSBERG C

TLF +45 3373 0800
WEB FREJA.BIZ

CVR 20 54 48 48

FREDERIKSBERG 29. SEPTEMBER 2015

JOURNALNUMMER

TLF +45 3373 0809
MAIL CR@FREJA.BIZ

Høringssvar til "Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by"

I forslag til Kommuneplan 2015 foreslår Københavns Kommune, at ændre rammen for Scherfigsvej 8, så området udelukkende bliver et boligområde (B-ramme). Endvidere foreslår kommunen den maksimale bebyggelsesprocent hævet fra 110 til 115.

Vi er enige i, at området skal ændres til et boligområde, men foreslår, at den maksimale bebyggelsesprocent fastsættes til 125, da vi mener, at en sådan udnyttelsesgrad vil passe bedre sammen med den planlagte bebyggelse i Gentofte Kommune lige nord for kommunegrænsen og Scherfigsvej, hvor der er muliggjort bebyggelse i store voluminer i op til 37 meters højde.

Vi foreslår endvidere, at den makimale bygningshøjde i området sættes til 27 meter mod de nuværende 24 meter for at muliggøre. at partielle dele af stokbebyggelsen mod nord kan have en højde på op til 27 meter.

Materialiteten i bebyggelsen vil for alle bygninger være solide, gode byggematerialer, der forstærker kvalitetsindtrykket af bebyggelsen.

Med venlig hilsen

Carsten Rasmussen

Udviklingsdirektør

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Carsten Rasmussen

Navn:
Carsten Rasmussen
Virksomhed / organisation:
Freja ejendomme A/S
Postnr:
1850
By:
Frederiksberg C
Adresse:
Gammel Kongevej 60, 6.

Se venligst vedhæftede filer

Materiale:
Høringssvar vedrørende Kommuneplan 2015_Freja ejendomme.pdf [1]
Vasbygade_10-22_bilag 1.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10658

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedrørende Kommuneplan 2015_Freja ejendomme.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Vasbygade_10-22_bilag 1.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

FREJA EJENDOMME

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

15. oktober 2015

Høringssvar vedrørende Kommuneplan 2015 – ”Den sammenhængende by”
Freja ejendomme A/S

Vasbygade 10 – 22
(80 ha areal i Sydhavn)

Freja ejendomme A/S har i forbindelse med Københavns Kommunes udarbejdelse af udkast til ny kommuneplan været i dialog og samarbejde med økonomiforvaltningen om arealet Vasbygade 10-22. Freja ejendomme har løbende søgt en afklaring om, hvorvidt det udpegede perspektivområde, som ejendommen Vasbygade 10-12 befinder sig i, skulle indgå i Kommuneplan 2015 som et aktuelt udviklingsområde.

Økonomiforvaltningen opfordrede i 2013 Freja ejendomme til at udarbejde en belysning og et volumenstudie af ejendommens potentialer, og således indgik dette arbejde i de samlede overvejelser i kommuneplansprocessen.

På et sent tidspunkt i denne proces blev Freja på et møde orienteret om, at den reservation, der allerede var udpeget i forhold til såvel bolig- og erhvervsudbygning, havde en tilstrækkelig buffer i forhold til byens demografiske og økonomiske udvikling, hvilket betød, at Vasbygade 10-22 ikke længere indgik i den nye kommuneplan.

Vi er ud fra en byudviklingsmæssig betragtning overbevist om, at man bør skabe muligheden for at færdiggøre området omkring Vasbygade ikke mindst ud fra den betragtning, at udviklingen langs Kalvebod Brygge med Statens OPP projekt, IKEA projektet og Banedanmarks nye baneovervågning nu fastlægger naboarealerne mød øst ganske præcist.

Herudover er det for os helt oplagt at sikre, at bebyggelsen på Cirkuspladsen (lokalplan 202-1), som nu opføres, får et samspil af bebyggelse mod nord og allervigtigst, at det nu forberedes, hvorledes der skabes en færdig byrumsgivende bebyggelse omkring den kommende Metrostation ved Fisketorvet.
Vasbygade 10-22 ligger således hen som en uudviklet ø i det udviklede område, hvor der endda er besluttet at etablere Metrostation.

I vores arbejde med en række rådgivere, der har beskæftiget sig med at skabe en arkitektonisk sammenhæng med områdets aktuelle projekter og med mæglere, investorer og brugere, har der været en massiv interesse for at udvikle, erhverve og anvende netop dette specifikke område.

Vi mener at således, at det ud fra en byplanmæssig tankegang er oplagt eller sågar nødvendigt at indarbejde området i Kommuneplanen, hvis man vil skabe en sammenhængende by, der defineres ud af de anslag, der er angivet ikke mindst i lokalplan 485 for Kalvebod Brygge Vest samt det behov, der aktuelt registreres for boliger, uddannelse og erhverv i Sydhavns området.

Anmodning
Freja ejendommes anmodning går således på, at hele området (bilag 1 side 3. Freja samt DSB areal mod Vasbygade) inddrages i Kommuneplan 2015, og at der indgås en aftale om helhedsplanlægning for området, hvor der analyseres for overordnede sammenhænge i området, infrastruktur, grøn strategi m.m.

Dette for at skabe mulighed for udvikling på dele af området parallelt med, at der fortsat er aktører i området og under hensyntagen til Metroens CMC anlæg, der permanent opdeler området nord syd med baneområdet liggende nord for spor traceet.

Nedenstående opridser vores foreløbige registrering af områdets status, karakter, potentialer og proces for udvikling.
Samme indgår som program for bebyggelsesscenarierne præsenteret i bilag 1.

0. Aktuel status

I øjeblikket er vores ejendomme delvis optaget af Metroarbejde og arbejdsplads samt udlejet til Banedanmark, der har administration i den primære bygning på ejendommen. Lejeaftalen med Banedanmark udløber i 2017, men der arbejdes aktuelt på, at lejemålet overtages af Post Nord, således at der skabes en drift i ejendommen. Et nyt lejemål vil dog også helt eller delvist sætte en begrænsning på udviklingsmulighederne inden for en forholdsvis lang tidhorisont.

1. Udvikling - baggrund og formål

København oplever en eksplosiv vækst frem mod år 2025, hvor byen ifølge de seneste prognoser vil være vokset med op til 100.000 nye indbyggere. Det stiller krav til spørgsmålet om bymæssig udvikling og sætter fokus på udviklingsmulighederne i byens omdannelsesområder. Sydhavn er i Kommuneplan 2011 udpeget som byudviklingsområde. I den sammenhæng kan bydelen ved Vasbygade ses som en videre lokal udvikling i denne proces. Den østlige del af området ejes af Freja ejendomme og den vestlige del af DSB Ejendomme.

2. Stedet og konteksten

Området har en helt særlig betydning som en del af det centrale København. Området afgrænses af Vasbygade og Kalvebod Brygge mod syd og øst og DSB's jernbaneterræn mod nord og vest.
Stedet kan beskrives som en tiloversbleven kile i byens struktur af trafikalt netværk og indfaldsveje. I forbindelse med industriens udflytning fra København efterlades store arealer, der potentielt kan indgå i udviklingen af nye byområder. I dette tilfælde eksisterer der ud over sporanlæg værksteder og andre service bygninger på stedet. Alt i alt vil det, afhængig af ønsker til kommende nye funktioner, kræve omfattende omdannelser og transformationer i området. Både med hensyn til landskab, topografi og bygninger. De eksisterende og tilbageblevne industrielle anlæg er karaktergivende arkitektoniske elementer, der sammen med H. C. Ørstedsværkets store skala og karakteristiske profil, på godt og ondt, giver stedet dets særlige identitet.

3. Trafik

Beliggenheden er trafikalt enestående med potentielt gode forbindelser og tætte grænseflader til Valby, Vesterbro og City. Vejforbindelser og adgang til motorveje er der allerede. Dertil kommer, at der planlægges flere nye Metrostationer i området. Stationerne vil få stor betydning og vil samtidig lukke op for en øget bebyggelsesprocent og større fortætning.
Vasbygade kan med udviklingen af området få en langt mere attraktiv karakter og fremstå som en bymæssig og samtidig rekreativ port til byen.

4. Proces for det indledende og det videre arbejde

Der skal udarbejdes indledende volumenstudier, der verificerer og viser mulighederne for en relativ stor tæthed og dermed høj bebyggelsesprocent. I forbindelse hermed udarbejdes de nødvendige overordnede analyser vedr. infrastruktur, kontekst, miljøpåvirkninger, skyggediagrammer etc. På baggrund af volumenstudierne gennemføres en arkitektkonkurrence eller parallelle opdrag, der yderligere konkretiserer forskellige hovedgreb, koncepter og idéer til udviklingen af en strukturplan for området.
Nærheden til havnen betyder også, at der vil være mulighed for at inddrage vandet eller tilgængeligheden dertil som et element i bydelen. En eventuel sammenføring eller sammenkobling af Tømmergraven og Belvedere-kanalen vil give stedet havnekarakter, svarende til Christianshavn, Holmen og havnens sydlige kanalbyer.

Opsummering

Freja ejendomme vil medvirke aktivt til, at der i fællesskab med områdets øvrige interessenter og Københavns Kommune skabes en organisation, der sikrer en helhed og sammenhæng i proces og projekt.

Vi håber derfor og grundet ovenstående argumenter, at Københavns Kommune vil se positivt på vores høringssvar, så der gives mulighed for, at området kan udvikle sig kvalificeret over en årrække hvor Sydhavn færdiggøres i fælles takt.

Karen Mosbech og Carsten Rasmussen
Adm. direktør Udviklingsdirektør

Freja ejendomme A/S
Gammel Kongevej 60, 6. sal
1850 Frederiksberg C

entasis

VASBYGADE
FREJA EJENDOMME

FREJA EJENDOMME

Freja :	
grundareal:	79.700 m2
bebyggelsesprocent:	185%
etagemeter areal:	147.450 m2
parkering:	19.240 m2
friareal:	52.480 m2

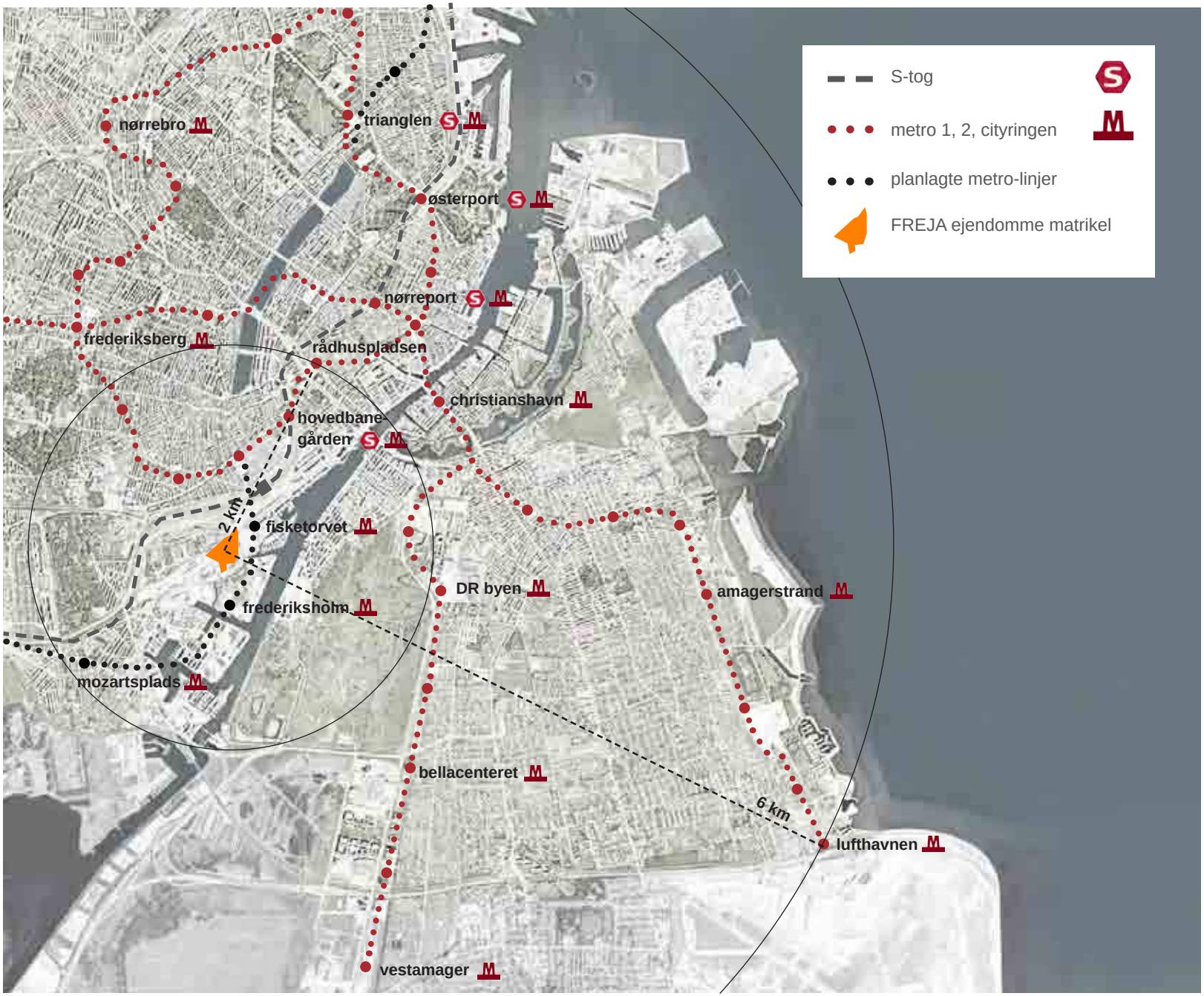
vasbygade - central udviklingsgrund i København

Vasbygade udviklingsområde ligger optimalt i København med kort afstand til centrum, god opkobling via større veje, umiddelbar nærhed til planlagt metrostation. Kalvebod erhvervsbånd er allerede planlagt, og Vasbygadegrunden holder potentialet til at skabe en reel erhvervsklynge omkring den nye metrostation ved Fisketorvet.

Opkobling. Vasbygade udviklingsområde er centralt placeret med kun:
- 2 km til Københavns centrum
- 6 km til Københavns lufthavn
- 400-600 nærhed til S-tog
- umiddelbar nærhed til metro

forbindelser, der nemt og hurtigt kobler udviklingsområdet op regionalt og internationalt.

Metro. Anlægsarbejdet af Metrocityringen er i fuld gang. Ringen med 17 stationer kommer fra 2018 til at koble centrum med Københavns brokvarter og Frederiksberg.
Året efter åbner en afgrening til udviklingsområdet Nordhavn og allerede i år 2022 vurderes Sydhavnslinjen at stå færdig. Den planlagte sydhavnslinje, vil i fremtiden koble Cityringen med Fisketorvet, og videre ud til Sydhavnen og Ny Ellebjerg til stor gavn for de nye udviklingsområder ved Havneholmen, Enghave Brygge og Vasbygade.



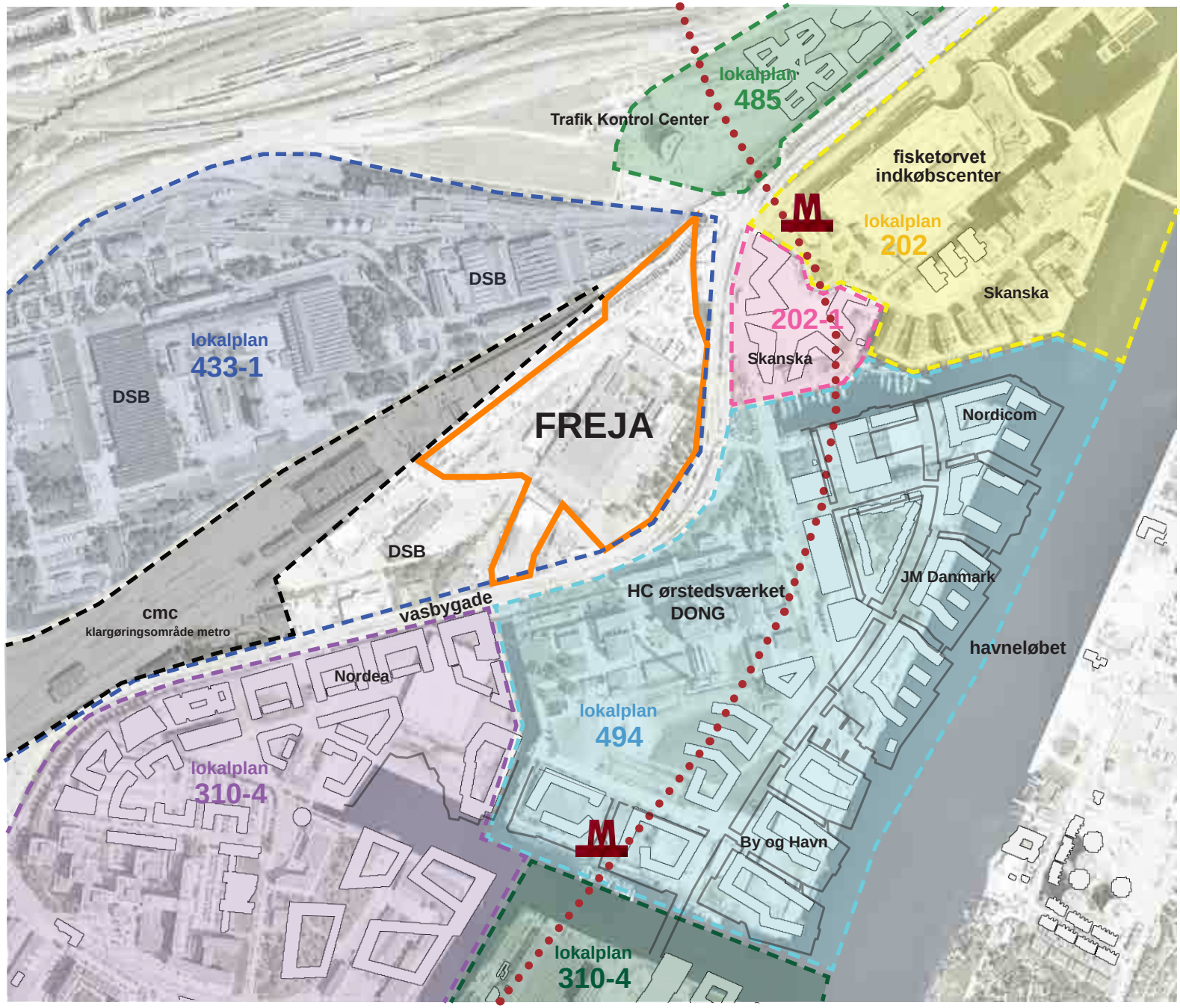
eksisterende ejerforhold og udviklingsplaner

Udviklingsplanerne omkring Vasbygade ligger tæt, og med den nye metrostation ved Fisketorvet, er det relevant at kigge på potentialerne for en reel erhvervsklynge omkring knudepunktet. Frejas ejendom ved Vasbygade helt central i denne sammenhæng. Knudepunktsudvikling er en af de fremmeste værktøjer i bæredygtig byudvikling, og Freja- og DSBs arealer udgør nøglen til at skabe en helhedlig plan for Kalvebod erhvervsbånd og en bæredygtig opkobling omkring den nye station.

lokomotivværkstedet på DSB matrikel

nærhed til havnefront

dybbelsbro station og fisketorvet



scenario 1 - model med erhverv og rækkehuse

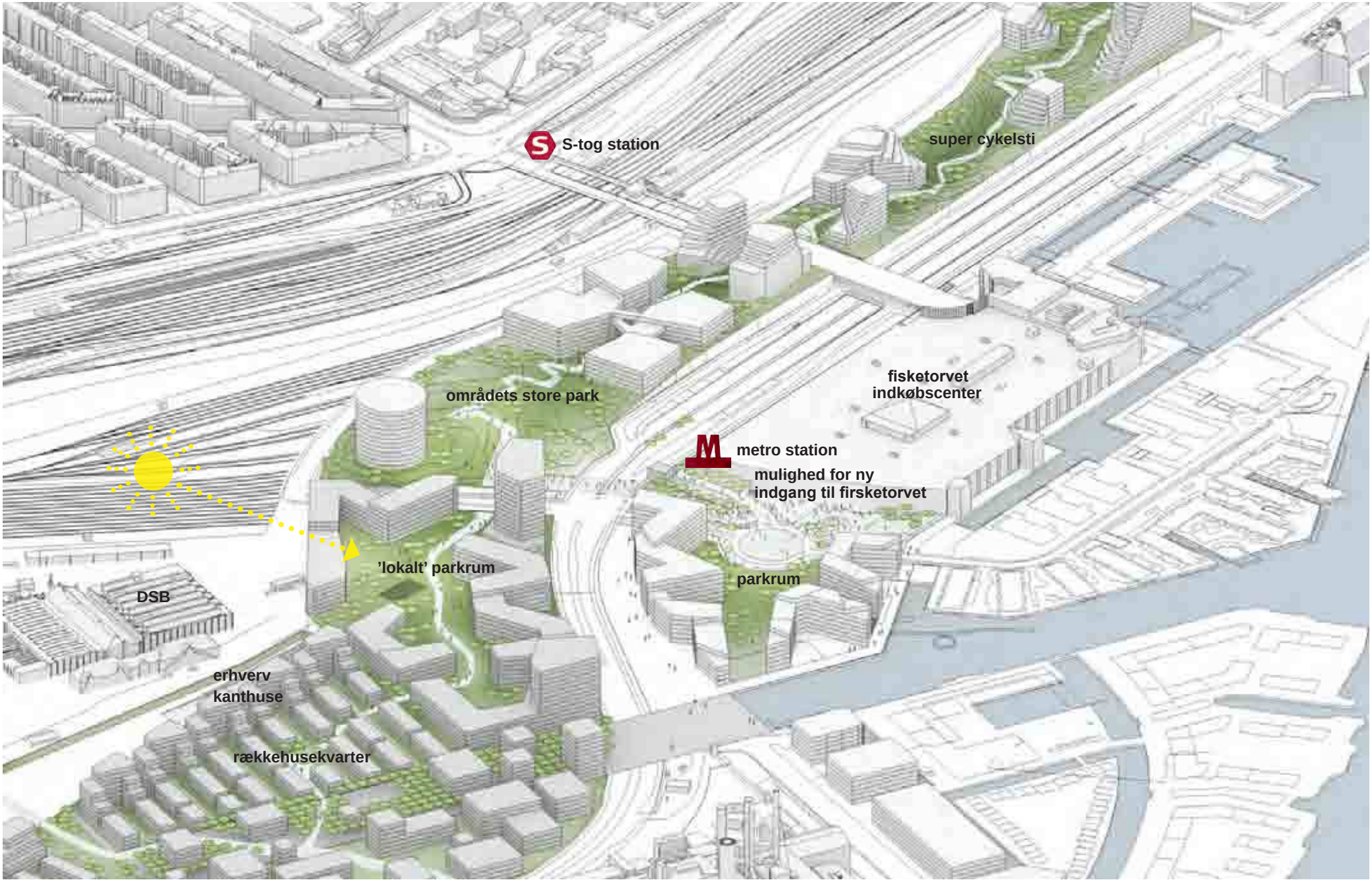
entasis

vasbygade 29.01.2015

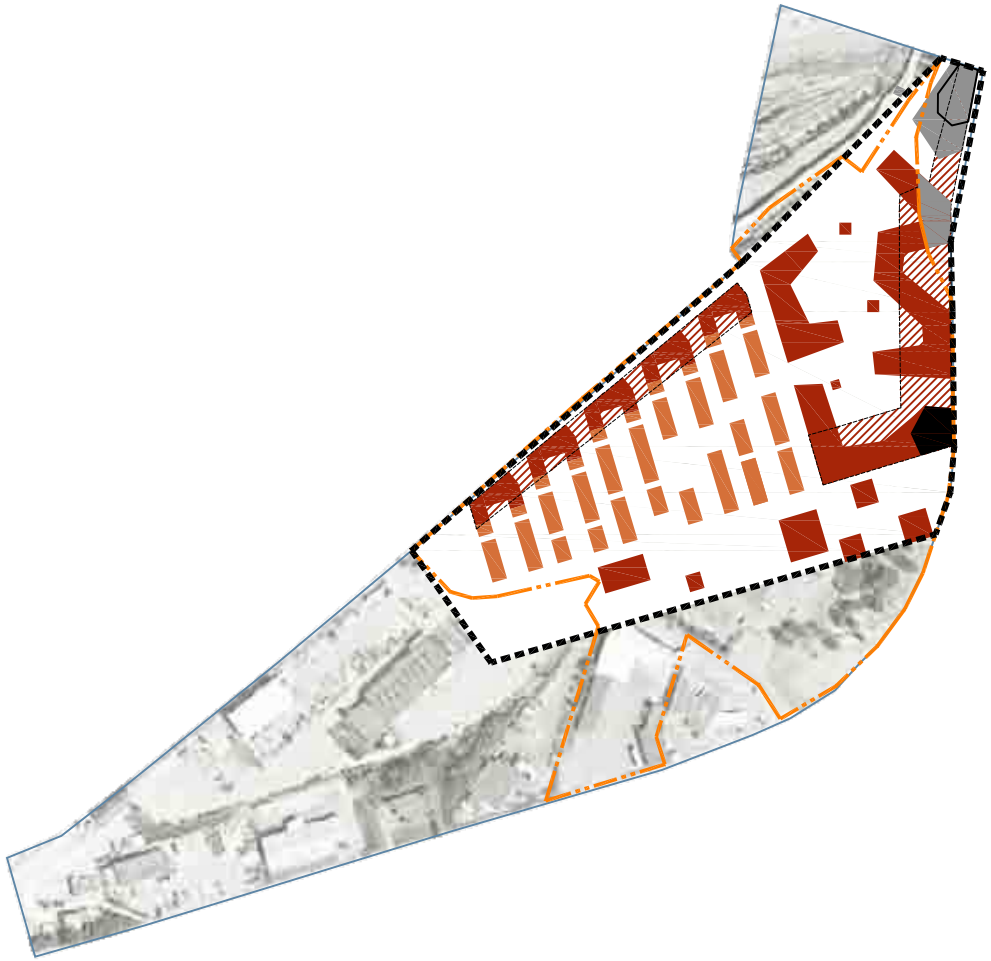
1:6000

scenario 1 visualisering

entasis



SCENARIE 1
NØGLETAL BYGGERETSGIVENDE PLAN - Frejas matrikel



- **byggeretsgivende lokalplan** - forslag til afgrænsning
- **rammelokalplan** - forslag til afgrænsning
- FREJAs matrikel
- parkering 1-2 plan i konstruktion (over terræn)
  park trækkes op over p-niveau og danner støjskærm mod trafik

	footprint:	etagemeter:
FREJA tårn	690 m2/	tot. **13.800 m2** (20 etager)
FREJA erhverv	13.840 m2/	tot. **69.200 m2** (g.snit 5 etager)
FREJA boliger	6.450 m2/	tot. **19.350 m2** (g.snit 3 etager)
total byggeretsgivende	**Freja**	**102.350 m2**
byggefelter udenfor Frejas matrikel		
	2.410 m2/	tot. **12.170 m2** (g.snit 5 etager)
	730 m2/	tot. **13.870 m2** (19 etager)
total byggeretsgivende		**128.390 m2**

NØGLETAL

grundareal rammelokalplan			146.600 m2
grundareal byggeretsgivende plan på Frejas matrikel			**69.400 m2**
bebyggelsesprocent			**185%**
bebygget areal	*ekskl. p-anlæg under park*		22.700 m2
bebygget areal	*p-anlæg under park*		4.833 m2
etagemeter areal	*ekskl. p-anlæg under park**		**128.390 m2**

**forudsætter at p-anlæg under park regnes som kælder og derved ikke indgår i beregn. af bebyggelsesprocenten. Alternativt skal etagemeter reduceres svarende til p-anlæg.*

parkering krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 1 p-plads pr. 200 m2

	etagemeter/200 = 640 pladser	
	gennemsnit m2 pr plads = 26 m2	16.640 m2
parkering udføres i 1-2 etager således at 640 pladser opnås		**16.640 m2**

friareal krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 30% af etagearealet for boliger, 10% af etagearealet for erhverv

bolig	*30% af 19.350 m2*	5.805 m2
erhverv	*10% af 109.040 m2*	10.904 m2
total		16.709 m2
ekstra friareal udover		29.991 m2
friareal scenarie		**46.700 m2****
friarealprocent		36%

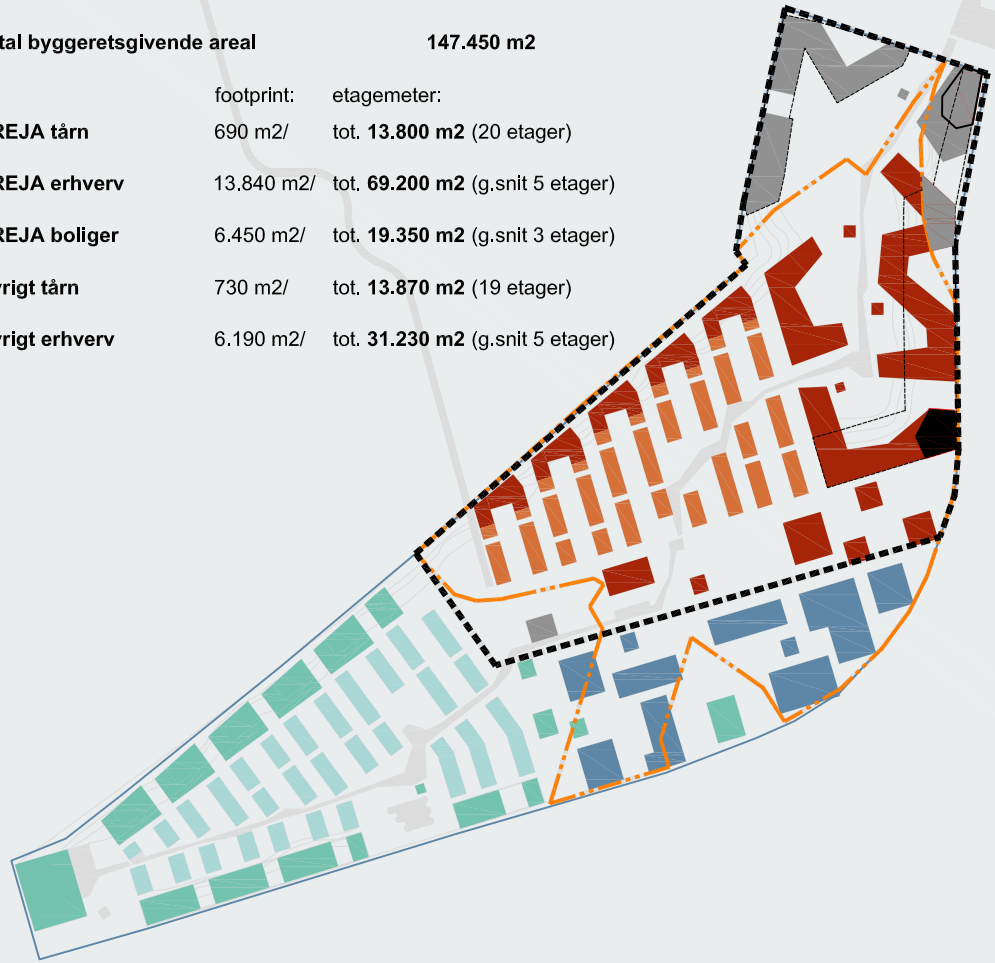
***park over p-anlæg regnet som friareal. Taghaver er ikke medregnet.*

entasis

SCENARIE 1
NØGLETAL HELHEDSPLAN - detaljeret information

total byggeretsgivende areal **147.450 m2**

	footprint:	etagemeter:
FREJA tårn	690 m2/	tot. **13.800 m2** (20 etager)
FREJA erhverv	13.840 m2/	tot. **69.200 m2** (g.snit 5 etager)
FREJA boliger	6.450 m2/	tot. **19.350 m2** (g.snit 3 etager)
øvrigt tårn	730 m2/	tot. **13.870 m2** (19 etager)
øvrigt erhverv	6.190 m2/	tot. **31.230 m2** (g.snit 5 etager)



byggeretsgivende lokalplan - forslag til afgrænsning
rammelokalplan - forslag til afgrænsning
FREJAs matrikel

total resterende helhedsplan areal **122.500 m2**

FREJA erhverv	7.600 m2/	tot. **32.500 m2** (g.snit 4 etager)
DSB erhverv	9500 m2/	tot. **66.500 m2** (g.snit 7 etager)
DSB boliger	7.800 m2/	tot. **23.500 m2** (g.snit 3 etager)

NØGLETAL

grundareal rammelokalplan			146.600 m2
grundareal byggeretsgivende plan på Frejas matrikel			**79.700 m2**
bebyggelsesprocent			**185%**
bebygget areal	*ekskl. p-anlæg under park*		27.900 m2
etagemeter areal	*ekskl. p-anlæg under park**		**147.450 m2**

**forudsætter at p-anlæg under park regnes som kælder og derved ikke indgår i beregn. af bebyggelsesprocenten. Alternativt skal etagemeter reduceres svarende til p-anlæg.*

parkering krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 1 p-plads pr. 200 m2
etagemeter/200 = 740 pladser
gennemsnit m2 pr plads = 26 m2 19.240 m2

parkering udføres i 1-2 etager langs bebyggelsens kanter (støjskærm)
således at 740 pladser opnås **19.240 m2**

friareal krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 30% af etagearealet for boliger, 10% af etagearealet for erhverv

bolig	*30% af 19.350 m2*	5.805 m2
erhverv	*10% af 128.100 m2*	12.810 m2
total		18.615 m2
ekstra friareal udover		33.185 m2

friareal scenarie **51.800 m2****
friarealprocent 29%

***park over p-anlæg regnet som friareal. Taghaver er ikke medregnet.*

scenario 2 - model med maks. udnyttet erhverv

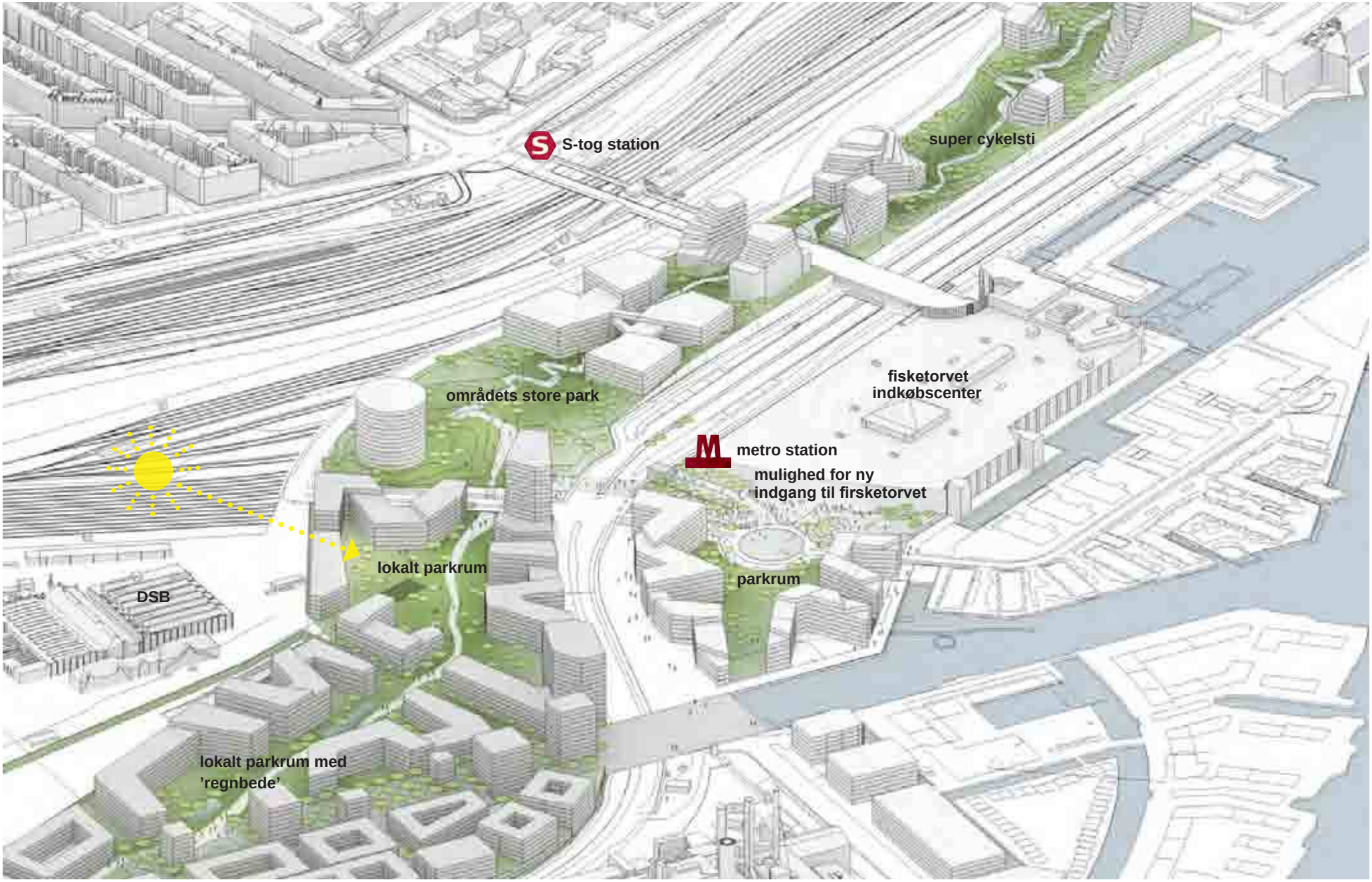
entasis

vasbygade 29.01.2015

1:6000

scenario 2 visualisering

entasis



SCENARIE 2
NØGLETAL BYGGERETSGIVENDE PLAN - Frejas matrIkel

- **byggeretsgivende lokalplan** - forslag til afgrænsning
- **rammelokalplan** - forslag til afgrænsning
- FREJAs matrikel
- parkering 1-2 plan i konstruktion (over terræn)
  park trækkes op over p-niveau og danner støjskærm mod trafik

	footprint:	etagemeter:
FREJA tårne	690 m2/	tot. **8.970 m2** (g.snit 13 etager)
FREJA erhverv	18.420 m2/	tot. **92.190 m2** (g.snit 5 etager)
FREJA boliger	*(dele af erhvervs m2 kan omdannes til boliger)*	
total byggeretsgivende		**101.160 m2**

byggefelter udenfor Frejas matrikel

	2.760 m2/	tot. **13.800 m2** (g.snit 5 etager)
	730 m2/	tot. **9.490 m2** (13 etager)
total byggeretsgivende		**124.450 m2**

NØGLETAL

grundareal rammelokalplan		146.600 m2
grundareal byggeretsgivende plan på Frejas matrikel		**67.270 m2**
bebyggelsesprocent		**185%**
bebygget areal	*ekskl. p-anlæg under park*	21.180 m2
bebygget areal	*p-anlæg under park*	4.340 m2
etagemeter areal	*ekskl. p-anlæg under park**	**124.450 m2**

**forudsætter at p-anlæg under park regnes som kælder og derved ikke indgår i beregn. af bebyggelsesprocenten. Alternativt skal etagemeter reduceres svarende til p-anlæg.*

parkering krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 1 p-plads pr. 200 m2

	etagemeter/200 = 620 pladser	
	gennemsnit m2 pr plads = 26 m2	16.120 m2
parkering udføres i 1-2 etager således at 620 pladser opnås		**16.120 m2**

friareal krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 30% af etagearealet for boliger, 10% af etagearealet for erhverv

erhverv	*10% af 124.450 m2*	12.445 m2
ekstra friareal udover		33.645 m2
friareal scenarie		**46.090 m2****
friarealprocent		37%

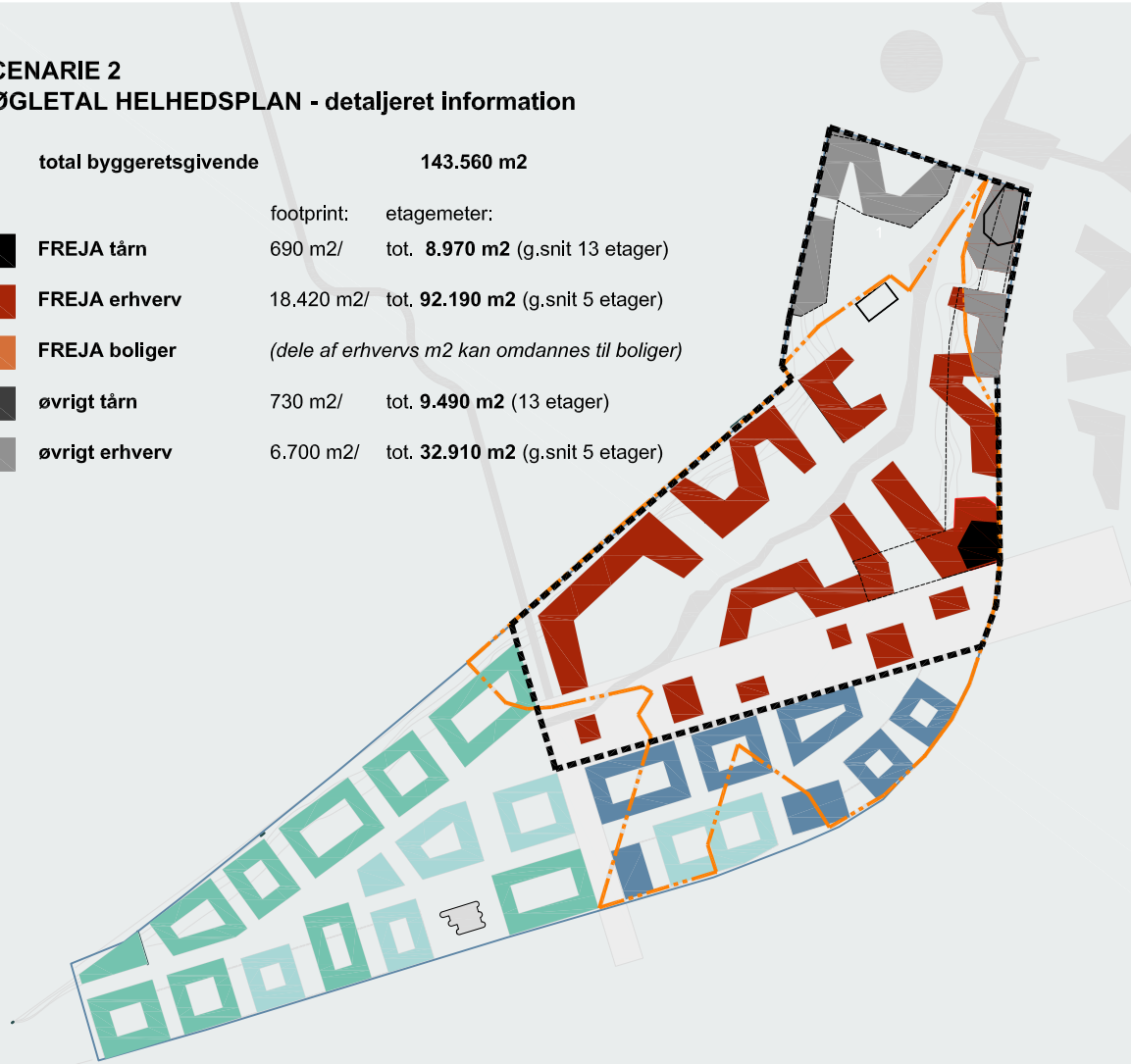
***park over p-anlæg regnet som friareal. Taghaver er ikke medregnet.*

entasis

SCENARIE 2
NØGLETAL HELHEDSPLAN - detaljeret information

total byggeretsgivende **143.560 m2**

	footprint:	etagemeter:
FREJA tårn	690 m2/	tot. **8.970 m2** (g.snit 13 etager)
FREJA erhverv	18.420 m2/	tot. **92.190 m2** (g.snit 5 etager)
FREJA boliger	*(dele af erhvervs m2 kan omdannes til boliger)*	
øvrigt tårn	730 m2/	tot. **9.490 m2** (13 etager)
øvrigt erhverv	6.700 m2/	tot. **32.910 m2** (g.snit 5 etager)



total resterende helhedsplan areal **126.440 m2**

FREJA erhverv	8.200 m2/	tot. **32.800 m2** (g.snit 4 etager)
DSB erhverv	14.000 m2/	tot. **62.640 m2** (g.snit 5 etager)
DSB boliger	7.750 m2/	tot. **31.000 m2** (g.snit 4 etager)

- **byggeretsgivende lokalplan** - forslag til afgrænsning
- **rammelokalplan** - forslag til afgrænsning af
- FREJAs matrikel

NØGLETAL

grundareal rammelokalplan		146.600 m2
grundareal byggeretsgivende plan på Frejas matrikel		**77.600 m2**
bebyggelsesprocent		**185%**
bebygget areal	*ekskl. p-anlæg under park*	25.120 m2
etagemeter areal	*ekskl. p-anlæg under park**	**143.560 m2**

**forudsætter at p-anlæg under park regnes som kælder og derved ikke indgår i beregn. af bebyggelsesprocenten. Alternativt skal etagemeter reduceres svarende til p-anlæg.*

parkering krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 1 p-plads pr. 200 m2

	etagemeter/200 = 740 pladser	
	gennemsnit m2 pr plads = 26 m2	19.240 m2

parkering udføres i 1-2 etager langs bebyggelsens kanter (støjskærm)
således at 740 pladser opnås **19.240 m2**

friareal krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 30% af etagearealet for boliger, 10% af etagearealet for erhverv

erhverv	*10% af 143.560 m2*	14.356 m2
ekstra friareal udover		38.124 m2
friareal scenarie		**52.480 m2****
friarealprocent		36%

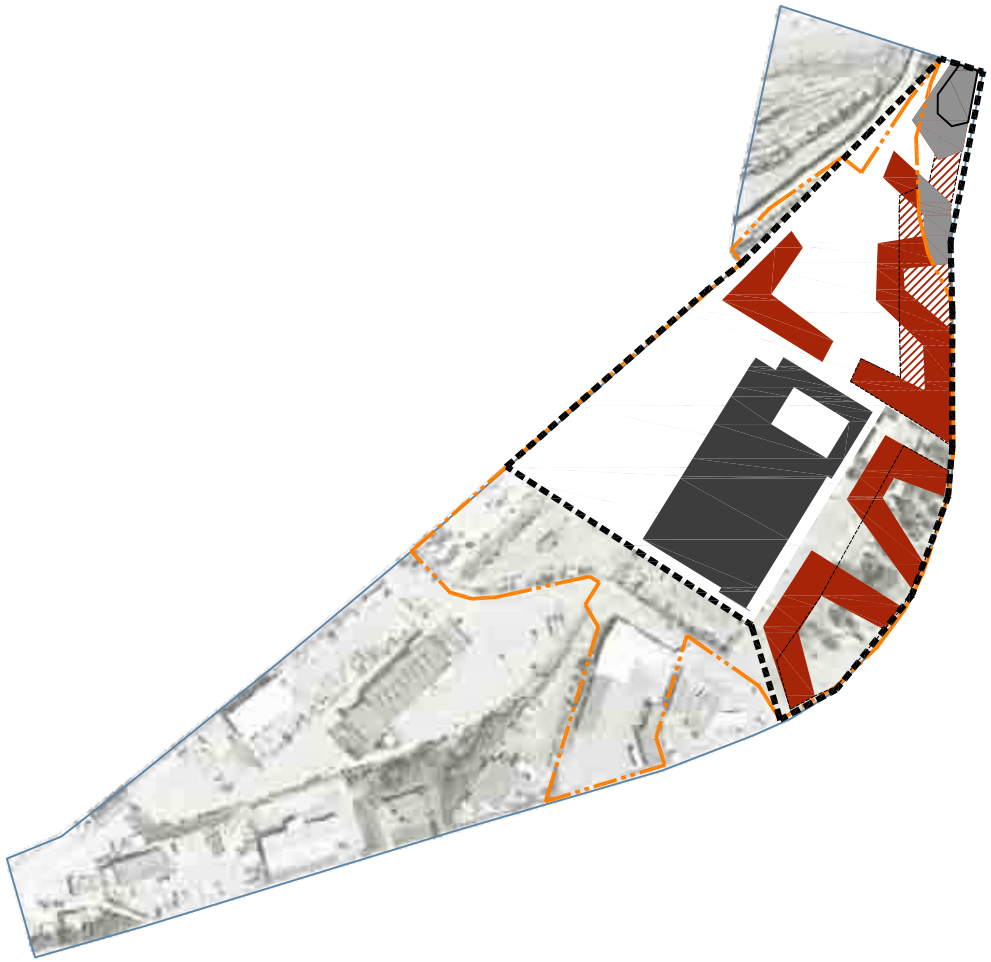
***park over p-anlæg regnet som friareal. Taghaver er ikke medregnet.*

scenario 3 - model med eksisterende bygning, vasbygade 10, bevaret

entasis

1:6000

SCENARIE 3
NØGLETAL BYGGERETSGIVENDE PLAN - Frejas matrikel



- **byggeretsgivende lokalplan** - forslag til afgrænsning
- **rammelokalplan** - forslag til afgrænsning
- FREJAs matrikel
- parkering 1-2 plan i konstruktion (over terræn)
  park trækkes op over p-niveau og danner støjskærm mod trafik

NØGLETAL

grundareal rammelokalplan			146.600 m2
grundareal byggeretsgivende plan på Frejas matrikel			**64.360 m2**
bebyggelsesprocent			**185%**
bebygget areal	*ekskl. p-anlæg under park*		24.500 m2
bebygget areal	*p-anlæg under park*		6.700 m2
etagemeter areal	*ekskl. p-anlæg under park**		**119.070 m2**

**forudsætter at p-anlæg under park regnes som kælder og derved ikke indgår i beregn. af bebyggelsesprocenten. Alternativt skal etagemeter reduceres svarende til p-anlæg.*

parkering krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 1 p-plads pr. 200 m2

	etagemeter/200 = 590 pladser	
	gennemsnit m2 pr plads = 26 m2	15.340 m2
parkering udføres i 1-2 etager således at 590 pladser opnås		**15.340 m2**

friareal krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 30% af etagearealet for boliger, 10% af etagearealet for erhverv

erhverv	*10% af 119.070 m2*	11.900 m2
ekstra friareal udover		27.960 m2
friareal scenarie		**39.860 m2****
friarealprocent		33%

***park over p-anlæg regnet som friareal. Taghaver er ikke medregnet.*

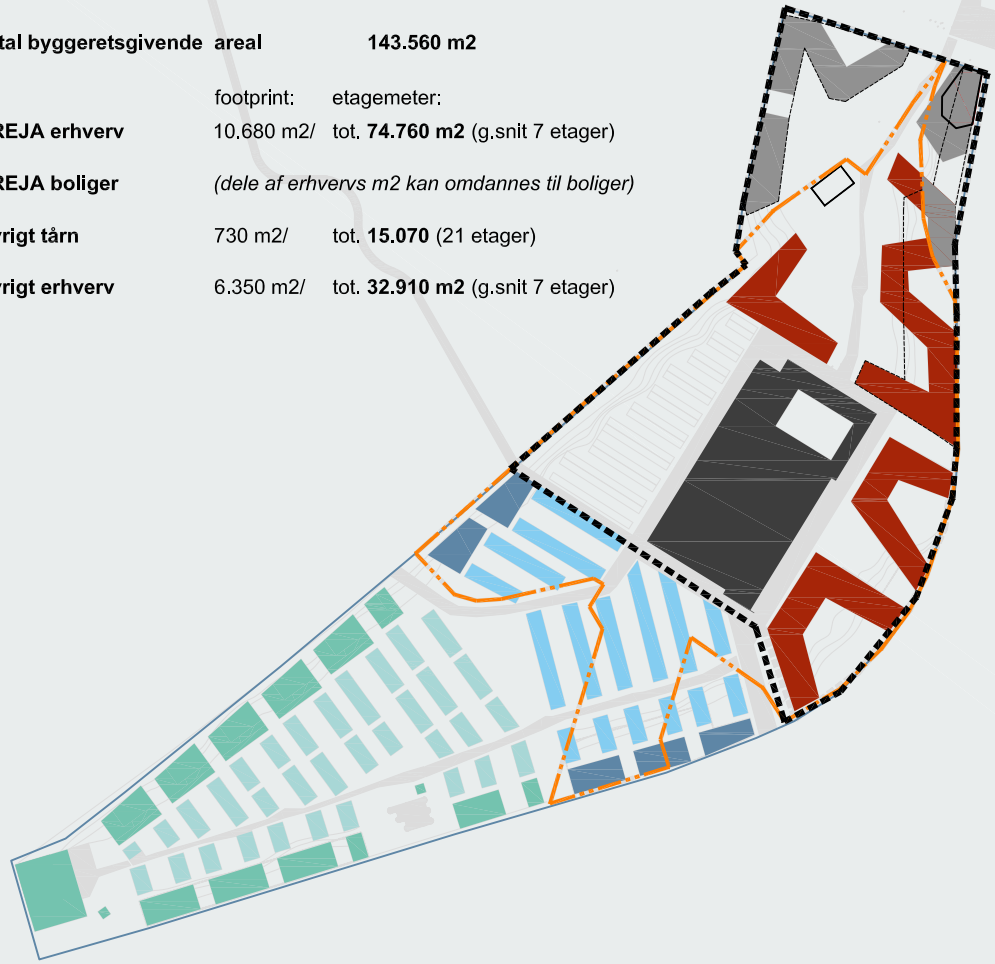
	footprint:	etagemeter:
FREJA erhverv	10.680 m2/	tot. **74.760 m2** (g.snit 7 etager)
FREJA eksisterende	11.250 m2/	tot. **11.250 m2** (1 etage)
total byggeretsgivende		**86.010 m2**
byggefelter udenfor Frejas matrikel		
	2.570 m2/	tot. **17.990 m2** (g.snit 7 etager)
	730 m2/	tot. **15.070 m2** (21 etager)
total byggeretsgivende		**119.070 m2**

vasbygade 29.01.2015

SCENARIE 3
NØGLETAL HELHEDSPLAN - detaljeret information

total byggeretsgivende areal **143.560 m2**

	footprint:	etagemeter:
FREJA erhverv	10.680 m2/	tot. **74.760 m2** (g.snit 7 etager)
FREJA boliger	*(dele af erhvervs m2 kan omdannes til boliger)*	
øvrigt tårn	730 m2/	tot. **15.070** (21 etager)
øvrigt erhverv	6.350 m2/	tot. **32.910 m2** (g.snit 7 etager)



total resterende helhedsplan areal **126.440 m2**

FREJA erhverv	3.000 m2/	tot. **22.500 m2** (g.snit 7,5 etager)
FREJA boliger	7.350 m2/	tot. **22.050 m2** (g.snit 3 etager)
DSB erhverv	8.660 m2/	tot. **58.490 m2** (g.snit 7,5 etager)
DSB boliger	7.800 m2/	tot. **23.400 m2** (g.snit 3 etager)

- **byggeretsgivende lokalplan** - forslag til afgrænsning
- **rammelokalplan** - forslag til afgrænsning af
- FREJAs matrikel

NØGLETAL

grundareal rammelokalplan			146.600 m2
grundareal byggeretsgivende plan på Frejas matrikel			**74.650 m2**
bebyggelsesprocent			**185%**
bebygget areal	*ekskl. p-anlæg under park*		28.280 m2
etagemeter areal	*ekskl. p-anlæg under park**		**138.100 m2**

**forudsætter at p-anlæg under park regnes som kælder og derved ikke indgår i beregn. af bebyggelsesprocenten. Alternativt skal etagemeter reduceres svarende til p-anlæg.*

parkering krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 1 p-plads pr. 200 m2

etagemeter/200 = 690 pladser
gennemsnit m2 pr plads = 26 m2 17.940 m2

parkering udføres i 1-2 etager langs bebyggelsens kanter (støjskærm)
således at 690 pladser opnås **17.940 m2**

friareal krav
det er forudsat at området planlægges som et C3 område
kravet er 30% af etagearealet for boliger, 10% af etagearealet for erhverv

erhverv *10% af 138.100 m2* *13.810 m2*

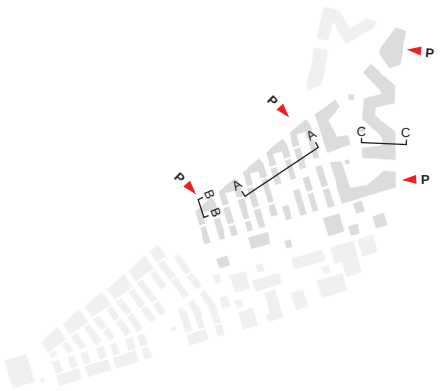
ekstra friareal udover påkrævet 32.560 m2

friareal scenarie **46.370 m2****
friarealprocent 33%

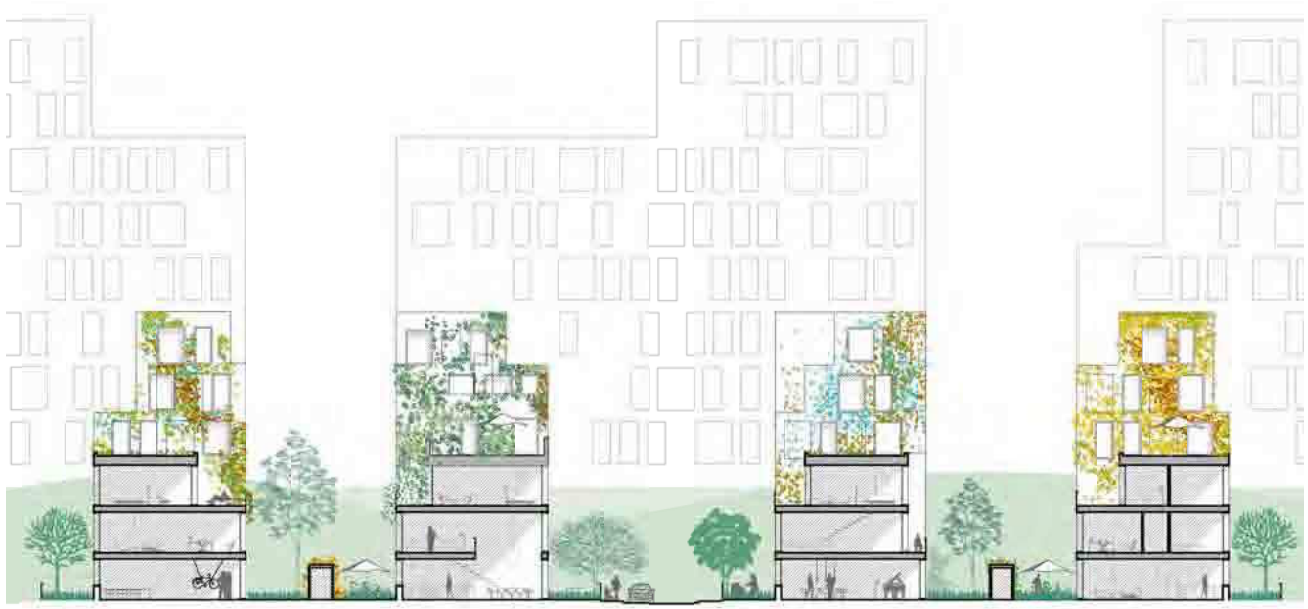
***park over p-anlæg regnet som friareal. Taghaver er ikke medregnet.*

princip for parkering

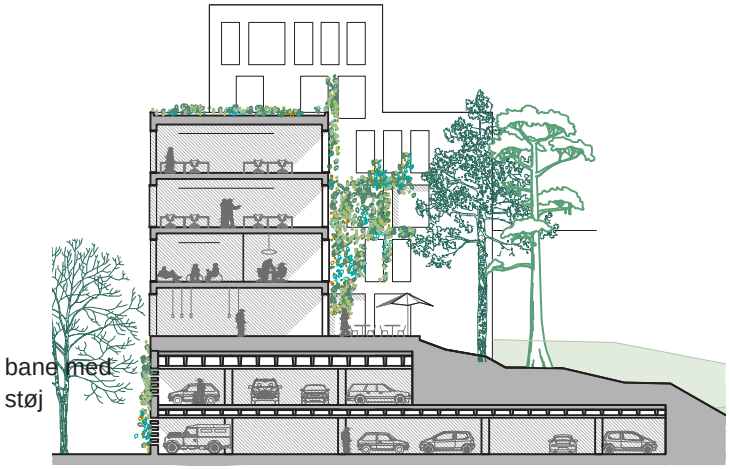
entasis



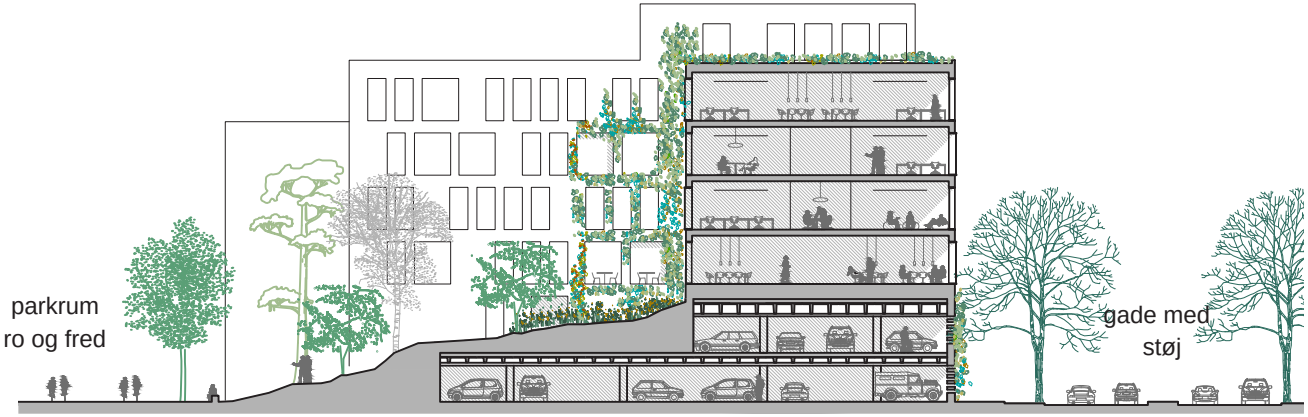
Parkering for de tre scenarier findes i kantbygningernes baser i 1 -2 etager, med landskabsskråning og beplatning ovenpå ind mod parkrummet og begrønnede vægge ud mod Vasbygade. Parkering fungerer på denne måde som lydbarriere og er med til at danne et attraktivt og behageligt rum i bebyggelsen. Indkørsel til parkeringsanlæg sker via Vasbygade og vej ud mod jernbanen.



snit i rækkehuse med høje erhvervskanthuse og skrænt i baggrunden, snit A - A



parkeringsprincip i kanthuse mod jernbanen, snit B - B.



parkeringsprincip for ehvervsbebyggelse mod Vasbygade, snit C - C

GEVIBB
anvendt på Vasbygadekvarteret

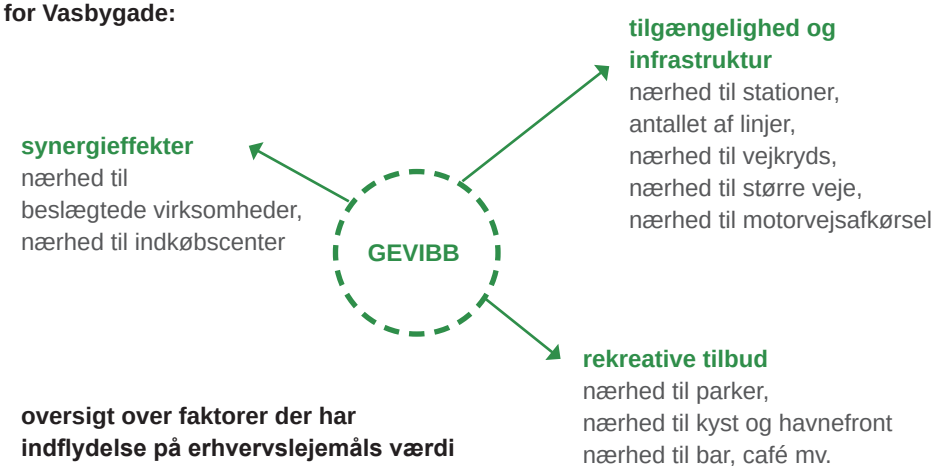
Hvad er GEVIBB?
Gevibb belyser erhvervslejemåls værdistigning i procent per kvadratmeter.

Gevibb står for 'gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet' og er et analysearbejde der undersøger hvordan boligpriser og erhvervslejemål afspejler en række kvaliteter i byerne.
Undersøgelsen af hvilke konkrete, økonomiske værdier investeringer i byliv og bykvalitet skaber, er den største af sin art i Norden. Analyserne baserer sig på knap 60.000 handler på boligmarkedet, og analyser af omtrent 17.000 erhverslejemål. Formålet er at være et værktøj for både kommuner, grundejere, projektudviklere og investorer.
Blandt parterne bag det store forskningsprojekt er: Miljøministeriet, Københavns Universistet, Region Hovedstaden og Københavns Kommune.

GEVIBB forskningsprojekt - offentliggjort i november 2014

På de følgende sider vil vi vurdere en potentiel forlængelse af Kalvebod erhvervsbånd på Vasbygadegrunden, med afsæt i GEVIBB.

Undersøgelsens vigtige faktorer for erhvervslejemåls værdi, der gør sig gældende for Vasbygade:



oversigt over faktorer der har indflydelse på erhvervslejemåls værdi

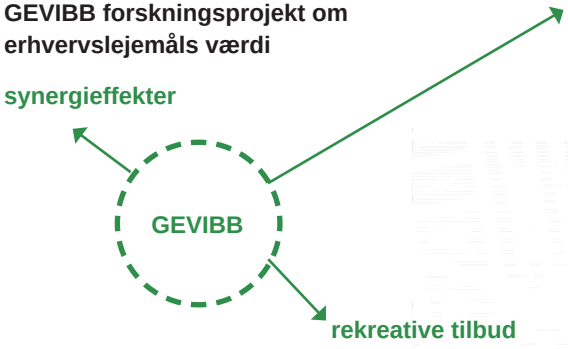
Infrastrukturen er vigtig for erhverslejemål
Analyserne viser tydeligt, at infrastruktur og tilgængelighed har afgørende betydning for virksomhederne. Der skal være let adgang for kunder og medarbejdere, og derfor har nærhed til stationer, metro, større veje og vejkryds, stor positiv betydning for værdien af erhvervslejemål og kan betyde et tillæg på op til 50% på kvadratmeterprisen på erhvervslejemål.

Det er bemærkelsesværdigt, at beliggenhed i forhold til kollektiv transport har særlig stor betydning.

Rekreative tilbud har værdi for medarbejdere og kunder
Rekreative tilbud til medarbejdere og kunder afspejler sig også positivt i analyseresultaterne. En smuk beliggenhed nær kyster, havne og parker samt nærhed til caféer og restauranter har betydning for virksomhedens medarbejdere og en repræsentativ funktion for kunderne. Derfor påvirker det prisen på lejemål positivt med op til 30-40% for de bedste placeringer.

Synergieffekter og fælles formål
Virksomheder kan have fordele af at ligge tæt på beslægtede virksomheder for at øge synligheden overfor kunder og dele visse infrastrukturer med hinanden. Derfor påvirker det prisen på lejemål positivt når der er en høj tæthed af beslægtede virksomheder i nærheden - op til 10-20%, mens det er negativt at dele område eller bygning med visse typer virksomheder og formål, og det kan reducere prisen med op til 10-20%

vasbygade vurderet med afsæt i GEVIBB forskningsprojekt om erhvervslejemåls værdi



tilgængelighed og infrastruktur:

Infrastruktur og tilgængelighed har afgørende betydning for erhvervslejemåls værdi. Frejas matrikkel langs Vasbygade ligger optimalt i forhold til de afgørende infrastrukturelle faktorer. De grønne tal viser den konkrete økonomiske værdi der knytter sig til hvert punkt.

stationer

+ 15%

For detailhandel er der villighed til at betale 15% ekstra, hvis der er et station indenfor 200 m. For kontorvirksomheder og lager- og produktionsvirksomheder er effekten op til 30-40% lige ved stationen faldende mod nul ved 1.500 meters afstand.

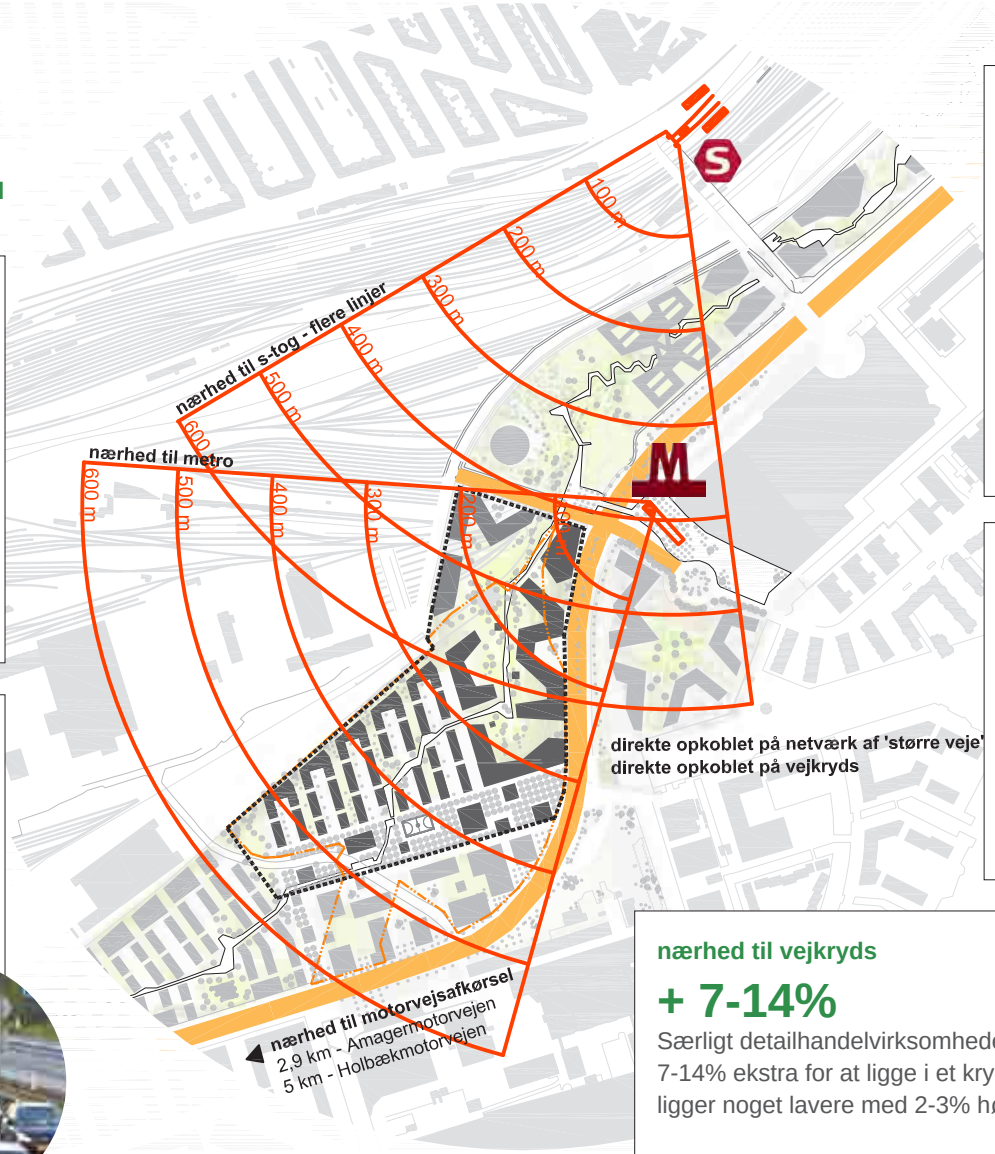
Umiddelbar nærhed til metro
S-tog indenfor nærhed af 400-600 meter

nærhed til større veje

+ 5%

Særlig kontorvirksomheder betaler op til 5% mere for en beliggenhed lige ved en større vej, aftagende til nul indenfor blot 200-500 m.

Vasbygade betegnes som 'større vej' og løber direkte til matriklen fra et netværk af større veje, hvor kunder og medarbejdere kan gøre sig 'fri' for bykørsel.



flere linjer

+ 6-9%

Større kontorvirksomheder er villige til at betale yderligere en leje på 6-9 % for hver ekstra linje, der afgår fra en station lige ved siden af virksomhederne – faldende til nul ved 1.500 meters afstand.

I alt 7 linjer metro og s-tog

nærhed til motorvejsafkørsel

+ 5%

- har positiv betydning for de arealkrævende lager og produktionsvirksomheder, der betaler op til 5% ekstra tæt på afkørsler og større veje.

Ad større veje adgang til:
Amagermotorvejen 2,9 km
Holbækmotorvejen 5 km

nærhed til vejkryds

+ 7-14%

Særligt detailhandelvirksomheder betaler op til 7-14% ekstra for at ligge i et kryds, mens kontorer ligger noget lavere med 2-3% højere lejeniveau.

Umiddelbar nærhed til vejkryds ved Vasbygade

vasbygade vurderet med afsæt i GEVIBB forskningsprojekt om erhvervslejemåls værdi

synergieffekter

GEVIBB

tilgængelighed og infrastruktur

rekreative tilbud til medarbejdere og kunder:

Rekreative tilbud til medarbejdere og kunder afspejler sig positivt i erhvervslejemåls værdi. På Vasbygadegrunden er der rekreative havnearealer indenfor 200 m, og den nye erhvervsklynge kobler sig op på et parkforløb der sammenbinder området, byder på mindre café- og udsalgssteder og inviterer til ophold også for omkringliggende områder.

parker

+ 15%/ +5-7%

Detailhandelsvirksomheder betaler op til 15 % ekstra for at ligge lige ved en park faldende mod nul ved ca. 400-600 m afstand. Kontorvirksomheder betaler typisk 5-7 % ekstra inden for en radius af op til 200 meter fra parker.

Vasbygadematriklen planlegges som en forlængelse af det grønne bånd der strækker sig fra SEB bank mod sydvest. Parken sammenbinder området og erhvervsklyngen ved den nye metrostation, og er med til at løfte værdien af erhvervslejemålene der 'træder direkte ud i' en frodig grøn park.

bar, café og restauranter

+ 5-20%

Adgang til caféer, barer og restauranter er et plus særligt for de mindre virksomheder, og der er effekter på 5-20 % for hver 10 af den slags virksomheder der findes inden for ca. 200 meter.

De røde markeringer på kortet viser gunstige placeringer langs parkrummet for udadvendte funktioner og mindre udsalgssteder.

kyst og havnefront

+ 30%

Større kontorvirksomheder betaler op til 30 % højere pris per m2 for at ligge inden for 200 m fra kystarealer og havnefronter.

Der er adgang til rekreative havnearealer med yrende byliv indenfor 200 m.

vasbygade vurderet med afsæt i GEVIBB forskningsprojekt om erhvervslejemåls værdi

rekreative tilbud

GEVIBB

tilgængelighed og infrastruktur

synergieffekter og fælles formål:

Virksomheder kan drage fordele af at ligge tæt på beslægtede virksomheder - det kan øge synligheden overfor kunder, og virksomhederne kan dele visse infrastrukturer med hverandre. Vasbygadegrunden har potentiale til at afslutte Kalvebod Erhvevsbånd, drage park og stiforløb videre, og danne erhvervsklynge i sammenhæng med de øvrige udviklingsplaner for området.

bygst byggeri Kalvebod erhvervsbånd

nærhed til beslægtede virksomheder

+ 0,25-3%

For detailhandelen er effekten ca. 3 % for hver 10 søstervirksomheder, der findes inden for ca. 200 meter. For kontorer er der villighed til at betale 0,25-0,5 % ekstra for hver 10 søstervirksomheder inden for ca. 400 meter.

Potenitalet er at Frejas Vasbygadegrund udvikles således at Kalvebod erhvervsbånd afsluttes og danner helhed omkring den nye metrostation sammen med Skanskas udviklingsområde på den anden side af Vasbygade.

nærhed til indkøbscenter

+ 20-35%

nærhed til indkøbscentre og placering i gågader har særlig betydning for de større detailhandelsvirksomheder, der betaler op til 20-35 % ekstra.

Fisketorvet shoppingcenter er nærmeste nabo til Vasbygade udviklingsområde.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Carsten Rasmussen

Navn:
Carsten Rasmussen
Virksomhed / organisation:
Freja ejendomme a/s
Postnr:
1850
By:
Frederiksberg C.
Adresse:
Gammel Kongevej 60, 6. sal
Materiale:
Scherfigsvej 8_Høringssvar til KP 2015_29092015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10313

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Scherfigsvej 8_Høringssvar til KP 2015_29092015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Gentofte Kommune

Navn:
Gentofte Kommune
Postnr:
2920
By:
Charlottenlund
Adresse:
Bernstorffsvej 161
Materiale:
Foreløbigt høringssvar til Københavns Kommune.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10790

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Foreløbigt høringssvar til Københavns Kommune.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

GENTOFTE KOMMUNE
Plan og Byg

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
1599 København

30.09. 2015
Sagsnr. EMN-2015-15563

Vedr.: Forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Med forbehold for eventuelle ændringer i Gentofte Kommunalbestyrelses vedtagelse af bemærkninger til Forslag til Kommuneplan 2015 for Københavns Kommune, sendes hermed Byplanudvalgets bemærkninger. Gentofte Kommunalbestyrelse skal behandle Forslag til Københavns Kommuneplan den 26. oktober 2015, hvorefter de endelige bemærkninger fremsendes.

Gentofte Kommune har i forhold til forslaget til kommuneplan bemærkninger til de forhold, der skønnes at kunne få indflydelse på Gentofte Kommune og dens borgere.

Det anføres i forslaget, at det er Københavns Kommunes mål at sikre plads til byggeri af op 45.000 nye boliger og 2.4 m² nyt erhvervsbyggeri frem mod 2027, men at der ikke udlægges nye arealer til byudvikling. Der foretages dog justeringer i kommuneplanens rækkefølge for byudviklingen, således at bl.a. et område ved Levantkaj i Nordhavn flyttes frem til 1. del af planperioden for at muliggøre en udbygning af området i overensstemmelse med principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om bl.a. udvikling af Nordhavn.

Det anføres endvidere, at det er et mål, at byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur.

Gentofte Kommune finder, at hvis der ikke bliver foretaget øgede investeringer i infrastrukturen og parkeringsfaciliteterne i København, vil byudviklingen, som anført i forslaget til kommuneplan medføre et uacceptabelt pres på infrastrukturen i hovedstadsområdet, herunder vejnettet i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune lægger afgørende vægt på, at udbygningen af Nordhavn ikke får negative trafik- og miljøkonsekvenser for Gentofte Kommune og støtter derfor, at der investeres i infrastruktur, der kan føre trafikken – herunder især den tunge trafik og pendlertrafikken – til det overordnede vejnet, således at trafikken og støjkonsekvenserne for borgere i Gentofte Kommune begrænses.

Der bør være en tidsmæssig sammenhæng, således at Nordhavnsvejen er taget i brug, inden der foretages en væsentlig ny byudvikling af Nordhavn. Dette vil være i overensstemmelse med Københavns Kommunes mål om koordination mellem byudvikling af regional betydning og overordnet infrastruktur.

For så vidt angår Nordhavsvejen er det fortsat Gentofte Kommunes holdning, at den skal anlægges/udbygges således, at den vil være i stand til at afvikle al den regionale trafik mod nord mellem de østlige områder i København og Helsingørmotorvejen. Ellers vil en stor del af den regionale trafik fortsat blive afviklet via Strandvejen, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Gentofte Kommune finder, at Nordhavnstunnelen, der i øjeblikket planlægges for, på samme vis skal dimensioneres således, at dens kapacitet er tilstrækkelig til at afvikle al den regionale trafik, og at den fremtidssikres, så der også tages højde for en eventuel senere fortsættelse til Refshaleøen som en del af en østlig omfartsvej.

Gentofte Kommune skal opfordre til, at der i Kommuneplan 2015 indarbejdes en strategi for håndtering af tung trafik af regional karakter.

Gentofte Kommune noterer sig, at der i kommuneplanforslaget fastlægges et nyt rammeområde til serviceerhverv (S 1) ved Hellerup Station for at muliggøre, at DSB kan anvende det tidligere posthus til mindre butik, serviceerhverv o. lign. I den forbindelse finder Gentofte Kommune, at Københavns Kommunes parkeringskrav til serviceerhverv - 1 plads pr. 100 m² - efter Gentofte Kommunes erfaring ikke svarer til det reelle behov, og derfor på dette sted bør fastsættes til 1 plads pr. 50 m², svarende til normen i Gentofte Kommune. Parkering skal tilvejebringes på egen grund.

Med venlig hilsen

Ida Kragstrup
Arkitekt maa

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Lars Wallenberg

Navn:
Lars Wallenberg
Virksomhed / organisation:
Gårdlauget Sankt Pauls Plads
Postnr:
1314
By:
København K
Adresse:
Sankt Pauls Plads 3

Interessant med den ny metroring, men to steder som er meget bruger nødvendige og som ikke er medregnet i metroringen er: Rigshospitalet og Operaen på Holmen.
Disse to meget vigtige pejlemærker er desværre ikke medtaget. Hvorfor ikke? Og hvordan tages der højde for deres implementering i metrosystemet?? Holmen indbefatter ikke blot Operaen men også en lang række undervisnings institutioner, så det er en gåde, at Operaen,subsidiært Holmen ikk er med i Metroringen. Men Hvorfor er disse to meget vigtige institutioner udeladt og hvornår forventes de at blive en del af metronettet.
Som navnet siger, RIGShospitalet, er et hospital for HELE landetvog derfor hele landets hovedhospital, så selvfølgelig skal netop dette sted være en del af det netværk, som ALLE har adgang til.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10519

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Dorrit Mott

Navn:
Dorrit Mott
Virksomhed / organisation:
Gårdlauget Sølvtorvet
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Webersgade 21, 3. th
Øvrige kontakt- oplysninger:
info@soelvtorvet.dk

Vedr.
Partshøringen angående buskørsel i Tagensvejkorridoren.

Fra slutningen af oktober 2014 har beboerne i de ca. 120 lejligheder i Webersgade været plaget af hurtigkørende bybusser helt tæt ved det smalle fortov i venstre side af gaden i kørselsretning fra Sølvtorvet mod Fredens Bro.
På Tagensvej og i Fredensgade er der anlagt busbane og nye busstoppesteder midt på gaden for de nordgående buslinjer. I Webersgade er busbanen til gengæld flyttet helt ind til kantstenen af det forholdsvis smalle fortov, som fodgængerne i forvejen deler med en ofte dobbeltradet cykelparkering langs ejendommenes facader. For at mindske generne med for mange parkerede cykler, gennemfører Gårdlauget Sølvtorvet en til to gange om året varslede cykeloprydninger på fortovet samtidig med at vi forsøger at forbedre cykelparkeringen i gården, men helt undgå cykelparkering på fortovet, kan vi næppe i cykelbyen København.
Vores problem er, at de hurtigkørende busser gør fodgængerne utrygge ved at færdes på fortovet. Det er særlig farligt, når ældre borgere er afhængige af hjælpemidler eller medbringer en indkøbstrolley, da det så kan være svært at passere skilte og cykler på fortovet uden at komme tæt på kantstenen.
Småbørnsforældre med barne- eller klapvogne har samme udfordring og det er ikke uden risiko at få hverken barnevogne eller barnecykler og ej heller rollatorer ud på gaden fra opgangene, når der er tung trafik i høj fart halvanden meter fra trappestenen.
Spøgelsescyklister og spøgelsesbilister er tillige et hyppigt fænomen i den omtalte busbane.

Et farligt sted for fodgængere er især venstre side af fodgængerfeltet på hjørnet af Øster Søgade og Webersgade, hvor busserne med høj hastighed kommer faretruende nær de ventende fodgængere.
Webersgade har gennem årtier været stærkt trafikeret, men da busserne kørte i midterbanen var der trods alt ikke samme fare for de svage trafikanter.

Færdselspolitiets repræsentant i Trafiksikkerhedsgruppen foreslog i foråret at gadens parkeringsdel kunne flyttes fra højre til venstre side. En sådan etablering ville betyde, at

ulemperne for de svage trafikanter i Webersgade blev mere ligeligt fordelt mellem højre og venstre side af gaden, da fodgængerne i højre side, så ville være beskyttet af cykelstien, mens de i venstre side ville være beskyttet af parkeringen.
Færdselspolitets repræsentant oplyste, at Københavns Kommune også så det som en løsning, men da vi i Gårdlauget efterfølgende bad om at få oprettet en sag vedrørende dette, oplyste Trafik-og Miljøafdelingen, at det af trafiksikkerhedsmæssige årsager alligevel ikke var en god ide.
I forhold til de fremtidige planer med Tagensvejkorridoren, vil vi bede om, at busbanen flyttes tilbage, så man atter kan færdes sikkert på fortovet. Som det er nu er det utrygt og vi har heller ikke kendskab til andre steder i København, hvor bybusserne kører klods op ad så smalt et fortov foran en relativ stor beboelseskarré, så hvorfor lige i denne ene gade?
”Den kvikke vej” præsenteres på hjemmesiden som en vej, hvor bussen har sin egen bane midt på vejen. Så i fremtiden skal bussen vel også have det i den nu gennem mange år så trafikplagede Webersgade?
Med venlig hilsen
Dorrit Mott
Formand for Gårdlauget ”Sølvtorvet”
Webersgade 21, 3. th
2100 København Ø
Tlf. 26 27 76 62

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10716

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Svend Krogh Thomsen

Navn:
Svend Krogh Thomsen
Virksomhed / organisation:
H. Lundbeck A/S
Postnr:
2500
By:
Valby
Adresse:
Ottiliavej 9

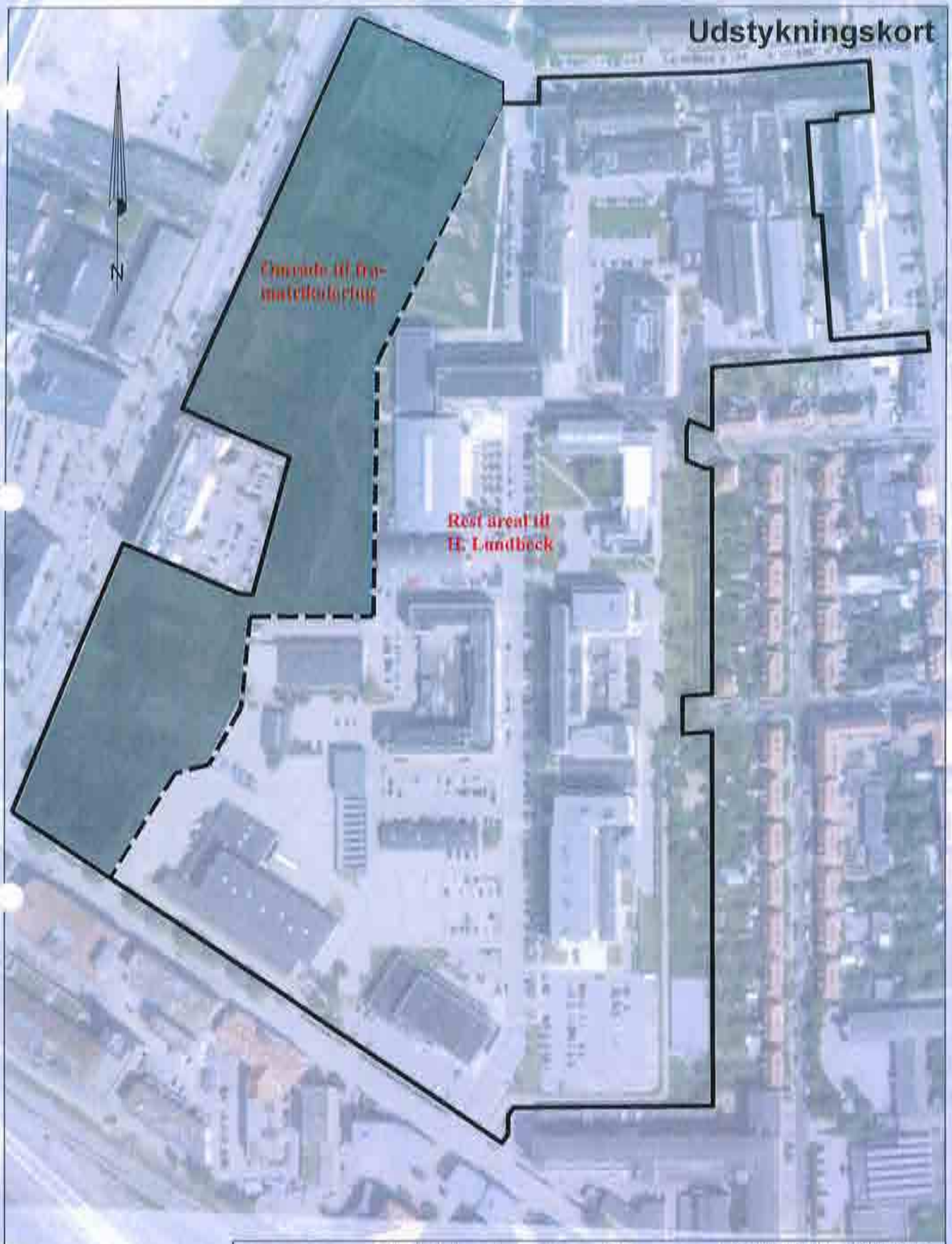
H. Lundbeck, beliggende i området langs Gl. Køge Landevej Matr. nr. 1474 og 1289 Valby, København, påtænker at forestå framatrikulering af del af grundareal og bygninger - dette som følge af ændret kapacitetsbehov på H. Lundbecks Valby-site. Se vedlagte kortbilag.
I den anledning er det H. Lundbecks ønske, at den nye Kommuneplan 2015 vil give mulighed for, en kombineret anvendelse af det ønskede framatrikulerede område til både erhvervs- og boligbyggeri.

Materiale:
Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10662

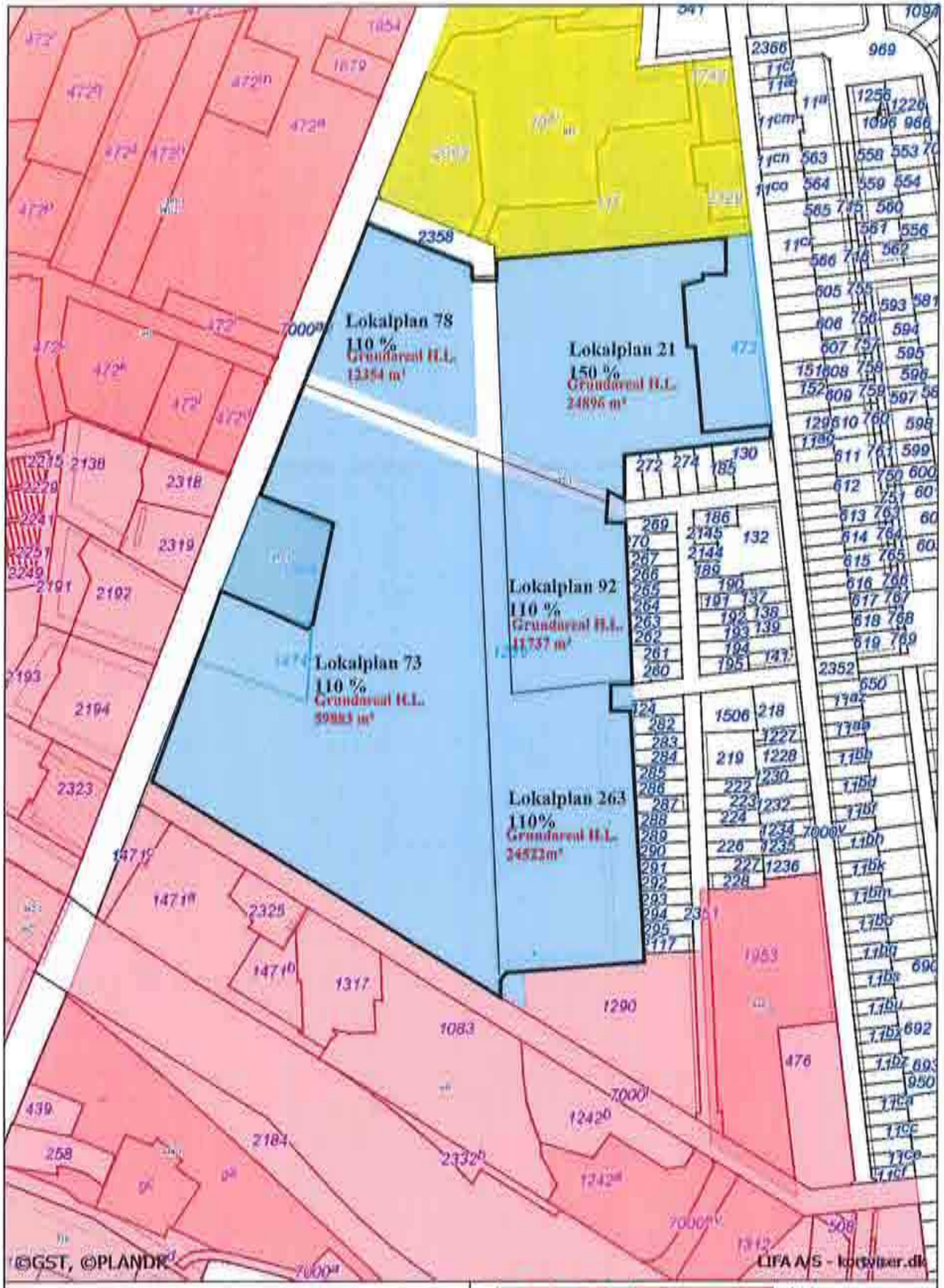
Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Udstykningskort



Skel.dk Landinspektører P/S		L. C. Worsaesvej 5, 4300 Holbæk Tlf. 5943 1900, Fax. 5943 0408
UDSTYKNINGSPLAN - Lundbeck		*matr. nr. 1474 og 1289*
Valby, København	Kommune: *København*	Dato: *11. aug. 2015*
J.nr.: *44050*	Målforhold *1:2500*	Sign.: Henning Østergaard

Arealopgørelse i dag



0 200 m

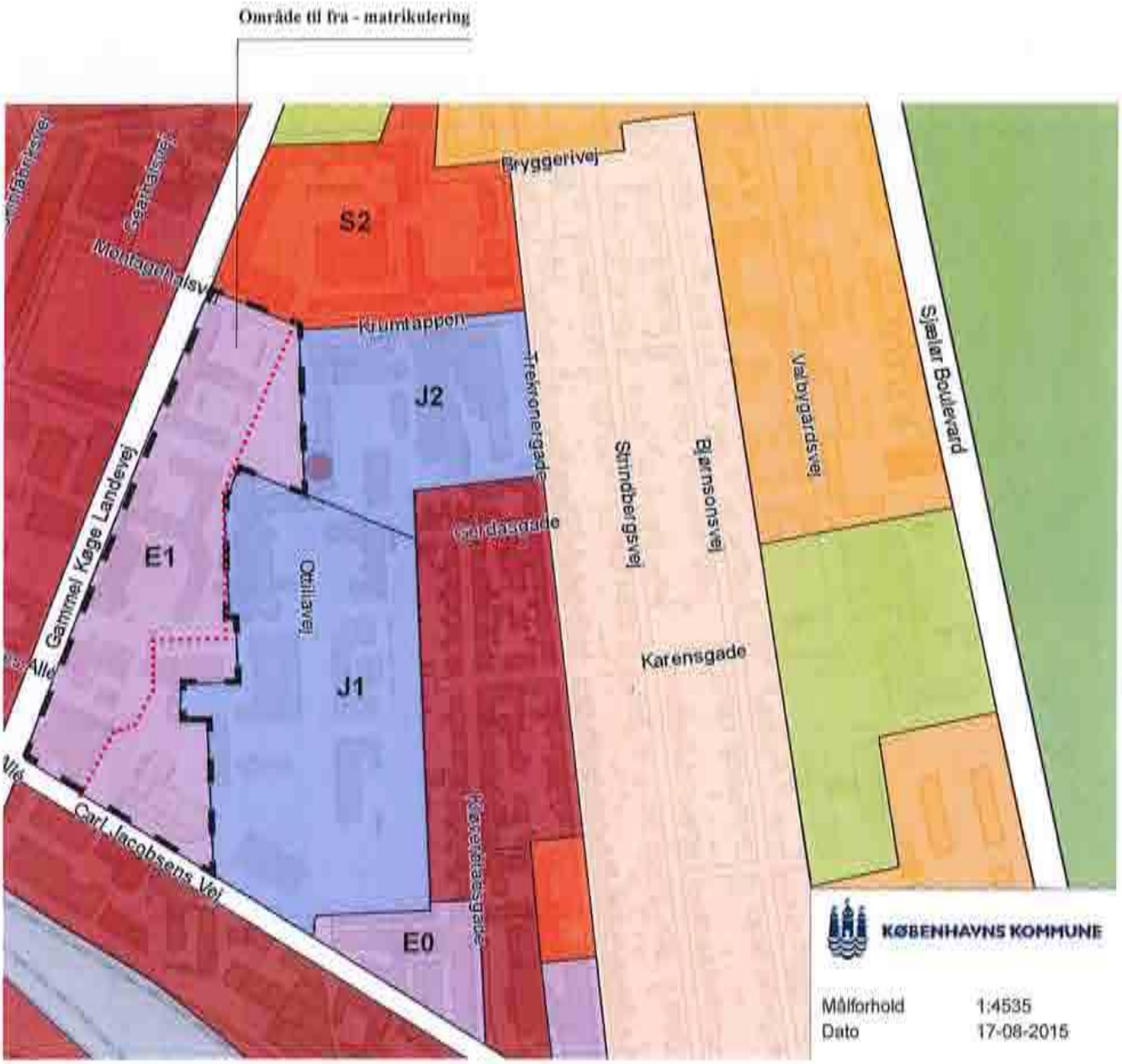
Skel dk
landinspektører
firma@skel.dk · www.skel.dk

Planudsnit - Lokalplaner
Matr. nr. 1474 og 1289 Valby, København
J.nr. 44050

Målforhold: 1:4000

Dato: 11-08-2015

Kommuneplan 2015 - Kort



ARTIKEL *Artikel*

Blandet erhverv (E)

Områder til anvendelse af blandet erhverv.

Områdebetegnelse	E0	E1	E2
Maksimal bebyggelsesprocent	60	110	150
Maksimal bygningshøjde (meter)	20	20	24
Friarealprocent, erhverv	20	15	10

Anvendelse

Områderne anvendes til lettere industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros- og transportvirksomhed med dertil hørende administration og lignende samt til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, erhvervs- og fritidsundervisning samt andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området.

Endvidere kan der tillades virksomheder af offentlig/almen karakter, såsom tekniske anlæg samt institutioner og andre sociale, uddannelsesmæssige og kulturelle servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til blandet erhverv. Butikker tillades i overensstemmelse medbestemmelserne om detailhandel.

I E1- og E2-områder kan det på hver ejendom, hvis det er miljømæssigt forsvarligt, tillades, at der opføres eller indrettes enkelte boliger for indehaver, bestyrer, partner eller andre personer med lignende tilknytning til virksomheden.

I E0-områder kan der indrettes én boligfunktion i tilknytning til den enkelte virksomhed. Boligandelen må ikke overstige 40 procent af virksomhedens areal.

Vær opmærksom på, at der er fastsat generelle bestemmelser om bl.a. parkering, friarealer og støj m.v. Der er endvidere fastsat bestemmelser om særlige bebyggelsesforhold.

> BEBYGGELSESREGULERENDE BESTEMMELSER

> SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR ERHVERV

Kontakt

For mere information vedrørende denne side.

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

Send email
+45 33 66 28 00

ARTIKEL Artikel

Industri (J)

Områder til anvendelse af industri.

Områdebetegnelse	J0	J1	J2
Maksimal bebyggelsesprocent	60	110	150
Maksimal bygningshøjde (meter)	20	20	24
Friarealprocent	20	15	10

Anvendelse

Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende.

Endvidere kan der tillades virksomheder af offentlig/almen karakter såsom tekniske anlæg, værkstedsskoler o. lign., der er forenelige med anvendelsen til industri. Butikker tillades i overensstemmelse med bestemmelserne om detailhandel.

I J1- og J2-områder kan det på hver ejendom, hvis det er miljømæssigt forsvarligt, endvidere tillades, at der opføres eller indrettes enkelte boliger for indehaver, bestyrer, partner eller andre personer med lignende tilknytning til virksomheden.

I J0-områder kan der ske indretning af boligfunktioner i tilknytning til den enkelte virksomhed. Boligandelen må ikke overstige 40 procent af virksomhedens areal.

Vær opmærksom på, at der er fastsat generelle bestemmelser om bl.a. parkering, friarealer og støj m.v. Der er endvidere fastsat bestemmelser om særlige bebyggelsesforhold.

> BEBYGGELSESREGULERENDE BESTEMMELSER

> SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR ERHVERV

Kontakt

For mere information vedrørende denne side.

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

Send email
+45 33 66 28 00

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Per Høpfner

Navn:
Per Høpfner
Virksomhed / organisation:
H Projects ApS
Postnr:
1411
By:
København K
Adresse:
Langebrogade 6F, st.
Materiale:
H Projects ApS.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10590

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/H Projects ApS.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Projects ApS

ANBAFALET:
København Kommune,
Center for Byudvikling,
Økonomiforvaltningen,
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1,
1515 København K.
Att.: Marc J. Jørgensen

5. oktober 2015
Sag nr. 600/195
PHØ/aj Københavns Kommune

Vedr.: Høringssvar til Kommuneplan 2015, "Den sammenhængende by".

På vegne af direktør Peter Basse, som ejer ejendommen matr. nr. 1025 UT, København, beliggende Frederiksborgvej 27, 2400 København NV, planlægger vi opførelsen af et kombineret erhvervs- og boligbyggeri på cirka 1.865 m². Bebyggelsen bliver identisk med ejendommen Frederiksborgvej 21, som vi pt. er i færd med at opføre.

De to ejendommen ligger adskilt af Blytækkervej, og facaden mod Frederiksborgvej bliver identisk.

Den planlagte bebyggelse omfatter en udvalgsvareforretning på cirka 475 m² med adgang fra Frederiksborgvej 27.

Det planlagte byggeri ligger på et tidligere matrikelnummer 6 FU, der for en del år siden blev sammenlagt med 1025 UT.

Det tidligere matr. nr. 6 FU er omfattet af Kommuneplan 2011 og Lokalplan 397, der muliggør dagligvareforretninger på max. 500 m² og udvalgsvareforretninger på max. 200 m².

I det nye forslag til Kommuneplan 2015 ligger cirka halvdelen af matr. nr. 1025 UT syd for Blytækkervej indenfor bymidten/Frederikssundsvej, medens den anden halvdel, nord for Blytækkervej, ligger udenfor bymidten.

Vi anmoder om, at den del af grunden, nord for Blytækkervej, ligeledes kommer til at ligge indenfor bymidten, således at vi får mulighed for at opføre en udvalgsvareforretning på cirka 475 m².

Med venlig hilsen
H Projects ApS

Per Høpfner

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Hans-Henrik T. Ohlsen

Navn:
Hans-Henrik T. Ohlsen
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Wwebersgade 21, 2. tv.
Materiale:
tmp_4431-hoeringssvar-kp15-20151017-1450464482.doc [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10730

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/tmp_4431-hoeringssvar-kp15-20151017-1450464482.doc
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Angående afsnittet "Ren luft og mindre vejstøj" og det efterfølgende afsnit "En særlig miljøindsats i busserne"

Først vil jeg gerne kommentere, at Indre By Lokaludvalg ved sidste bydelsplan ønskede og bad om at Webersgade igen gøres til den sidegade den oprindeligt var. Københavns kommune vælger derefter at lave en busbane henover Øster Søgade og ud over Fredensbro, som får busserne til at holde sig til venstre på den ensrettede vej, og dermed køre tæt op og ned ad boligblokkene. Hvordan opfattes det som at give ren luft og mindre vejstøj? Og nu vil Københavns kommune lave Webersgade helt om til busgade? Det er der intet ønske om blandt beboerne, som siger nej tak.

Angående en særlig miljøindsats i busserne, så er tanken da fin. Problemet er bare, at de busselskaber som kører for DOT/Movia enten lader udstødningsfiltrene sidde på busserne selvom de er defekte, eller også kører de direkte uden udstødningsfiltre på. Takket være Miljøpunkt Indre By-Christianshavns partikelmålere, som både kan måle PM10, PM2,5 og ultrafine partikler, kan det konstateres, at ikke mindst den tunge bustrafik omkring boligblokken Webersgade, Øster Søgade, Sølvgade, Sølvtorvet, medfører en forurening som svarer til hvad der er målt på Torvegade på Christianshavn midt i myldretiden. Det vil sige at sætter en mor sit barn ned i gården "for at få lidt frisk luft", så bliver barnet udsat for samme forurening som blev barnevognen anbragt på hellen mellem vejbanerne på Torvegade i myldretiden på en hverdag. Der er brug for, at busselskabernes brug af filtre aktivt bliver tjekket, da de tydeligvis ikke selv vil sikre at busfiltrene er påsat og fungerer. Det hjælper ikke at sætte nye og bedre filtre på nogen af busserne, hvis busselskaberne efterfølgende bare lader dem forfalde eller direkte fjerner dem igen på et tidspunkt.

Lokaludvalgsmedlem i Indre By Lokaludvalg

Hans-Henrik T. Ohlsen

Webersgade 21, 2. tv.

2100 København Ø

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Heidi Kristiansen

Navn:
Heidi Kristiansen
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Bådehavnsgade 55 L
Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015 - endelig.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10923

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015 - endelig_0.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til

Københavns Kommune

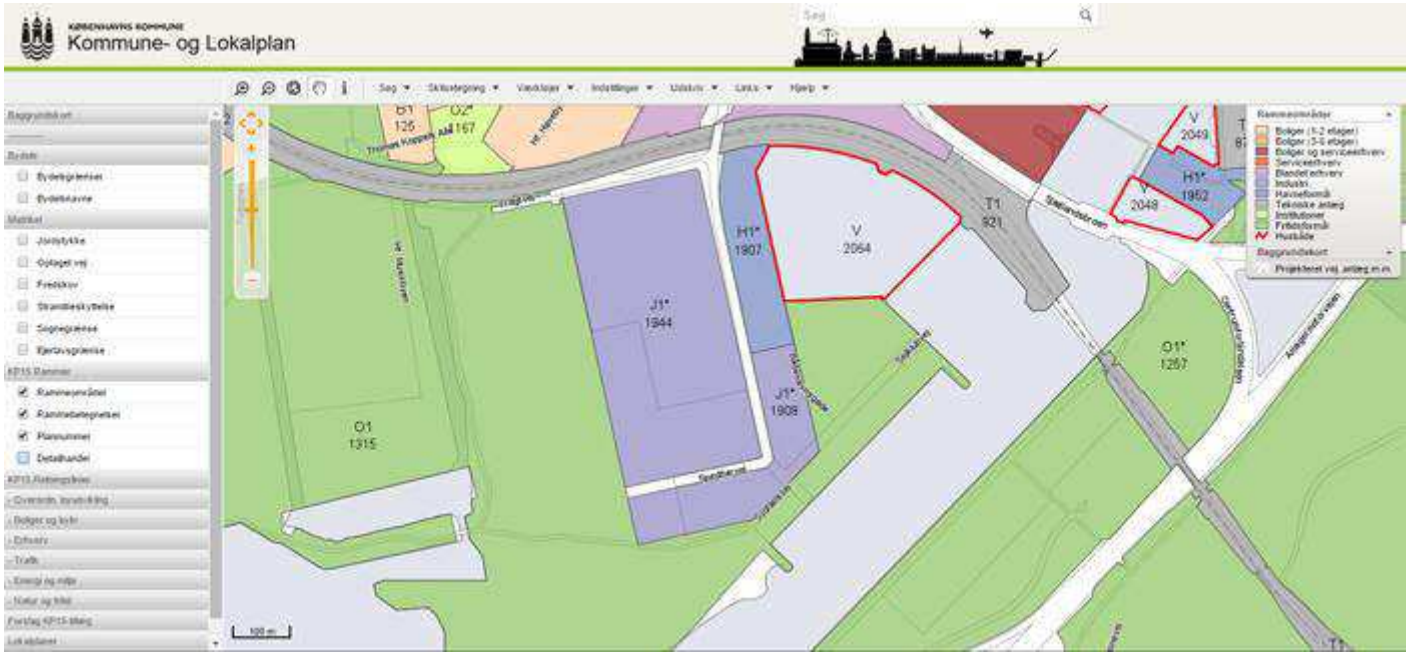
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

E-mail: CBU@okf.kk.dk

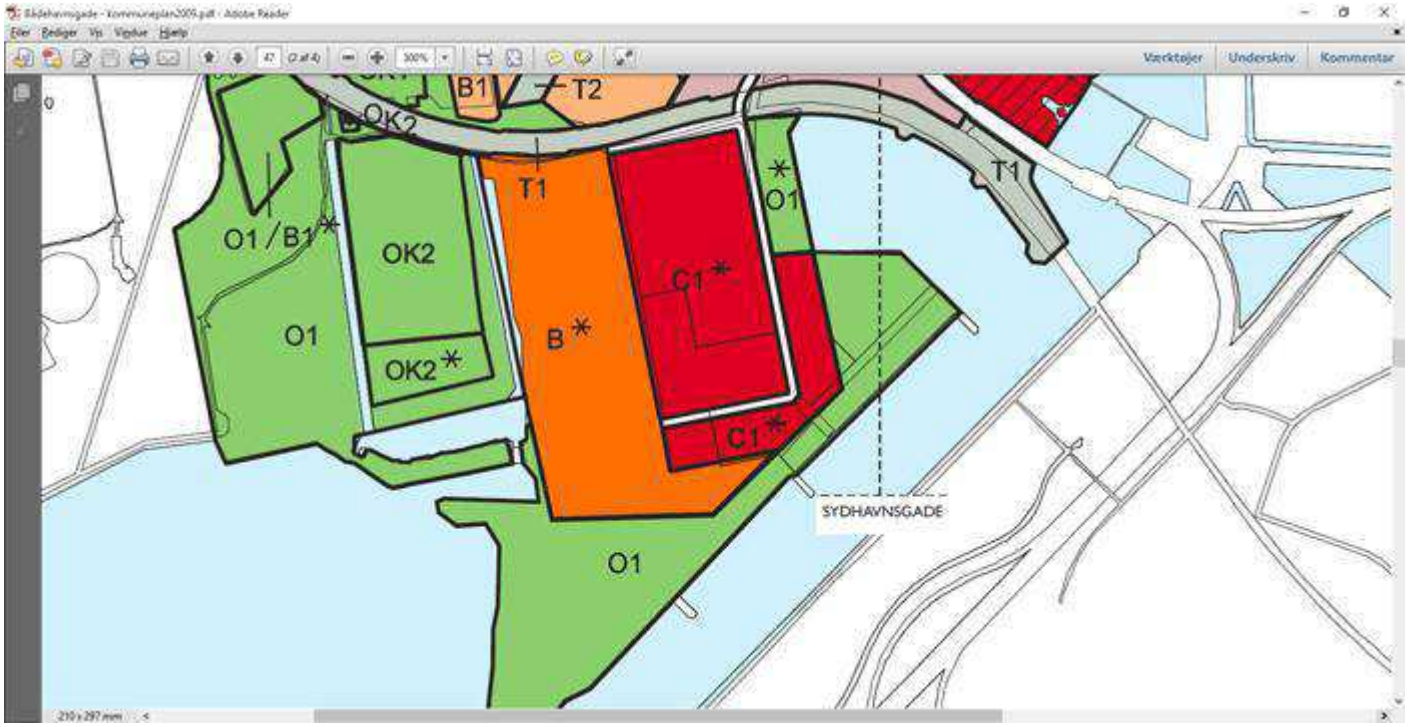
Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:



Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: " Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

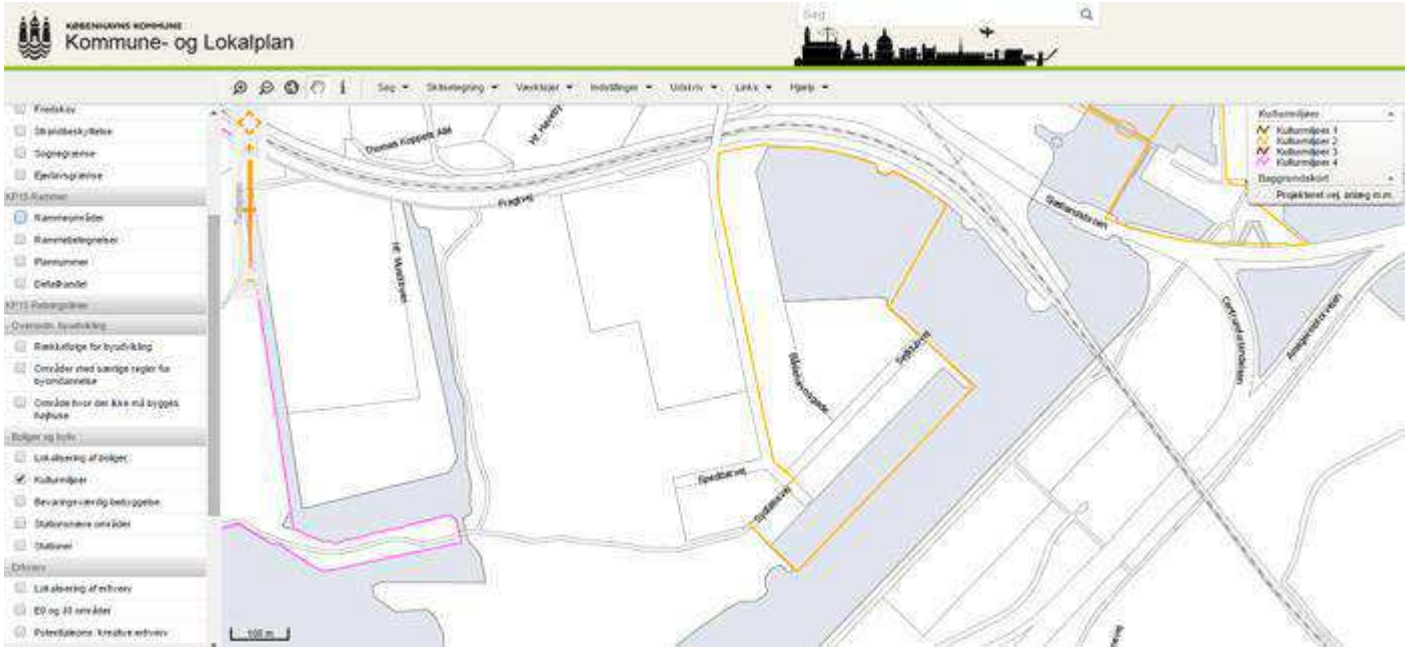
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

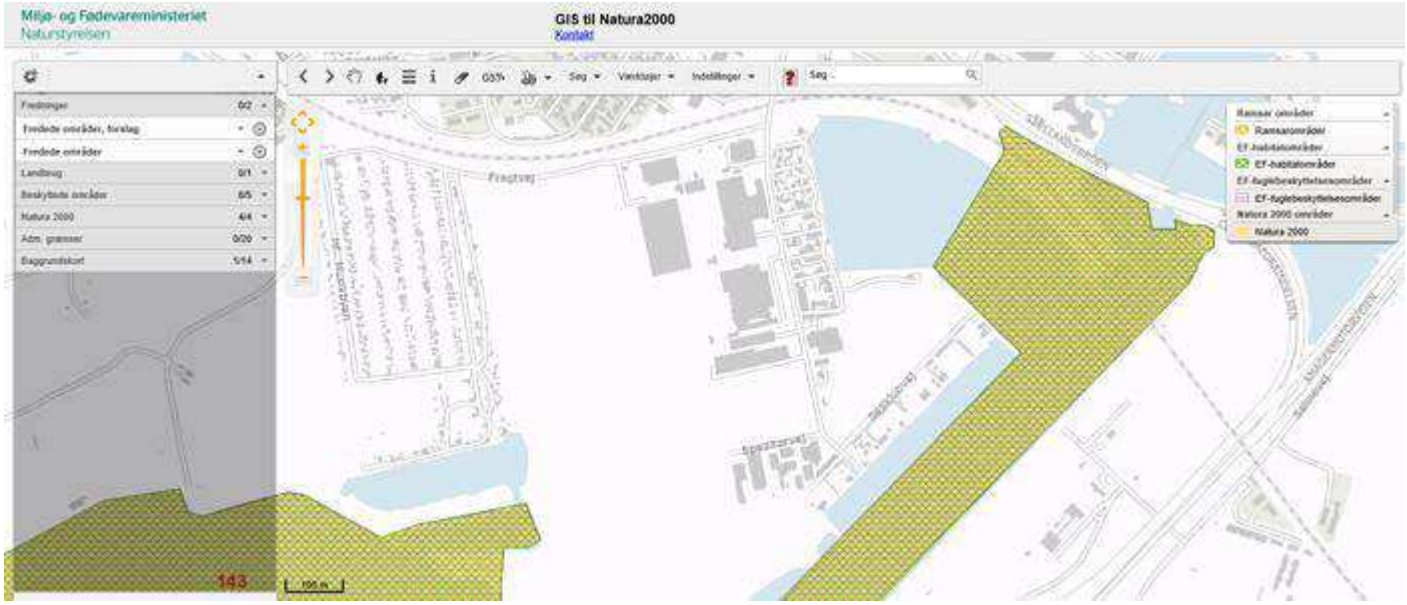
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

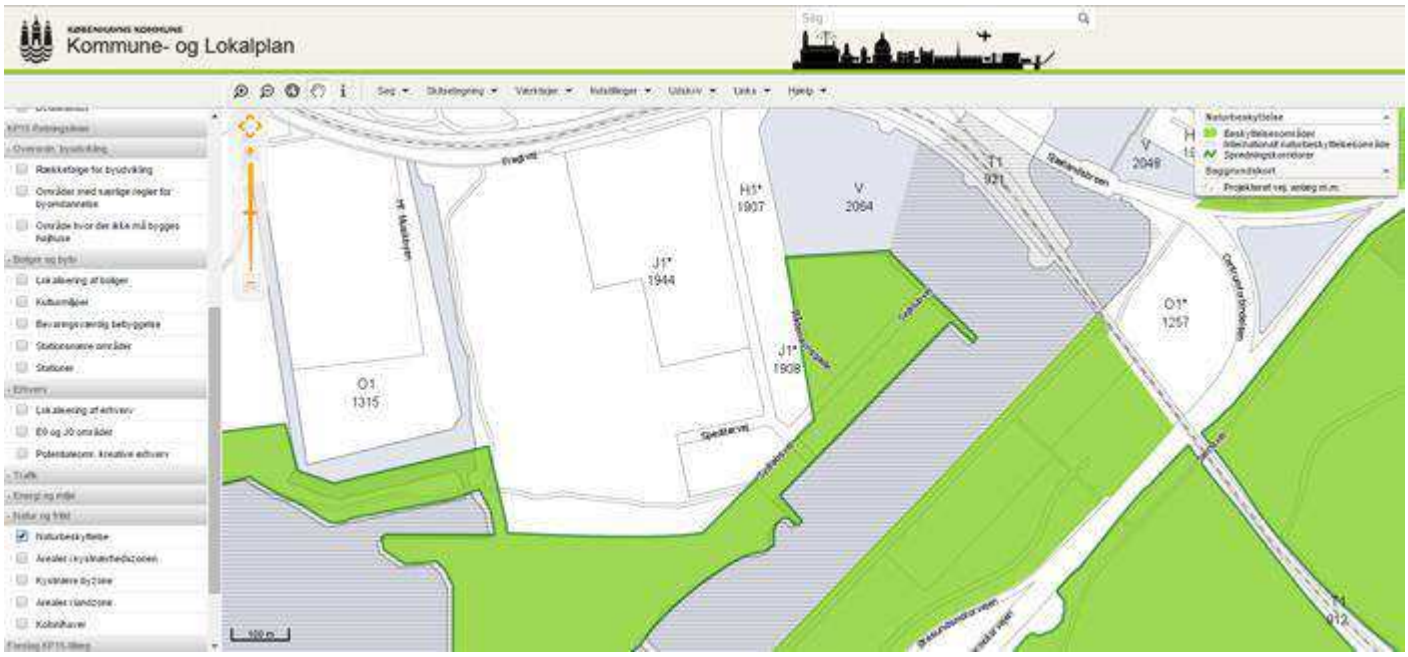
Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

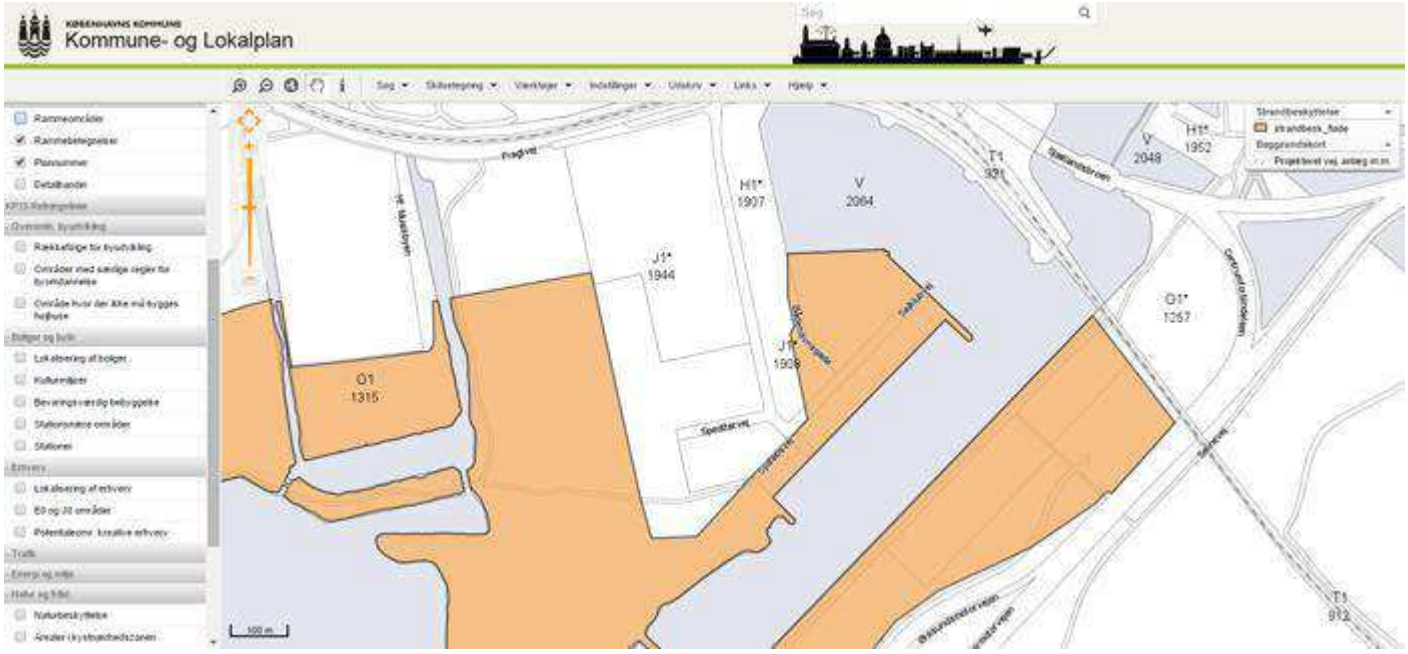
Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, ”Ramsar område”, ”EF-habitatsområde”, ”EF-fuglebeskyttelsesområde” og ”Natura 2000 område”. Se nedenstående kort fra ”Miljø- og fødevareministeriet”:



Området er omkranset af den fredede ”Stejleplads” mod øst samt det fredede ”Tippen” mod syd. Se nedenstående kort:



Desuden har området overlap med ”Strandbeskyttelseslinjen”. Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

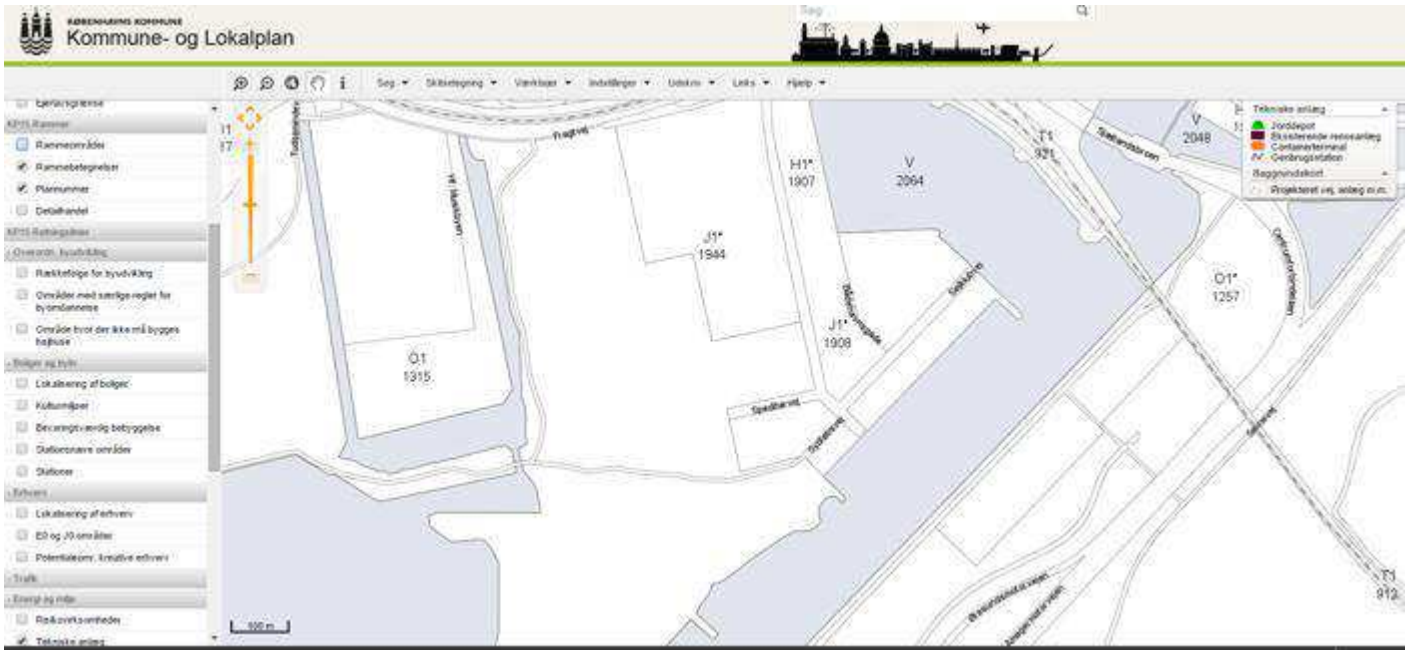
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:

Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Heidi Kristiansen

Bådehavnsgade 55 L
2450 København SV

E-mail: heidikristiansen@live.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Heidi Rose

Navn:
Heidi Rose
Postnr:
2500
By:
Valby
Adresse:
Strindbergsvej 41

Der er brug for en bedre løsning for trafikken fra toftegårdsplads til valby langgade ad toftegårdsalle er helt overfyldt.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10274

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Helle Schierbeck

Navn:
Helle Schierbeck
Postnr:
1123 K
By:
København K
Adresse:
Gothersgade 105

Planen rummer flere eksempler på at man ønsker et mere intensivt byliv (aktivitet, inventar, mindre streng funktionsopdeling, oplevelser etc.). Oplevelsesøkonomi er helt i tidens ånd samtidig kunne det være forfriskende og relevant såfremt vores politikere med KK15 viste mod og lod KK15 sætte en rammen, og havde principper der forholdt sig mere til byrum som stille rum til fordybelse, rum uden inventar, oplevelser, og hvor vi som borgere selv skaber vores rum og fortælling.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10675

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Henrik Schütze

Navn:
Henrik Schütze
Postnr:
1441
By:
København K
Adresse:
Midtdyssen 35

En mening om en del af kommuneplanen, den der omhandler bl.a. det ydre Christiania.
I dag rummer området både den militære historie og andre kulturhistoriske værdier. Det er væsentligt, at begge fortællinger kan rummes inden for området. Det er væsentligt at bevare den ydre fremtræden af Bådsmandsstræde Kasernes militære anlæg med i samspil med den selvgroede og selvbyggede fristad, da dette tilsammen karakteriserer Christiania. Og hvad vil det sige at være selvgroet, og under hvilke egenskaber udfolder en selvgroning. Her er det værd at pointere at groningen er startet under en betydelig frihed, minimal trafik, stille perioder, lyssvage tilstande og en lyd intensitet på et meget lavt niveau. Flere af faktorerne minder om landet, og det at have et område i en by, der på flere områder minder om land, det gør, at der aktiveres en form for selvgroning, hvor græsrødder, nye modeller, skæve teatre, bløde kunstnere, mennesker der har svært ved omverdenens vækst osv kan folde sig ud på ikke forudbestemte veje og måder. Dette sat sammen med den flerehundredeårige militære stringent er en uvurderlig lining, der har og vil bibringe nytænkende værdier. Professor og arkitekt Steen Ejler Rasmussen var meget optaget af dette, og udtrykte at: Christiania er et frilandsmuseum, hvor samtiden lever videre med og i de bestående elementer, til stor gavn og inspiration for de udøvende og omverdenen.
Så hvad angår de ydre områder af Christiania, er det vigtigt ikke at tivolisere dem, men lade dem spire langsomt. De er under stadig pres fra lys, lyd og hastighed, så det er nødvendigt at støtte op om områderne, for at de kan blive ved med at balancere: turisme, cykelveje, tårnhøje oplyste skibakker, kilometer lange udsigtsbyggerier og til stadighed stigende antal af fornøjelses helikopterflyvninger, der ynder, at stå stille netop over dette område.

Materiale:
Kommuneplanen.mov [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10679

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommuneplanen.mov
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jörgen Edström

Navn:
Jörgen Edström
Virksomhed / organisation:
HOFOR
Postnr:
2300
By:
KBH S
Adresse:
Ørestads Boulevard 35

Oversigt over forsyningsledninger som nævnt i høringssvar kunne ikke uploades på hjemmesiden. Vi fremsender denne separat.

Materiale:
20151016 Kommentarer til Københavns Kommuneplan 2015.docx [1]
20151016 Overordnede-HOFOR-ledninger-samlet dok -2015 (2).pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10718

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151016 Kommentarer til Københavns Kommuneplan 2015_0.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151016 Overordnede-HOFOR-ledninger-samlet dok -2015 (2)_0.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

HOFORs Kommentarer til Københavns Kommunes Kommuneplan 2015

Det er rigtigt positivt med den store fokus på CO2 neutralitet, bæredygtig biomasse, effektiv infrastruktur til regnvandshåndtering mv.

Vi har dog en generel bekymring om, hvorvidt der er sikret tilstrækkeligt med plads og råderum omkring de eksisterende energiforsyningsanlæg til eksempelvis at kunne håndtere store mængder biomasse. Dette er især et issue omkring de eksisterende spidslastværker, hvor det pt. ser vanskeligt ud i forhold til at sikre tilstrækkeligt med plads til opmagasinering og sikring af transportveje, da biomasse kræver væsentligt mere plads, mere transport og alt andet lige vil påvirke de nærmeste omgivelser end et olie- eller naturgasfyret spidslastværk.

Derudover har vi vanskeligt ved at kunne se at der er sikret plads til et fremtidigt geotermianlæg i Nordhavnen.

HOFOR har i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2015 udarbejdet et notat om arealbehov for HOFOR energianlæg, til ØKF og TMF omkring ovenstående forhold.

Med hensyn til målene om at aflaste kloakkerne kræver dette ligeledes, at det sikres, at der er plads til de grønne skybrudsløsninger i takt med, at byen udbygges. Erfaringsmæssigt kan det være vanskeligt at sikre tilstrækkelig til med plads til de grønne løsninger, når først udbygningen af et nyt boligområde påbegyndes.

Vi vil gerne uddybe ovenstående yderligere fx ved et møde.

Derudover har vi nogle konkrete kommentarer til følgende afsnit og dele af kommuneplanen. Til afsnittene om energiforsyning har HOFOR følgende kommentarer.

Arealreservationer til energianlæg
HOFOR har fået udarbejdet et oversigtskort over hovedforsyningsledningerne i København, som vi gerne vil have udstillet under dette afsnit på lige linje med el- og naturgasledningerne. Forsyningsledningerne kan ligeledes udstilles under kommuneplanens kortportal. Vi indsender oversigtskortet sammen med kommentarerne.

I ovennævnte notat om arealbehov er HOFORs energianlæg ligeledes beskrevet. Vi ønsker ligeledes at disse anlæg fremgår af oversigtskortet, både under afsnittet og under kortportalen.

Til afsnittene om natur og fritid har HOFOR følgende kommentarer:

Natur og fritid / Naturbeskyttelse / Spildevandspåvirkning af naturværdier
Der er i afsnittet beskrevet, at sanitært spildevand samt regnvand fra arealer med væsentlig trafikbelastning af hensyn til naturkvaliteten skal renses lokalt eller centralt inden afledning til vandområder eller nedsivning gennem jorden.
Sanitært spildevand skal vel fortsat altid renses centralt?

Natur og fritid / Vandløb, søer og kystvande / Bortledning af regnbetingede udløb
Det er i afsnittet beskrevet, at udledninger ikke må forårsage hydrauliske eller stofmæssige problemer i vandområderne, herunder kræver regulering af vandløb for at opnå tilstrækkelig afledningskapacitet.
Dette er ikke i overensstemmelse med kommunens skybrudskonkretiseringsplan, hvor en række projekter netop er baseret på regulering af vandløb for at sikre kapacitet til skybrudsvand.

Kortportalen - Kort over rammeområder (husbåde)
Det fremgår af kortportalen over rammeområder, at husbåde kan placeres i store dele af havnen. Vi er især bekymrede for placeringen omkring Svanemøllehavnen, da det vil kunne give problemer med at forene husbåde med HOFORs aktiviteter i området. Vi vil gerne indgå i en dialog om områdets fremtid, og uddybe vores bekymring.

KUN TIL INTERNT BRUG

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Hulda Mader

Navn:
Hulda Mader
Postnr:
1440
By:
København
Adresse:
Nordområdet 129D, 2 MF, 1440 K

Høringssvar til Kommuneplan 2015

Dette er min indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.

Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.

I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.

Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.

Med venlig hilsen

Hulda Mader

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10496

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Indre By Lokaludvalg

Navn:
Indre By Lokaludvalg
Virksomhed / organisation:
Indre By Lokaludvalg
Postnr:
1466
By:
København K
Adresse:
Rådhusstræde 13
Øvrige kontakt- oplysninger:
cc@okf.kk.dk

Økonomiforvaltningen sendte den 21. august 2015 forslag til Kommuneplan 2015 i offentlig høring på bliv hørt-portalen med svarfrist den 17. oktober 2015.

Borgerdialog
Lokaludvalget havde den 30. september 2015 et borgermøde om forslaget til kommuneplan, hvor Økonomiforvaltningen samt Klaus Mygind (SF) og Tommy Pedersen (RV) deltog. Hovedpunkterne af borgernes synspunkter er indarbejdet i afsnittet ”Lokaludvalgets holdning” nedenfor. I det vedlagte dokument ses et referat af mødet.

Lokaludvalgets holdning
Lokaludvalget har drøftet sagen (inklusiv de synspunkter der fremkom på borgermødet den 30. september 2015) i sit møde den 8. oktober 2015 og foreslår, at følgende tages med i kommuneplanen:

Om 1. Visionen:
1.at visionen om en grøn by omfatter initiativer til at reducere støj.

Om 2. Grøn Bolig By:
1.at følgende er blandt målene for udviklingen i København: Max. antal biler over kommunegrænsen og søsnittet fastsættes til 1996-niveauet.
2. at man benytter måleenheden "kørte km" i forbindelse med den overordnede målsætning for fordeling af den kørende trafik i København for cykeltrafik, biltrafik og kollektiv trafik i stedet for måleenheden "ture".
3. at der er fokus på CO_2-venlige tiltag og generelt at mindske biltrafikken i Indre By og i stedet fokusere på offentlige transportmidler som eksempelvis metro, S-tog og at skifte nuværende busser ud med elbusser.
4. at der indføres bilfri weekend i Indre By, hvor kun beboerne i Indre by har adgang med en elektronisk chip, der god- og genkender deres bil.
5. at genoptage diskussionen af ’betalingsringen’ og at der indgås aftaler med omegnskommuner om ’Park & Ride’ – områder, hvor man kan parkere sin bil og tage offentlig transport.
6. at følgende er blandt målene for udviklingen i København: Københavns Kommune

arbejder med mål for fodgængertrafikken, jf. kommunens fodgængerstrategi. Især i Middelalderbyen har fodgængertrafikken høj prioritet, så her arbejder vi med incitamenter til, at flest mulige går. Løsninger til fremme af fodgængertrafikken i Middelalderbyen skal tage hensyn til, at de omkringliggende kvarterer og bydele kan fungere.
7. at den nuværende miljøzone bliver ændret, så den kommer til at gælde for alle dieseldrevne lastbiler, busser, privatbiler og erhvervsbiler. Dermed vil kravene til motoriserede køretøjer i miljøzonen være på linje med de krav, man kender fra en række tyske byer.
8. at man i afsættet for arbejdet med Bynet 2019 bør
1. erkende, at Nørreport er et overbelastet trafikknudepunkt, hvorfor princippet om en styrket busbetjening af trafikknudepunkter, hvor bus, tog og metro mødes, ikke bør gælde her. I stedet kunne man undersøge, hvordan Østerport kan styrkes som trafikknudepunkt.
2. indsætte små el-busser i de centrale bydele, som kan betjene de dårligt gående, der ikke kan benytte metroen.
3. lade vurderingen af nedlæggelse af buslinjer bero på en konkret vurdering af behovet for buslinjen og ikke på, om der er tale en buslinje, der kører parallel med en metrolinje.
4. arbejde for god lokal busbetjening.
9. at parkeringspladserne i Indre By i hovedsagen forbeholdes bilerne, som tilhører beboere samt håndværkere med ærinde i bydelen og de små forretningsdrivende i bydelen. Parkeringspladser til håndværkere med ærinde i Indre By og til de små forretningsdrivende i bydelen bør i overvejende grad forbeholdes el-biler.
10. at kommunen finder varige løsninger på trængselsproblematikken i forbindelse med turistbusser i højsæsonen samt indarbejder bæredygtige løsninger for turisttransport i planarbejdet med fremtidige turistattraktioner, museer mm.
11. at overordnet anvendes de grønne og blå arealer til rekreative aktiviteter tilgængelige for alle og at kommunen ikke betragter arealerne som potentielle byggegrunde.
12. at kommunen etablerer flere udendørs motionsarealer som fx det, der er sat op ved Fredens Bro, ikke mindst til glæde for unge.
13. at kommunen bygger ungdomsboliger målrettet gymnasieelever.
14. at Københavns Kommune i forbindelse med den påtænkte analyse af mere metroudbygning i form af M6 (kommuneplanforslaget side 17), - i samarbejde med Region Hovedstaden - inkluderer en finansiering af den analyse af et letbanenet, som den tidligere regering og øvrige
forligspartier vedtog at iværksætte. Et skinnebårent letbanesystem vil give bilpendlere et attraktivt kollektivt pendlingsredskab og samtidig via sin beliggenhed i gadeplan bidrage til at reducere bilpendlingen i kommunen.

Om 3. Sammenhængende By
1. at der fastsættes krav om cykelparkering i kommuneplanens rammebestemmelser for byggeri og friarealer mv.
2. at kommunen analyserer mulighederne for en letbane mellem Tingbjerg, Indre By og Amager.
3. at kommunen i kommuneplanen giver udtryk for, at tryghed skabes præventivt, så terror- og kriminalitetsbekæmpelse ikke omdanner byen til en fæstning.
4. at bevaring af kulturmiljøer sikres bl.a. ved, at fredninger og beskyttelseslinjer respekteres og ikke ophæves ved lokalplaner
5. at kommunen værner om historiske kulturmiljøer og kulturhistoriske sammenhænge i bymiljøet ved at samarbejde med store offentlige grundejere som Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme og Forsvaret om at lave rettidige exit-strategier for ejendomme og arealer, der bortsælges fra offentligt eje, så kulturmiljøer og/eller eventuel publikumsadgang i videst muligt omfang bevares.

Om 4. Kvalitet i bylivet
1. at der blandt målene for udviklingen af København fastsættes kvantitative mål for den

årlige støjreduktion; det være sig vejstøj, støj fra events, gadestøj i nattelivet, støj fra ventilatorer i byrummet etc.
2. at der udarbejdes en strategi for Indre Bys natteliv og udstedelse af bevillinger fremadrettet: Der må gerne være et varieret udbud af caféer og restauranter i Indre By, men der må ikke udstedes nye klokken 5-bevillinger og der skal stilles krav til dem, der har klokken 5-bevillingerne. Ved berettigede klager over støj i gaden skal klokken 5-bevillingen inddrages.
3. at bestemmelser vedrørende parkering ændres således, at også antallet af cykelparkeringspladser til institutioner og andre offentlige og almene formål kan fastsættes efter konkret vurdering.
4. at som et klimatilpasningsinitiativ skal kommunen i forbindelse med ejendomsrenoveringer skabe incitamenter til og rådgive om etablering af grønne tage, facadebeplantning og grønne gårde samt skabe incitamenter til og rådgive om at nedlægge bilparkeringspladser og i stedet indrette opholdsområder. Tilsvarende skal planlægningen på trafikområdet afspejle målene i klimaplanen. Realisering af klimaplanen løfter hele byen til et mere bæredygtigt niveau.
5. at kommunen betragter husbåde som bygninger, idet en husbåd ”privatiserer” et blåt areal, som alle burde have adgang til. Husbåde skal derfor begrænses i antal, og placeringen begrænses til Fiskerihavnen, som skal understøtte det særlige miljø her. Målet er, at der ikke ligger husbåde i Indre By.
6. at kommunen arbejder for bedre gademiljøer, bl.a. ved at fjerne parkeringspladser og anlægge cykelstier, cykelparkering og bredere fortove.
7. at stueplan i gaderne i Indre By reserveres til butikker, publikumsvendte erhverv og andre aktiviteter med offentlig adgang.
8. at kommunen i sin kommune- og lokalplanlægning i Middelalderbyen tager et væsentligt hensyn til, at Middelalderbyen er et beboelseskvarter og at det samme hensyn tages ved udstedelse af bevillinger til klubber mv. i Middelalderbyen.

Om 5. Sammen om vækst og arbejdspladser
1. at fortætningen omkring stationer i Indre By og i brokvartererne skal respektere en maksimal bygningshøjde på 5-6 etager.
2. at kommuneplanen slår fast, at kommunens sociale ansvar gælder udover praktik og uddannelsespladserne også brug af virksomhedspraktik og offentlig løntilskud. Ordningerne skal bruges efter lovens intention. En løntilskudsansat erstatter ikke almindeligt ansatte medarbejdere, og der skal være et rimeligt forhold imellem antallet af fastansatte og personer ansat i løntilskud eller virksomhedspraktik. Man kommer heller ikke i løntilskud i den virksomhed, man senest har arbejdet i. Målet er, at den enkelte kommer i ordinær beskæftigelse.
3. at parkeringsnormen for stationsnært byggeri er være på et minimum.
4. at der i kommuneplanen fastsættes en norm for cykelparkeringspladser, der matcher målet for cykeltrafik i kommunen. Normen for cykelparkering i forbindelse med erhverv bør være minimum 3 pladser pr. 100 m2. Hermed får normen som minimum samme størrelse som ved boliger.

Om 6. Greater Copenhagen
1. at det i kommuneplanen slås fast, at letbaner og mere Metro tænkes ind i regionens udvikling allerede nu.
2. at kommunen arbejder for, at der kører S-tog døgnet rundt med henblik på at øge mobiliteten og gøre det mere attraktivt for unge at bo i forstæderne.
3. at de administrative organer etableres på forkant af udviklingen, så bureaukrati ikke sinker Sjællands og Skånes integration med København.
4. at kommunen i samarbejde med omegnskommunerne etablerer parkering i omegnskommunerne på udbyggede, bevogtede P-pladser tæt ved kollektive trafikmuligheder til København.

5. at kommunen sammen med de øvrige Greater Copenhagen-partnere arbejder for at sikre et mere strømlinet og effektivt regionalt erhvervsfremmesystem samt arbejder for at fjerne integrationsbarrierer for virksomheder i grænseregionen.
6. at Region Hovedstaden og kommunerne i Region Hovedstaden indenfor rammerne af Fingerplanen udarbejder en rækkefølgeplan for udviklingen af regionen for dermed at prioritere udvikling på tværs af kommunegrænserne.

Om rammebestemmelserne
1. at kommuneplanens rammer ændres, så der kan udarbejdes en lokalplan for Tivolihaven, der tager udgangspunkt i servitutten for haven og i havens attraktionsværdi og herlighedsværdi, og som sikrer, at området passer ind i omgivelserne.

To spørgsmål
1. Kommuneplanen forudsætter en befolkningsvækst på 1.000 personer per måned. Har kommunen en grænse for ønsket om vækst i København?
2. Hvordan defineres begrebet "tætbyen" (side 63 i Kommune¬plan-forslaget)?

Forslag til ændring i kommuneplanprocessen
Lokaludvalget foreslår, at man fremover har en proces, hvorefter forvaltningerne i samarbejde med lokaludvalgene udarbejder bydelsplaner som input til kommuneplanen. Endvidere foreslår lokaludvalget, at kommuneplan¬strategien udelades. Hensigten med kommuneplan¬strategien er for svær at kommunikere til borgerne til, at den har værdi.

Protokolbemærkninger
To lokaludvalgsmedlemmer afgav protokolbemærkning til beslutningen om dette høringssvar:

Protokolbemærkning fra Jan B. Sørensen:
"Jeg er imod den del af høringssvaret, hvor der foreslås at genoptage diskussionen af "betalingsringen".

Protokolbemærkning fra Kjeld A. Larsen:
"Jeg er forbeholden i forhold til metroudbygningen af tre grunde:
1. Det vil endnu en gang betyde en voldsom opgravning af byen.
2. Metroudbygning bidrager ikke til en reduktion af pendlerbiler.
3. Der er fare for at kommunen havner i en gældsfælde og en rentefælde."

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Materiale:
Indre By Lokaludvalg om Kommuneplan 2015.pdf [1]
Borgermøde om forslag til Kommuneplan 2015 Opsummering.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10574

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indre By Lokaludvalg om Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Borgermøde om forslag til Kommuneplan 2015 Opsummering.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Borgermøde om Københavns Kommuneplan 2015 30. september 2015 kl. 18.30-21.00 i Den Sorte Diamant, lokale: 'Blixen'.

Der var 32 deltagere foruden nedenstående:

Bent Lohmann, formand for Indre By Lokaludvalg, ordstyrer

Ingvar Sejr Hansen (Kontorchef for Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen) (Herefter kun Ingvar Sejr Hansen CBU, ØKF), oplægsholder om Kommuneplan 15

Tommy Petersen, politiker fra De Radikale og medlem af Borgerrepræsentationen

Klaus Mygind (SF), politiker fra SF og medlem af Borgerrepræsentationen

Indhold i referatet:

- Opsummering af deltagernes input til Kommuneplan 2015
- Alle input fra deltagere til Kommuneplan 2015
- Opklarende spørgsmål fra deltagere
- Interviewrunde I & II:
- Opklarende spørgsmål fra deltagere
- Politikerne stiller deltagerne spørgsmål

Opsummering

Bopælspligt
Deltagerne var meget interesserede i spørgsmålet om bopælspligt i Københavns Kommune, eftersom der er flere lejligheder, der delvist står tomme, mens mange mangler et sted at bo.

Trafik og CO2venlige tiltag
Deltagerne efterspurgte et stort fokus på CO2-venlige tiltag og generelt at mindske biltrafikken i Indre By og i stedet fokusere på offentlige transportmidler som eksempelvis metro, S-tog og at skifte nuværende busser ud med elbusser. Flere ønskede også at have lov til at have en bil samt en parkeringsplads og det blev eksempelvis foreslået at indføre bilfri weekend i Indre By, hvor kun beboerne i Indre by har adgang med en elektronisk chip, der god- og genkender ejeren.

Flere påpegede, at udpendling har taget til og at der er behov for regulering heraf, eksempelvis ved at genoptage diskussionen af 'betalingsringen' og indgå aftaler med omegnskommuner om 'Park & Ride' – områder, hvor man kan parkere sin bil og tage offentlig transport. Derudover syntes deltagerne om ideen, at lægge arbejdspladser stationsnært.

Aktiviteter og grønne og rekreative tiltag
Deltagerne påpegede, at der er flere steder i Indre By, der trænger til grønne tiltag, eksempelvis på Rådhuspladsen, Strøget og bag ved Vor Frue Kirke samt stykket fra Amalienborg ned mod Tolbodsgade. Derudover blev det nævnt, at man kan lave grønne områder, der opsluger regnen. Flere ønskede mere liv på havnefronten og flere muligheder for at bade i havnen.

Natteliv
Nattelivet genererer rigtig meget støj og det er svært for beboerne at vinde lydhørhed hos politiet. Flere påpegede i den forbindelse, at Indre By skal være et godt sted for turister såvel som for beboerne, men at det hverken er turister eller beboere i Indre By, der bidrager til det høje støjniveau. Deltagerne efterlyste derfor, at der udarbejdes en strategi for Indre Bys natteliv og udstedelse af bevillinger fremadrettet: Der må gerne være et varieret udbud af caféer og restauranter i Indre By, men man skal passe på hvem, der får bevillingerne. I forlængelse heraf, var flere interesserede i at der oprettes nattelivszoner.

Flere påpegede også, at Indre By har for mange events og at bydelen let bliver en turistfælde.

Andet
Deltagerne var også interesserede i spørgsmålet, om kommunen har en grænse for ønsket om vækst i København.

Flere påpegede også, at der skal være mere tilgængelighed for ældre mennesker og at ældrekollektiver er en god idé.

Alle input fra deltagere til Kommuneplan 2015

- Grønt område på Rådhuspladsen
- Strøget: Fint med forskellighed, men en stadsarkitekt må kunne gøre noget.
- Lav særlige beboerparkeringspladser fx med chip og moderne elektronik
- Beboere må have plads til bil, men til gengæld mindske biltrafikken
- Hvad var formålet med at gøre København til en eventby?
- Hvorfor give bevillinger frit (der er ingen økonomi i det for kommunen, til gengæld skal kommunen gøre rent)
- Ingen turister har glæde af vilde natteliv – kun omegnskommunernes 16-17årige
- Liv på havnefronten: Evt. på bekostning af bredden på havneløbet – anlæggelse af strand med liv, træer, cafeer, legepladser mm.
- Hvorfor har store dobbeltdækkerturist busser lov til at køre i Indre By? De passer ikke ind i de små gader. Forbyd de forurenende busser og kræv at de private busser bruger elbusser.
- Flere tiltag mod pendlere, udbygning af miljøzonen til at gælde alle dieselkøretøjer. Hvornår bliver kystbanen til s-togslinje, så vi slipper for dieseltog i Indre By og alle spor på Nørrebro bliver s-togspor?
- Hvordan kan de trængselsproblemer løses, der er forårsaget af den gamle udbygning af motorvejen fra Helsingør og Hillerød og går direkte ind mod Indre By
- Hvordan kan vi sætte en stopper for, at København er Roskilde Festival torsdag, fredag og lørdag?
- Rul den ødelæggende nattelivs udvikling tilbage
- Havnefronten: Flere friluftsbade i havnen og søerne
- Strøget: Flere grønne steder, færre forretninger (store kæder)
- Hvad kendetegner Indre By: For mange events, hvor byen lukkes
- Ønsker politikere, at der skal bo mennesker i Indre By?: I så fald skal I sikre ok vilkår for beboerne (at de må have en bil ligesom alle andre danskere). Erstatningspladser i Frederiksholms Kanal og at der er nattero (hvorfor får tivoli særbehandling?)
- Indre By er en turistfælde
- Lejlighederne bebos midlertidigt
- CO2 neutralitet i boligerne er en god idé
- Ældrekollektiver en god idé
- Store arbejdspladser omkring stationer tog/metro er en god idé
- Skal vi bremse eller accelerere væksten af København?
- Er der en grænse for ønsket om vækst?
- Reguler antallet af biler pr. bolig: Èn familie med to biler er frås, hvis ikke det er to udpendlere
- CO2-neutralitet: Eldrevne busser og små busser som alternativ til "hop på hop af", gråhundbusser, turistbusser, xxxx, xxxx.
- Trafik: Beboere og erhverv, men hvad så med resten?
- Genoptagning af diskussion om betalingsring.
- Tilgængelighed for ældre mennesker? Ikke kun for børn.
- Rigtig mange københavnere pendler til job ud af København. Bed andre kommuner om at udbygge offentlig transport fra station til erhvervsområde.
- Behov for lokal politistation i Indre By
- Udarbejd en plan/strategi for Indre Bys natteliv

- Hvorfor er sporbårne transportmidler – som borgere hellere bruger – stadig tabu i byens planlægning!?
- BR ofrer mange penge på kommunale el-cykler, hvorfor kunne man ikke ofre bare lidt på elbus 11a, men valgte at stoppe den. Ældre mennesker var meget glade for den.
- Nye lejligheder uden bopælspligt kan handles mellem pengemænd, så de aldrig bliver boliger
- Forslag til grønt område ved Rådhuspladsen
- Luk Gothersgade for trafik (som Vestergade) om natten. Opret party zoner med skiltning.

Opklarende spørgsmål fra deltagere:

Spørgsmål fra deltager: Vedrørende pendling, er der så mere pres på at komme ud af byen og ikke ind i byen for at arbejde?
Ingvar Sejr Hansen CBU, ØKF: Nej og jo: Ørestad er i vækst eksempelvis og det genererer flere arbejdspladser og jo, da flere end tidligere arbejder uden for København, men bor i København. Men trafikken er faldet og Kommunen arbejder med et projekt om fremkommelighed – kollektiv trafik, hvor flere er på cykel og færre er i bil.

Spørgsmål fra deltager: Bygges Otto Mønsted om til boliger?
Ingvar Sejr Hansen CBU, ØKF: Der hvor 'Gjensidige Forsikring' lå, bliver nu til ret dyre lejligheder.

Spørgsmål fra deltager: Er der bopælspligt i København?
Ingvar Sejr Hansen CBU, ØKF: Københavns Kommune er underlagt boligreguleringsloven. Kommunen kan altså ikke gøre noget og dispenserer ikke.

Interviewrunde I & II:

Indre By Lokaludvalg har formuleret en række spørgsmål, som Tommy Petersen (B) og Klaus Mygind (SF), begge medlemmer af Borgerrepræsentationen, skiftevis stiller hinanden

- Hvad mener du konkret, at kommunen skal gøre for at nå målet om, at København skal blive CO2-neutral?

Tommy Petersen (B): Kommunen er nået langt i forhold til målene. De Radikale foreslog at omdanne bustrafikken til CO2neutral, men kontrakten udløber først i 2019, men vi vil holde de andre partier op på at skifte alle busser ud til elbusser.

Erhverv skal ligge stationsnært

- Hvad skal Københavns grønne trafikvision være ifølge SF, og hvordan adskiller den sig fra det, som præsenteres i Kommuneplanen?

Klaus Mygind (SF): Der skal flere, der cykler og vi er glade for metroen, men den skal også til Bispebjerg og Refshaleøen. Letbane fra Ny Ellebjerg mod Ring 3. Vi ønsker trafikknudepunkter. Er imod flere biler i København: Biler bliver mere smart, eksempelvis kan man bruge elbiler. Ønsker at lukke City/Middelalderbyen for trafik. Der skal være en særlig ordning for håndværkere – generelt mindske biltrafikken.

- Hvad er Indre bys største udfordring?

Tommy Petersen (B): Det er svært at få en bolig, hvis man ønsker at bo centralt og i brokvartererne. Nattelivet er en udfordring, er glad for bevillingsnævnet. Der bliver ikke givet flere bevillinger, kun på matrikler, hvor der allerede er givet en bevilling.

Klaus Mygind (SF): Der er for snæver en boligpolitik; der brude være flere kollektiver – kollektiver for ældre eksempelvis og så skal vi give børnene gaden tilbage.

- Hvornår har du sidst gået en tur i Indre By og tænkt: "Det var sørens…"?

Tommy Petersen (B): Det var da jeg gik under Langebro. Jeg havde tænkt hvordan det byrum kunne løftes og gøres bedre og det var det så – der er en lysinstallation nu og det skaber et nyt og spændende byrum under broen.

- Hvordan ser H.C. Andersens Boulevard ud om ti år?

Tommy Petersen (B): Den er gravet ned. Der skal ikke være en 6-sporet 'motorvej' lige midt i byen, som nu. Det skal i stedet være et grønt areal.

- Hvilken form for byliv ser du gerne udvikle sig ved Indre Bys havnefronter, og hvad skal der til?

Klaus Mygind (SF): Der skal være breddeplads til gående på havnen. Der er nogle udfordringer omkring solen – de fleste sidder på Islands Brygges side og Bølgen bruges ikke, så meget som det var tænkt. Der kunne være tømmerflåder ude i vandet. Jeg er kritisk overfor den indskrænkning af havnen, der er ved Enghave Brygge. Vi skal åbne op for flere aktiviteter i havnen.

- Hvilke former for byliv synes du skal karakterisere Indre By?

Tommy Petersen (B): Indre By er hele Danmarks Indre By. Den er for alle; Kulturlivet og handelslivet, men det er selvfølgelig dejligt og vigtigt med heller som ved Kongens Have. Det er godt med de kulturudbud og oplevelser der er, men nattelivet må ikke overtage.

- Med flere borgere i København kan man forvente, at antallet af biler også vil stige. Hvordan forestiller du dig, at de voksende trængselsproblemer skal løses?

Klaus Mygind (SF): Jo flere biler der kommer jo bredere veje. Vi mangler elbusser i Indre By.

- Hvad skal der til for at Strøget vil blomstre?

Tommy Petersen (B): De Radikale ønskede, og fik, midler i Budget 16 til en ny helhedsplan for Strøget. Strøget er 'forskellige strøg' – det skal ikke være ensartet, men varieret, det er fint, at det er mere 'kulørt' i den ene ende, men der mangler noget grønt. Et sted hvor man har lyst til at sætte sig – et dejligt opholdssted

Opklarende spørgsmål fra deltagere (i forhold til lokalplaner, natteliv og bevillinger)

Ingvar Sejr Hansen CBU, ØKF: Bevillingsnævnet er i et andet regi end planloven, omvendt er Kommuneplanen 15 meget politisk og det vil være oplagt at skrive et afsnit om ønskerne for bevillinger nu og i fremtiden, men Kommuneplanen kan i sig selv ikke ændre noget.

Det blev nævnt fra en deltager, at man ønsker sig en pixibog om bevillingsloven.

Tommy Petersen (B): Er overrasket over, at man tidligere har godkendt alle bevillinger. Havde man ingen strategi i forhold til at lave et varieret udbud? Nu er der en ny politik, hvor man nærmere siger STOP for tilladelse til bevillinger. Det er en positiv udvikling, men det gør ikke noget ved de steder, der allerede er der.

Klaus Mygind (SF): Tidligere negligerede man beboerne i Indre By, men det er stadig en meget problematisk diskussion, hvis man bor i de centrale steder i byen. En løsning er at lave en skarpere definition af, hvor der er natteliv. I England benytter de nattevagter til at tage ansvaret.
Man kan lave en skelnen, hvor man ser på, hvordan det ser ud nu – det er svært at ændre på de bevillinger, der allerede er givet og så lave en strategi for, hvordan man styrer det fremadrettet.

Politikerne stiller deltagerne spørgsmål

Klaus Mygind (SF): Skal vi have en bilfri City/Middelalderby? Ville det hjælpe og hvordan skulle det laves. Med en Cityring kunne det være muligt.

Deltagere svarer:

- Der skal være flere gratis 11a (små elbusser, der tidligere kørte i Indre By)
- Jo, god idé, men man skal kunne komme frem og tilbage som beboer i Indre By i bil. Og det skal være fremkommeligt håndværkere og generelt erhverv.
- Måske skal det ikke være enten eller, men i stedet en bilfri Middelalderby i weekenden. Og så kunne beboerne i Middelalderbyen få en chip, som registrerede at man er fra Indre By og lov til at have bil.

Tommy Petersen (B) svarer: Der er flere partier, som synes det er interessant, men det er svært at gennemføre, da det kræver en aftale med omegnskommuner om at lave områder til 'Ride&Park' – hvor man kan sætte sin bil og tage offentlig transport resten af turen til Indre By.

Tommy Petersen (B): I budgettet fik Radikale penge til at gøre noget ved overdækningen af banegraven; man kan lave pænere byrum og… hvad mere?

Deltagere svarer:

- En flot bypark foran Hovedbanegården
- Cykelparkering
- Man kunne samle busserne ved Vesterport, så de ikke kun samles ved Rådhuspladsen

Klaus Mygind (SF): Er der behov for smarte affaldsstationer ude ved gaden i Indre By? Det giver: Større affaldsstationer, bedre affaldssortering, færre afhentninger og affaldet er ude af gården

Deltagere svarer:

- Ja!

- Vi har kæmpet en kamp for at få det ved Kartoffelrækkerne, men der er problemer med ledninger, når affaldsstationen skal graves ned, så det kan ikke lykkes og det er derfor, for os, ikke en god eller den rigtige løsning.
- Det vil ikke være kønt at se på og den vil ligge for langt væk. Vi har en god affaldssortering i vores gård og det er nemt lige at gå ned med. Brug kræfterne på svineriet, der er søndag efter nattelivet fredag og lørdag.

Tommy Petersen (B): Borgerne går op i, at der er grønt i byen. Hvis 'sten-steder' skal omdannes, hvor skal det så være – Rådhuspladsen?

Deltagere svarer:

- Pladsen bag Vor Frue Kirke
- Der skal være hindbærbuske i Borgergade
- Det er svært at svare på allerede nu i forhold til, at vi endnu ikke ved, hvordan det kommer til at se ud foran metropladserne.
- Israels Plads mangler noget – noget der kan drives nemt.
- Man skal lave noget, der opsuger regn – grønne tiltag.
- Man kan tage 25-30 meter af havnen fra Kalvebod Brygge til Fisketorvet og gøre det grønt og et havnebad. Der kommer mere liv, ved at lave en grøn stribe.
- Fra Amalienborg ned mod Tolbodsgade, det stykke er kun for gennemkørende trafik – dér kunne man gøre noget.

Klaus Mygind (SF): SF har arbejdet med ideen om borgerbudgetter; flere penge til decentralt brug. Er der en idé i det i København?

Deltagere svarer:

- Ja. Lokaludvalgene har puljemidler, så infrastrukturen er der allerede.

Tommy Petersen (B): Tryghed i forbindelse med nattelivet – er der behov for en nærpolitistation eller mobile politistationer?

Deltagere svarer:

- Det er vigtigere med en indsats fra Københavns Kommune med en støjenhed.
- Det er måske vigtigere med denne service til turister, da vi allerede ved, hvor vi skal gå hen
- Alt hvad der kan imødegå støj er velkomment.
- En deltager svarer, at Miljøkontrollen virker som støjmålerenhed. Dem kan man anmelde til og så kommer de måler støjniveauet.
- Politiet hjælper ikke meget.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Initiativgruppe for kollegium

Navn:
Initiativgruppe for kollegium
Postnr:
2450
By:
Kbh. SV
Adresse:
A.C. Meyers Vænge 15
Øvrige kontakt- oplysninger:
21194771
Materiale:
Høringssvar KP15-m. underskrift.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10703

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar KP15-m. underskrift.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus

Høringssvar vedr. Forslag til Kommuneplan 2015, Københavns Kommune

Forslag til Københavns kommune Kommuneplan 2015 (KP15) foreslår placering af husbåde langs kajen ved A.C. Meyers Vænge og Frederikskaj i Sydhavnen. Desuden foreslås et maritimt idrætscenter placeret i samme område. Dette kan være med til at skabe mere liv i havnen og dermed også skabe et mere interessant miljø for studerende på Aalborg Universitet København (AAU Cph), der har til huse langs disse kajer.

Liv i Teglværkshavnen

Der er i København mangel på boliger til studerende, hvilket også de studerende på AAU Cph mærker. Boligmanglen kan afhjælpes ved at lave kollegium på vandet nær universitet i det område, der i KP15 udlægges til husbåde. Et kollegium hér vil være med til at skabe liv i byen, hvilket både beboere, Kgs. Enghave Lokaludvalg (se bydelsplan) og Forslag til Kommuneplan 2015 er interesserede i.

Et kollegium på en eller flere husbåd(e) nær universitetet vil tilvejebringe små boliger, der kan betales af studerende. Husbåden(e)s beliggenhed vil være i cykelafstand til indkøbsmuligheder og nær offentlig transport i form af S-togsstation, den kommende metro på hhv. Sluse- og Teglholmen samt ligge midt i de rekreative blå arealer og nær tilsvarende grønne. Samtidig vil et kollegium her skabe fortættede boliger og variation i befolkningssammensætningen i den 'nye' del af Sydhavnen.

Kollegiet vil kunne blive placeret ud for Frederikskaj, ud for AAU Cph's bygninger. Nær kollegiet kunne der på sigt evt. åbnes en café, der vil kunne skabe mødested for beboere, ansatte og studerende i området.

Rammer for husbåde i havnen

En initiativgruppe bestående af studerende og ansatte på AAU Cph arbejder pt. på at lave et flydende kollegium, der ønskes placeret ud for Frederikskaj. Et kollegium på en lille ombygget færge vil kunne huse 10 studerende; 10 værelser á 12-15m2 og fælles bad/toilet, køkken- og opholdsrum samt evt. have på taget. Prisen for et værelse er beregnet til ca. 3.000 kr. Værelsesstørrelsen er baseret på en mindre undersøgelse blandt studerende. Kollegiet ville kunne bestå af en eller flere ombyggede både.

Med udgangspunkt i gruppens forarbejde fremstår KP15's retningslinjer for husbåde noget snævre, idet højde og længde på boliger til et større antal studerende (her de foreslåede 10 pr. båd), vil være svært at kunne udføre inden for de eksisterende rammer på maksimal højde 5,4m. og tilsvarende længde på 30m. Med fokus på at tilvejebringe både små boliger og boliger, der kan betales af studerende, vil det være til stor nytte hvis husbåde, der bruges til kollegier, vil kunne optage mere rum i havnen. Enheder med få beboere er vanskeligere at gøre betalelige for

studerende og boligerne skal samtidig leve op til gældende rammer (minimum 25 m2 brutto pr. bolig).

Derfor vil en ændring af rammerne for husbåde i havnene – eller en evt. dispensation for husbåde brugt til studieboliger – kunne fremme mulighederne for at skabe nye boformer i Teglværkshavnen. Boformer, der kan give studerende tag over hovedet og skabe liv i havnen.

Venlig hilsen

På vegne af initiativgruppen

16. oktober 2015

Professor Ulrik Jørgensen

Aalborg Universitet København

Initiativgruppen består af: Professor Ulrik Jørgensen, Associate Professor Maj-Britt Quitzau, Associate Professor Morten Elle, Postdoc Peter Munthe-Kaas, Studerende Thorbjørn E. Jørgensen, Studerende Martin W. Schmidt og Research Aid Nanna Bay-Müller.

Gruppen arbejder for at oprette et kollegium til 10 personer. Projektet er nystartet og tager udspring i en studenterrapport, hvorfor det i første omgang skal kvalificeres af fagfolk og der skal søges relevante tilladelser og ikke mindst finansiering.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jan Oster

Navn:
Jan Oster
Virksomhed / organisation:
Islands Brygges Lokalråd
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Islands Brygge 9, 2.tv.
Materiale:
Bilag Mødested i Havneparken.pdf [1]
Islands Brygges Lokalråd - Kommentarer.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10698

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag Mødested i Havneparken.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Islands Brygges Lokalråd - Kommentarer.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

16. oktober 2015

Høringssvar: **Kommuneplan 2015**

Vi er meget glade for, at der i forslag til Kommuneplan 2015 under "1. Vision" fremgår, at Københavns Kommune fremover også vil fokusere på, at byen skal være et godt sted at bo og leve:

> Byen skal være en velfungerende ramme om hverdagslivet og samtidig skabe plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige. Her skal være mulighed for det tilfældige møde på tværs af kulturer og sociale grupper i en tryg og åben atmosfære. Det giver sammenhængskraft.
>
> Byens grønne og blå områder skal give københavnerne mulighed for rekreative ophold og fysisk aktivitet.

I den forbindelse er vi i Islands Brygges Lokalråd meget bekymrede for den aktuelle udvikling omkring Havneparken på Islands Brygge og det nye område under opførelse i Artillerivej Syd. Begge steder oplever vi for tiden en udvikling, der er i modstrid med de nævnte visioner.

Havneparken Islands Brygge

Forslaget til Kommuneplan 2015 under afsnit "4.B. Kvalitet i bylivet" uddyber holdningerne til de grønne og blå områder:

> De grønne og blå områder udgør en vigtig ressource for København og københavnerne.
> De har en positiv indvirkning på borgernes sundhed og almene velbefindende og danner rammer om sociale fællesskaber på tværs af kulturer og generationer.
>
> Derfor er det en af vores vigtigste ambitioner at bevare og udvikle byens grønne og blå områder med gode rekreative muligheder samt at arbejde for at skabe grønne og blå områder med høj kvalitet og naturområder med biodiversitet, som kan give københavnerne værdifulde oplevelser.
>
> I takt med at vi bliver flere københavnerne, handler det ikke bare om at øge de grønne, blå og rekreative områder kvantitativt, men også om at tilføre, dem der er, og dem vi planlægger at etablere, mere kvalitet, herunder variation i indhold, rigere naturoplevelser og højere udnyttelsesgrad.

Havneparken på Islands Brygge er blevet en stor succes. Ikke kun for de lokale beboere, men om sommeren bruger borgere fra andre dele af København, fra omegns kommuner og turister og andre besøgende parken i stor stil. På solskinsdage i sommerhalvåret er parken nærmest overfyldt.

Årsagen til Havneparkens store succes er, at den markant indeholder både det grønne område med plænerne, kirsebæralleen og god afstand til bebyggelserne langs Islands Brygge og det blå element gennem den frie udsigt til vandet og Havnebadet.

I vinterhalvåret er det primært lokale beboere på Islands Brygge, der anvender parken som et rekreativt åndehul med masser af lys og frisk luft. Anvendelsen er til gåture, hvor man i vinterhalvårets mørke tid især søger til havnekanten for at få det ekstra lys solens refleksioner giver i havnens vandoverflade og for se på de besøgende trækfuglene i havnen.

I sommerhalvåret anvendes parken også til gåture af de lokale beboere, men på solskinsdage er der meget stor tilstrømning til parken fra andre bydele og tilrejsende. Her anvendes plænerne i stor stil til samvær, at sole sig, spise sammen / grille, mens man nyder strandstemningen og udsigten til aktiviteterne på vandet i havnen. Især anvendes plænerne om eftermiddagen og aftenen til dette, indtil solen er gået ned. Mange nyder rigtigt at kunne opleve årstiden gennem udsigten til solnedgangen over vandet sammen med venner og bekendte.

Hel centralt for Havneparkens succes er derfor kvaliteten af den frie udsigt til vandet, når man sidder på plænerne og når man går ture langs havnekanten.

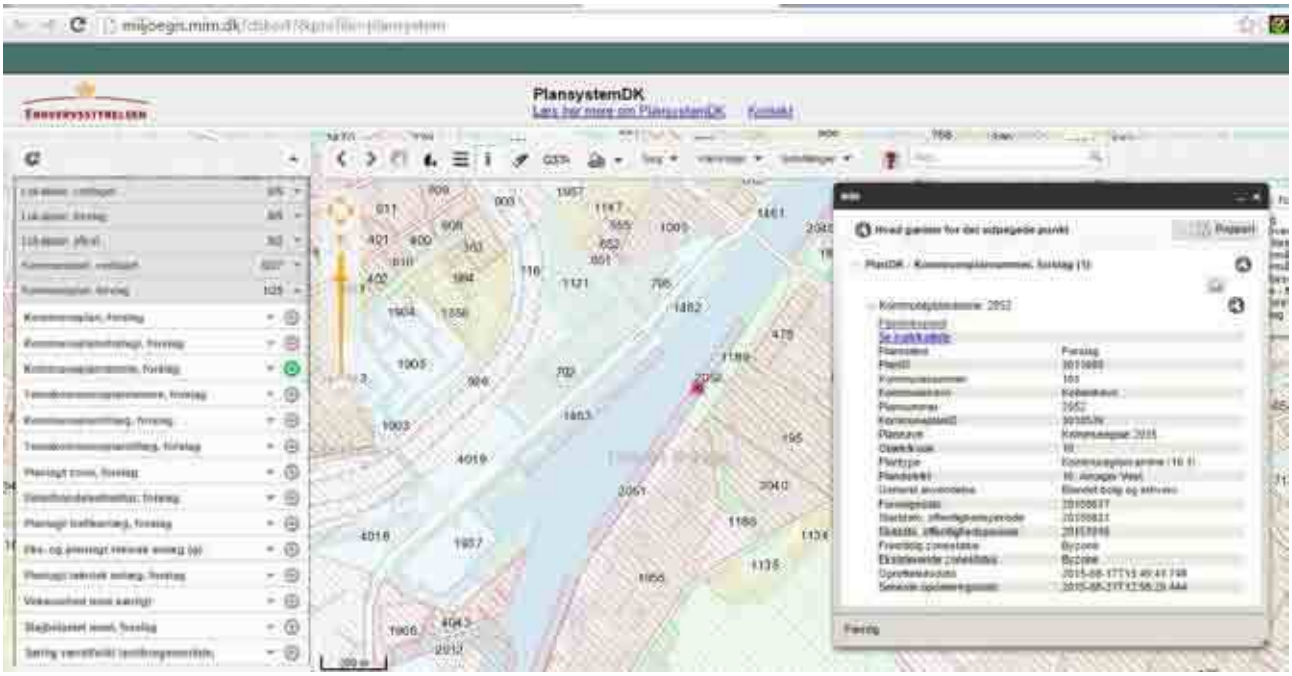
Det er derfor meget vigtigt at den frie udsigt til vandet bevares i Havneparkens område.

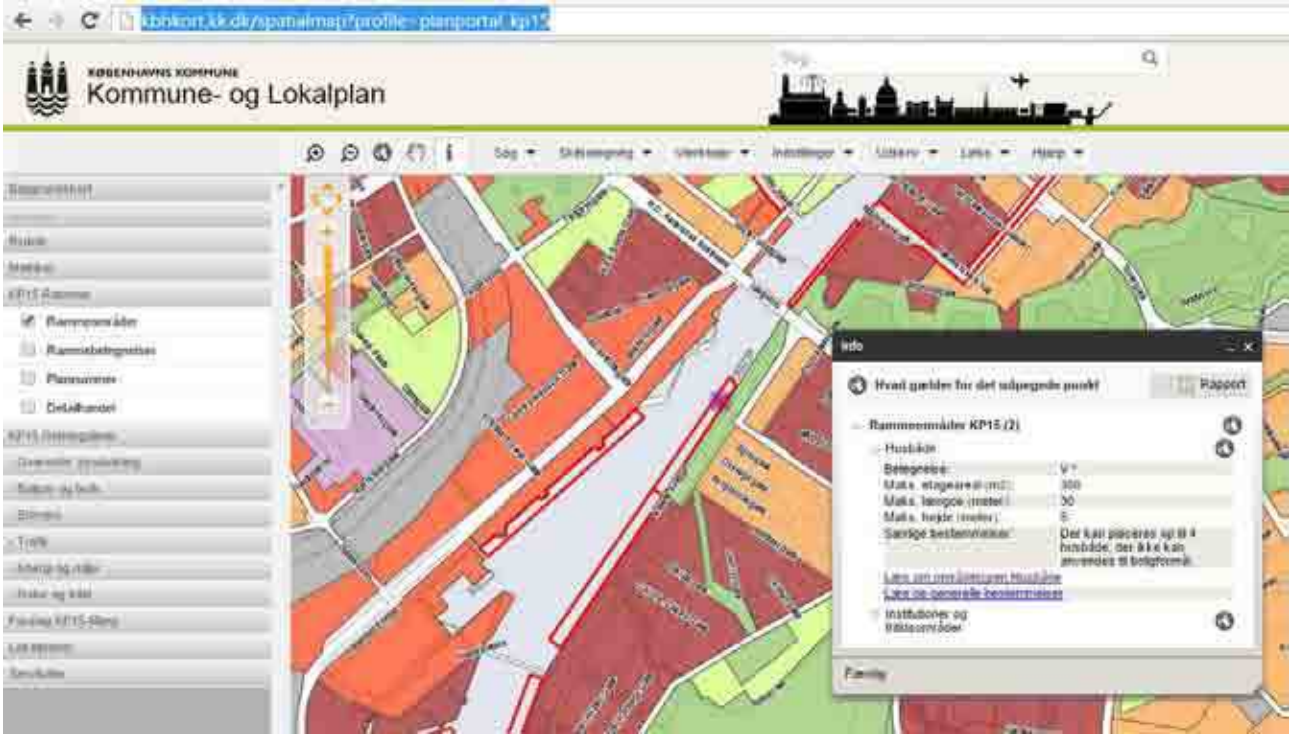
Bevar den frie udsigt til vandet
Vi foreslår derfor, at der i Kommuneplan 2015 indføres, at den frie udsigt til vandet i Havneparkens område skal bevares i størst mulig udstrækning. At der ikke i Havneparkens område må etableres anlæg eller bygninger, der reducerer den frie udsigt til vandet. Nødvendige anlæg og bygninger for Havneparkens rekreative anvendelse skal i videst mulige udstrækning placeres væk fra vandet.

Af gældende lokalplan 253 "Havneparken Islands Brygge" fremgår det, at lokalplansområdet omfatter halvdelen af vandarealet i Havnen før opfyldningen på Kalvebod Brygge.

Vi foreslår derfor følgende ændring til Kommuneplan 2015 angående husbåde langs Havneparken:

- At forslag til Kommuneplan 2015 om husbåde i Kommuneplanramme 2052 (Havneparkens område) ændres fra "Blandet bolig og erhverv" til "Rekreativ område" som resten af Havneparken i Kommuneplanramme 1189. (se vedlagte klip fra PlansystemDK)
- At højde på husbådene ændres fra "Max højde 5 meter" til at max højden er til kajkanten ved normal vandstand. (se vedlagte klip fra Københavnerkortet)





Den opførte Pavillon mellem Havnebadet og Langebro til udlejning af både er et skræmmende eksempel på en uheldig bygning, som meget kraftigt reducerer kvaliteten af Havneparkens rekreative værdi. Bygningsværket begrænser væsentligt den frie udsigt til vandet fra plænen.

Den reducerede rekreative værdi for parkens brugere er meget tydelig om sommeren. Plænen foran pavillonen plejede at være den første, der blev besat af besøgende på solskinsdage og var den mest fyldte. Det er ikke længere tilfældet.

Bådudlejningen anvendes i stor udstrækning af turister og andre tilrejsende, der ellers ikke anvender Havneparken. Den kan derfor naturligt placeres andre steder i havnen end i Havneparken. Vi finder en placering på Kalvebod Bølge en oplagt mulighed.

Gode mødesteder

Vi er meget glade for beskrivelserne i forslaget til Kommuneplan 2015 om også at udvikle vores by med gode muligheder for at den vil hænge sammen kulturelt og socialt.

> Forord
> .. flere hverdagsmøder mellem mennesker fra forskellige dele af samfundet
>
> Vision
> .. mulighed for det tilfældige møde på tværs af kulturer og sociale grupper i en tryg og åben atmosfære.
>
> Sammenhængende by
> .. indrettet, så københavnere møder hinanden på tværs af økonomiske, sociale og kulturelle baggrunde.
>
> .. har gode mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv, hvor mennesker finder det attraktivt at opholde sig og møde hinanden.

I den forbindelse har vi på Islands Brygge sammen med Havneparkens arkitekt Poul Jensen udarbejdet et forslag til et udendørs mødested i Havneparken, en lille have. Brugerne af mødestedet, forventer vi, vil være lokale beboere og besøgende, som ikke ønsker at opholde sig på plænerne. Vi har lokalt mødt stor interesse til projektet fra de lidt ældre beboere og fra unge på barselsorlov.

Mange lokale beboere har udtrykt, at de i sommerhalvåret mangler steder/muligheder for at kunne opholde sig i Havneparken og nyde havneparkens rekreative værdier. Beboerne oplever, at de mange aktiviteter og besøgende jager dem væk fra deres lokale park.

For at Havneparken fremover kan rumme både de mange besøgende, de mange aktiviteter og de lokale beboere, har vi forsøgt at finde et område i Havneparken, hvor der med beskedne midler kan indrettes et roligt og trygt mødested. Vi har fundet, at det åbne område ved legepladsen i Havneparken er et godt sted.

Der er rimelig fredeligt med god afstand til livet på og omkring plænerne. Her vil man kunne sidde i læ og opleve sommerens liv og stemninger gennem et bredt udsyn til vandet i havnen. Tegning over projektet er vedlagt som bilag.

Vi har desværre haft svært ved at finde støtte for projektet i forvaltningen. Vi oplever, at der ikke har været særlig interesse i at udvikle Havneparken på dette område, så de lokale beboere bedre kan bruge den. Fokus er tilsyneladende på at udvikle Havneparken, således at den kan være tiltrækkende for besøgende, der efterspørger fysiske aktiviteter og underholdning.

Vi er derfor meget glade for beskrivelserne i forslaget til Kommuneplan 2015, da vi herigennem ser nye muligheder for at kunne få projektet gennemført.

Havnebussens anløb

Til trods for at Havnebadet og Havneparken er meget populære og at der afholdes mange store arrangementer i Havneparken, er det i dag ikke muligt at sejle hertil med Havnebussen.

Vi er derfor glade for beskrivelserne i forslag til Kommuneplan 2015 af mål for trafik og for færdsel på vandet.

> Trafik side 185
> Københavns Kommune har som mål:
> • At sikre den bedst mulige sammenhæng mellem alle transportformer, herunder i den kollektive trafik, mellem kollektiv trafik og cykler samt forbedre brugernes oplevelse af sammenhænge.
>
> Færdsel på vandet side 219
> Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdslen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive løsninger, der tilgodeser både færdselen på vand og på land. Trafik på vandet (havnebusser, turbåde, vandtaxaer) skal sikres gode vilkår for at betjene rejsemål ved vandet. Der skal være passende muligheder for anløbsfaciliteter og for passage gennem havnens hovedløb og kanaler.

Et anløbssted for Havnebussen mellem Langebro og Havnebadet er et naturligt sted, der både giver direkte forbindelse til den populære Havnepark og til de hyppige kollektive trafikforbindelser på Langebro.

Besøgende i København forventer naturligt, at de kan bruge Havnebussen til at komme til den populære Havnepark. Det virker også mærkeligt, at man ikke kan anvende Havnebussen til de mange arrangementer i Havneparken, som f.eks. Kulturhavn.

Derudover forventer vi, at et anløbssted ved Langebro vil medføre at væsentligt flere vil bruge Havnebusserne og dermed forbedre økonomien for driften af Havnebusserne.

Ønsket om et anløbssted for Havnebussen ved Langebro har været på vores ønskeliste i mange år.

> Trafikplan for Amager fra August 2002 side 45
> Fra lokal side er der peget på behov for at forlænge vandbussens rute til Islands Brygge for at forbedre den kollektive trafikbetjening mellem indre by og Amager. Vandbusruten kan udvides blandt andet med stoppested på Islands Brygge ved Langebro og evt. ved det sydlige byudviklingsområde, Havnestaden.

Yderligere er anløbsstedet for turbådene blevet nedlagt i forbindelse med etableringen af Pavillon for bådudlejningen.

For tiden er det således ikke muligt at sejle til Havneparken, hverken med Havnebussen eller med turbådene.

Artillerivej Syd

I Islands Brygges Lokalråd er vi meget bekymrede for udviklingen i det nye område "Artillerivej Syd". Vi frygter, at det er ved at udvikle sig til at blive et isoleret område uden egentlig byliv og uden social og kulturel sammenhængskraft med en meget homogen befolkningsgruppe. De høje boligpriser indebærer, at kun familier med høje indkomster eller formue er i stand til at få en bolig der. Vi frygter, at udviklingen går hen mod en soveby bestående af økonomisk velstående beboere.

I gældende lokalplan er der kun i meget begrænset omfang taget hensyn til at leve op til Kommuneplan 2015's mål om, at der skal være mulighed for det tilfældige møde på tværs af kulturer og sociale grupper i en tryg og åben atmosfære.

Andelen af almene boliger i området er en af de laveste i København.

Samtidig oplever vi, at forvaltningen i stor udstrækning imødekommer bygherrernes interesser i at opnå størst mulige fortjeneste gennem at bygge flest mulige boliger. Det sker på bekostning af de faciliteter, som skulle understøtte og muliggøre udviklingen af et godt byliv. Det foregår i stor udstrækning ved, at forvaltningen område for område administrativt dispenserer fra gældende lokalplan. Det virker på os, som om medarbejderne i forvaltningen anstrenger sig for at tolke lokalplanens krav så favorable og imødekommende for bygherrens interesser som muligt. I nogle tilfælde endda i modstrid med lovgrundlaget.

Konkret har vi oplevet det i forbindelse med dispensationen fra lokalplanen vedrørende byggeriet Strandtorvet. Her skulle stueetagen efter lokalplanen være reserveret publikumsorienterede serviceerhverv, fritidsprægede og kulturelle funktioner for at understøtte etableringen at et velfungerende byliv. Forvaltningen valgte administrativt at godkende at fælleslokaler for bebyggelsen

opfyldte kravene og yderligere at dispensere fra anvendelseskravet ved at godkende etableringen af depotrum og en bolig.

Natur- og Miljøklagenævnet har ophævet forvaltningens dispensation fra anvendelseskravet og forlangt, at beslutningen skal have en fornyet behandling i Københavns Kommune.

Området Artillerivej Syd er i dag et "Blandet erhvervs og boligområde", hvor lokalplanen fastsætter en fordeling mellem helårsboliger og serviceerhverv, der indebærer, at minimum ca. 11% af etagearealet skal være til serviceerhverv.

Forslag til Kommuneplan 2015 ændrer området til "Boligområde" med begrundelsen, at det har været svært at få erhverv til området. Det har vi ingen mulighed for at forholde os til rigtigheden af, men det er indlysende at muligheden for, at bygherrerne kan bygge væsentligt flere boliger i området, vil kraftigt forøge deres fortjeneste.

Vi finder det derfor naturligt, at Københavns Kommune benytter denne mulighed til uden ekstra omkostninger at rette op på manglerne i området med hensyn til mulighederne for det fremtidige byliv og sammenhængskraften i området og med andre dele af Københavns Kommune. Dette burde kunne opnås gennem direkte forhandling med bygherrerne inden ændringen fra kommuneplan 2015 omsættes til en opdateret lokalplan.

Ændringen af området fra "Blandet erhvervs- og boligområde" til "Boligområde" må ikke have negativ indflydelse på muligheden for at etablere de faciliteter, som skal understøtte og muliggøre udviklingen af et godt byliv. Her tænker vi især på anvendelseskravene til stueetagen i bygningerne omkring det centrale bytorv og i byggeriet Strandtorvet. Hvis der kunne opstå tvivl herom, må Kommuneplan 2015 mere tydeligt uddybe kravene hertil.

Derudover er vi meget bekymrede for, at der hen ad vejen også administrativt dispenseres fra lokalplanens krav om dannelsen af et central bytorv med butikker og andre publikumsorienterede funktioner.

Det er kendt, at det tager lang tid at opbygge et velfungerende byliv. Københavns Stadsarkitekt har i lokalavisen Bryggebladet i september måned bekræftet denne forventning. Som konsekvens heraf må det naturligvis forventes, at det ikke vil være muligt for bygherrerne at sælge / leje lokaler ud til butikker og andre publikumsrettede funktioner med samme fortjeneste, som til boligformål. Det bør ikke komme som nogen overraskelse, som kan anvendes til at begrunde en dispensation fra kravene i planerne.

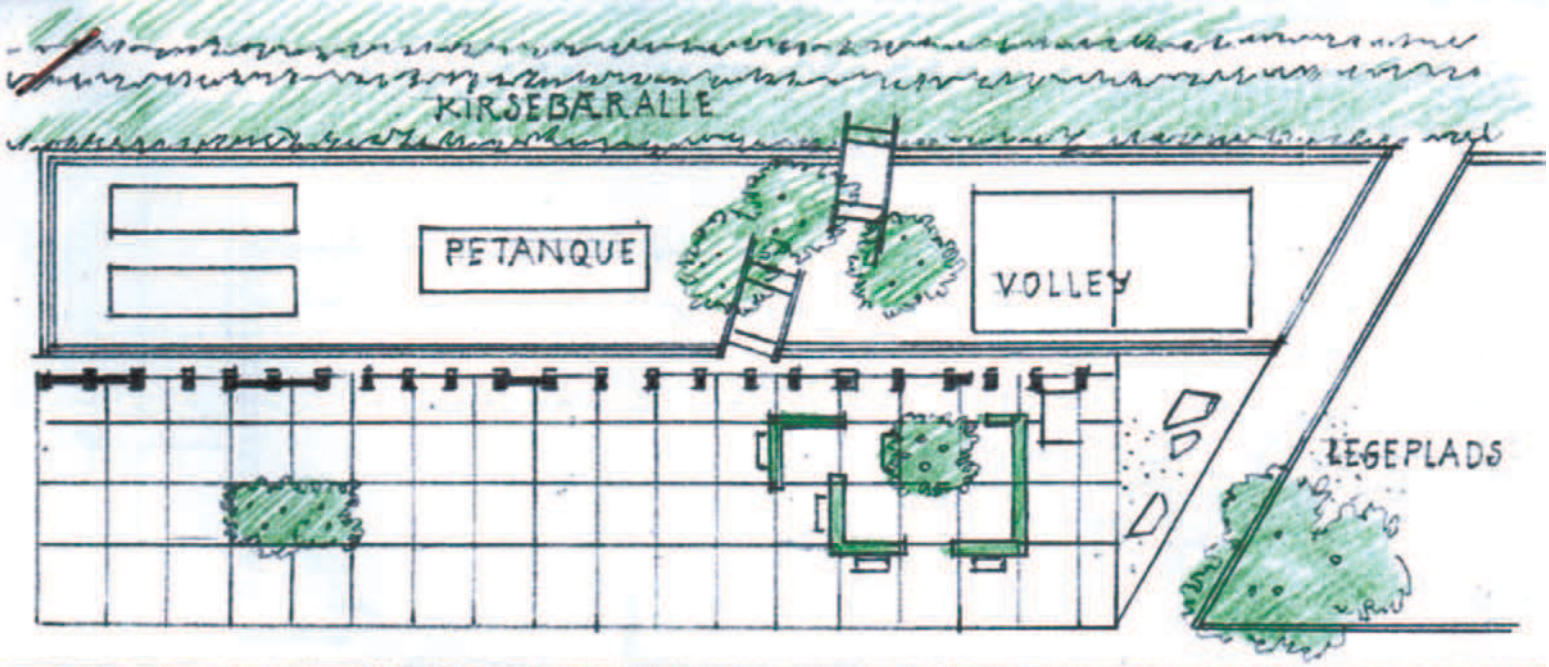
Et andet problem, vi forudser, er, at mange af lokalerne til butikker og andre publikumsrettede funktioner vil stå tomme i en længere periode, indtil det forretningsmæssige grundlag er til stede. Her blev vi på borgermødet om Kommuneplan 2015 på Københavns Rådhus den 5. oktober 2015 orienteret om, at politikerne i Københavns Kommune er meget bevidste om problematikken og har besluttet/arbejder på at inddrage sådanne ledige lokaler under strategien om midlertidig anvendelse.

Det er vores håb efter at have læst forslag til Kommuneplan 2015, at de folkevalgte i Københavns Kommune fremover vil sikre, at forvaltningen varetager vores fælles langsigtede interesser og vil prioritere de langsigtede interesser om et godt byliv og sammenhængskraft højere end at hurtigt få bygget yderligere boliger.

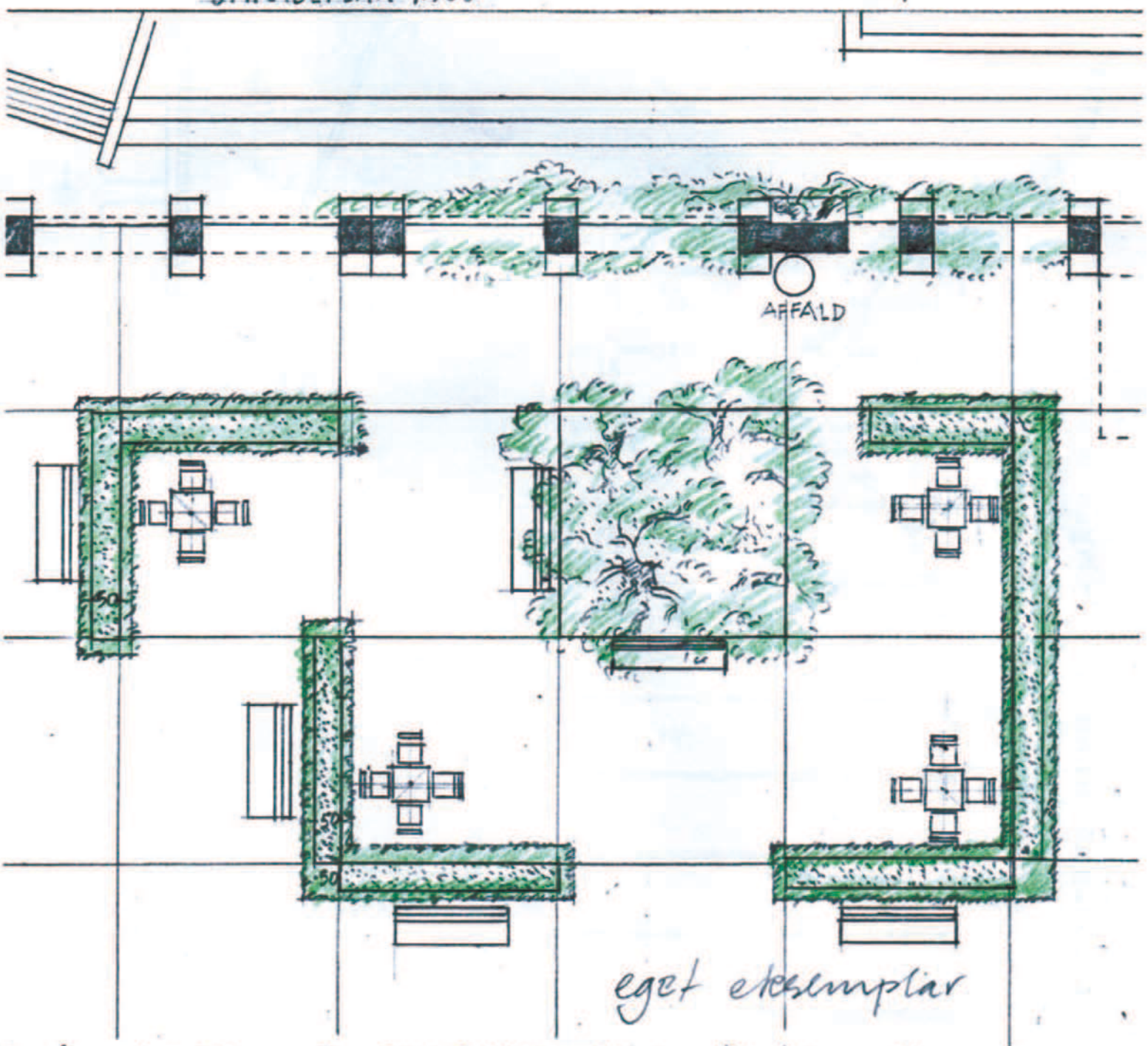
Hvis der måtte være interesse for det, vil vi meget gerne uddybe vores holdninger, ligesom vi meget gerne modtager kommentarer hertil.

Venlig hilsen

Jan Oster
Islands Brygges Lokalråd
e-mail info@islandsbryggeslokalraad.dk



OMRÅDEPLAN 1:500



eget eksemplar

EN LILLE HAVE FOR DE LIDT ÆLDRE I HAVNEPARKEN - MÅL 1:500 OG 1:100. 60638303

POUL JENSEN - ARKITEKT M.A.A. - AUGUST 2014 - pouljensen@mail.com

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: jan danebod

Navn:
jan danebod
Postnr:
1440
By:
københavn
Adresse:
fabriksområdet 99

jeg er blevet gjort bekendt med jeres konklusion i kommuneplanen omkring christiania området
jeg har siddet med til en lang række møder på Københavns rådhus netop om den fremtidige lokalplan og kan overhoved ikke genkende beslutningen om at en del a christiania er blevet udlagt til fritidsområde. Møderne har været MEGET klar over kompelksiteten i netop christiania området. der har været fast deltagelse fra forskellige afdelinger i kommunen, bygningsstyrelsen, kulturstyrelsen, knud folchaks kontor og flee repræsentanter fra christiania. Det der er komkluderet i kommuneplanen stemmer slet ikke overens med et der er blevet snaket om på de pågældende møder. Det der er lagt op til kan ikke lade sig gøre.
Det er en ommer

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10641

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Julie Tange

Navn:
Julie Tange
Postnr:
2700
By:
Brønshøj
Adresse:
Håbets alle
Materiale:
Høringssvar Julie Tange.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10792

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Julie Tange.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til Københavns Kommune.
Høringssvar til KP 15

16/10-15. (1)
Brønshøj

Når Computeren går ned – og man stadig vil give sin mening til kende – må man fatte pen og papir.

Hermed mit høringssvar med fokus på Brønshøj, hvor jeg for nylig er flyttet tilbage til – og som -skræmmende- meget lægger sig sår...

mvh. Julie Tange

INFRASTRUKTUR

- Brønshøj bør oppriorteres ift kollektiv skinnebåret trafik. Man er nødt til at have hele kompleksiteten af trafikproblemerne med.

Frederikssundsvej er en af de travleste strækninger ift busstransport i Kbh. Det gælder ikke bare antal, men også type (ældre, familier med barnevogne, kommende studerende, pendlere fra forstaden mm.) – og det er ikke alle her, der kan lokkes over på cykel/ladcykel.

Vejen er også en vigtig udfaldsvej fra Kbh og til forstæderne mod fr.sund. For mange er der ingen anden vej at køre.

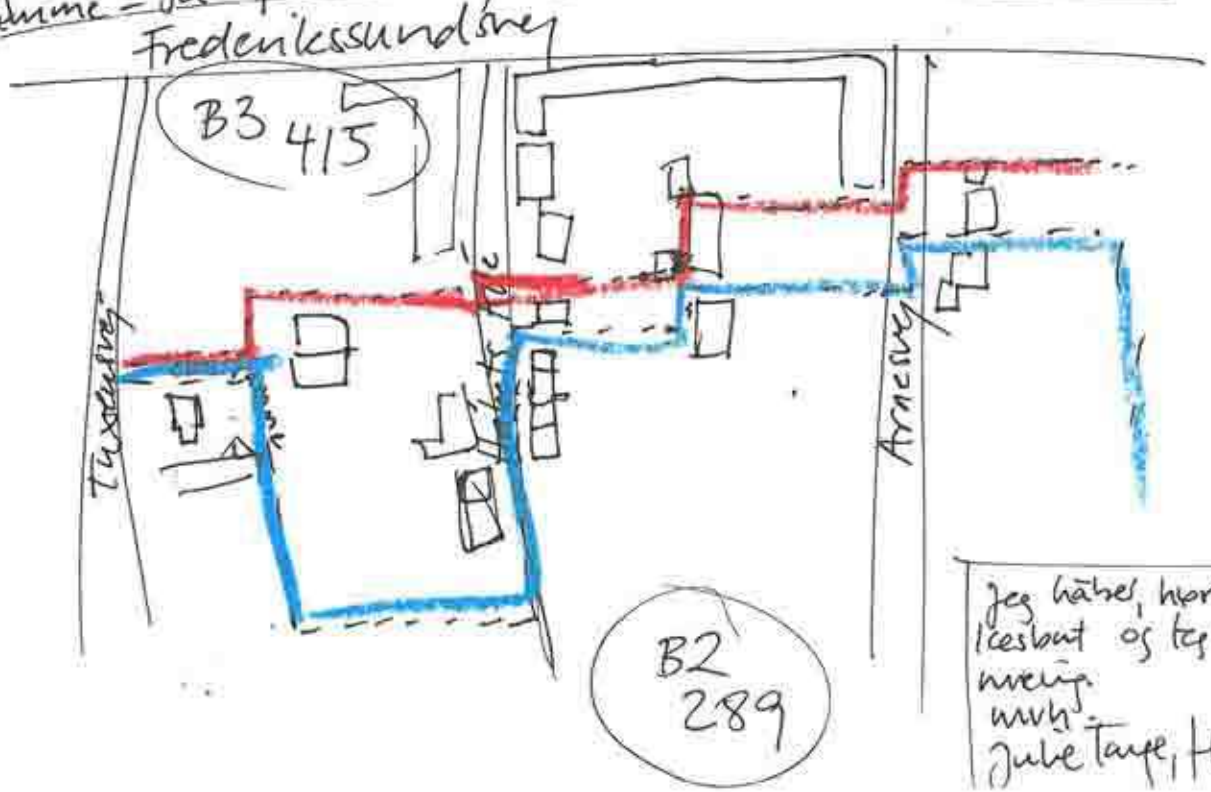
Rejsetiden på strækningen er lang. Det forbedres ikke ved letbane/bus og personbiler i samme tracé. Og det forbedres heller ikke ved at lade ruten skulle sno sig gennem hele Tingbjerg. Hvis letbanen skal give mening, skal den køre direkte, effektiv og høste sig på letbanesingen gå en af hovedstationerne (som fx Herlev st.)

- Konkret bør en større del af Frederikssundsvej desuden kategoriseres som Streggades frem for Fordelingsgade. Især fra strækninger:

Brønshøjholms Alle – Hjørnehald (/Bellahøjvej)
Nørrebro st. – Glasvej (/Hulgårdsvej).

KP15 Rammer

- Helt konkret er jeg bosat i et B3-rammeområde, på grænsen af B2, atter på grænsen af B1. (Plannr. 415 og 289)
Jeg mener, rammebetegnelsen for området er uopdateret, og at grænsedragningen bør rykkes.
Området overordnet set bærer præg af at være gl. villakvarterer, dobbelthuse og grønne områder, med enkelte karrébebyggelser, især på sydsiden af Fr. sundsvej.
MEN i område 415 (områdebetegnelse B3) er der flere villaer mv., der er kommet med i. Med høje bebyggelsesprocenter og højde betyder, at der pludselig tårner en etagebebyggelse op overfor.
Jeg mener derfor, at grænsen bør gå anderledes - og har forsøgt at illustrere det nedenfor
(Den ubehjælpelige tegning illustrerer, at grænsen bør rykkes, således at flere af området enkeltstående huse samt dobbelthuse og 1½-2 etagesboliger medtages i plannr. 289 og dermed bliver til B2-ramme - ja gerne B1!)



Jeg håber, horisontsvaret er lesbart og tegningen giver mening.
mvh.
Jube Tange, Haberlea Allé 9.1.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Katja Skov Linde

Navn:
Katja Skov Linde
Postnr:
2300
By:
KBH S
Adresse:
Bergthorasgade 37, 2 tv

Jeg indstiller et forslag om arealet på Nokken (se vedhæftede), bliver godkendt til udstykning af kolonihaver.

Endvidere indstiller jeg et foreslag om at nogle af arealerne "reserveret til daghaver" (se vedhæftede), må blive ændret til "ikke varige kolonihaver".

Kære Borgerrepræsentation.

Jeg har nu forsøgt de sidste mange år at få en kolonihave i Kbh kommune. De sidste tre år har jeg været ude med sedler i haveforeningen Nokken, i håbet om at få et hus derude, men uden held. I maj måned, havde Nokken deres første opskrivning til venteliste. Her mødte 1600 mennesker op, hvor kun 75 var heldige at komme på listen

Endvidere har der, de sidste to gange Sønderbro haveforening har haft opskrivning, været over 700 fremmødte begge gange, hvor størstedelen igen måtte gå forgæves derfra.

Ydermere er ventelisterne generelt overbookede i div. kolonihaveforeninger, og der kan gå flere år for at kunne få en kolonihave. Det er selvsagt at jeg ikke er den eneste som oplever problematikken i vores kommune.

Hvad gør I for at efterkomme dette massive ønske og behov borgerne har, for flere kolonihaver i Københavns kommune?

Jeg har talt med Peter Høiriis (teknik-og miljøforvaltningen) som anslår at det omtalte areal ude ved Nokken er omkring 2000 m2, inden det når fredningsgrænsen. Det er i forvejen udlagt til rekreativt område (som normalvis indbefatter kolonihaver?), men med en klausul på at der netop ikke må bygges flere af slagsen. Hvordan kan dette være når nu behovet er så stort?

Dertil, viser kortportalen at der er udlagt arealer "reserveret til daghaver", men ingen kolonihaver? Jeg har fundet frem til fire arealer (igen, se vedhæftede). Kunne det overvejes at nogle af disse arealer blev udlagt til "ikke varige kolonihaver" i stedet?

Jeg glæder mig til at se hvad I kan gøre, for at imødekomme dette behov.

Mange hilsner,
Katja Skov Linde

Materiale:

20150617_144740 2.jpg [1]
20150617_144753.jpg [2]
20151014_124720.jpg [3]
20151014_124847.jpg [4]
20151014_125018.jpg [5]
20151014_125052.jpg [6]

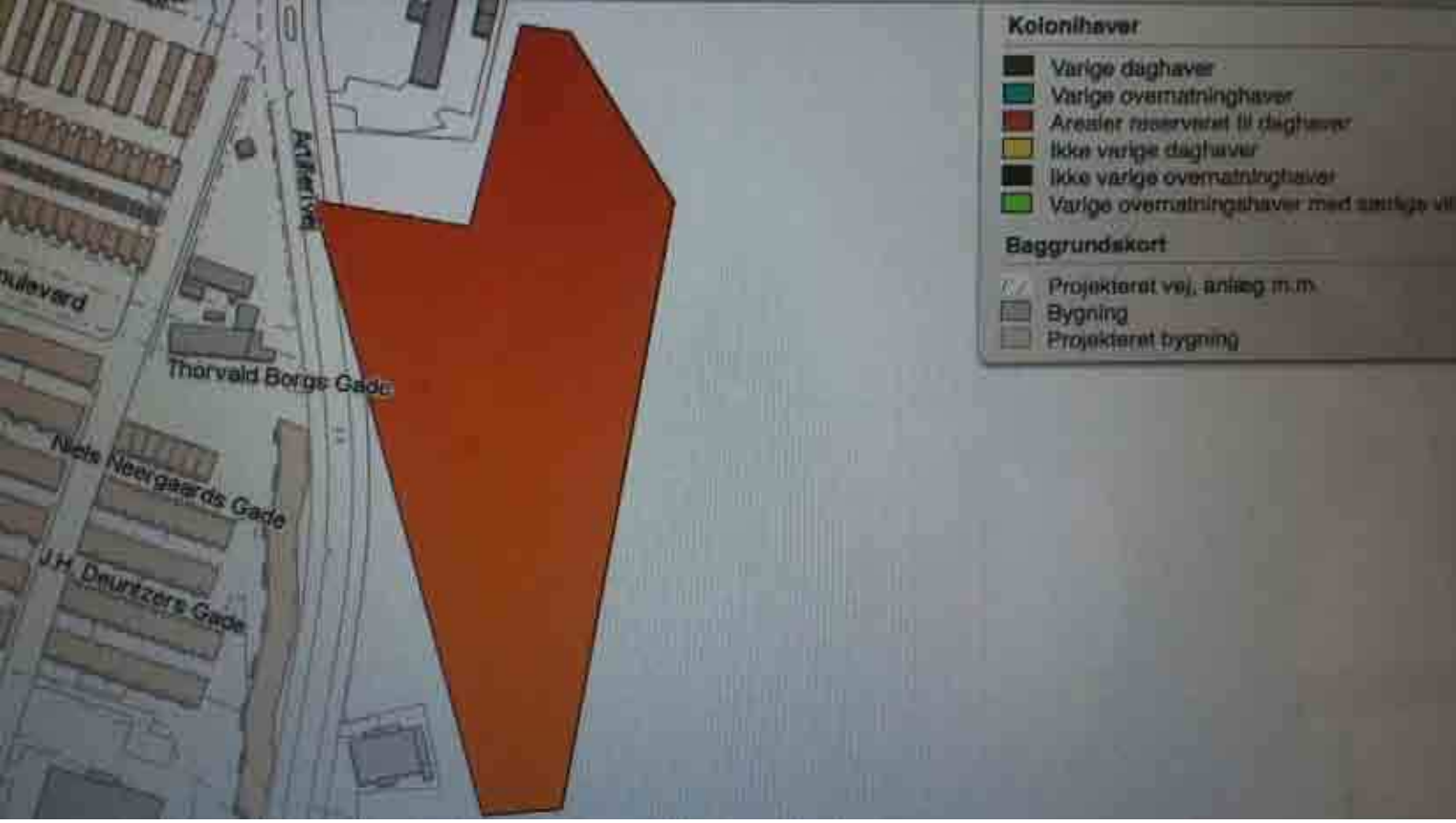
Høring:

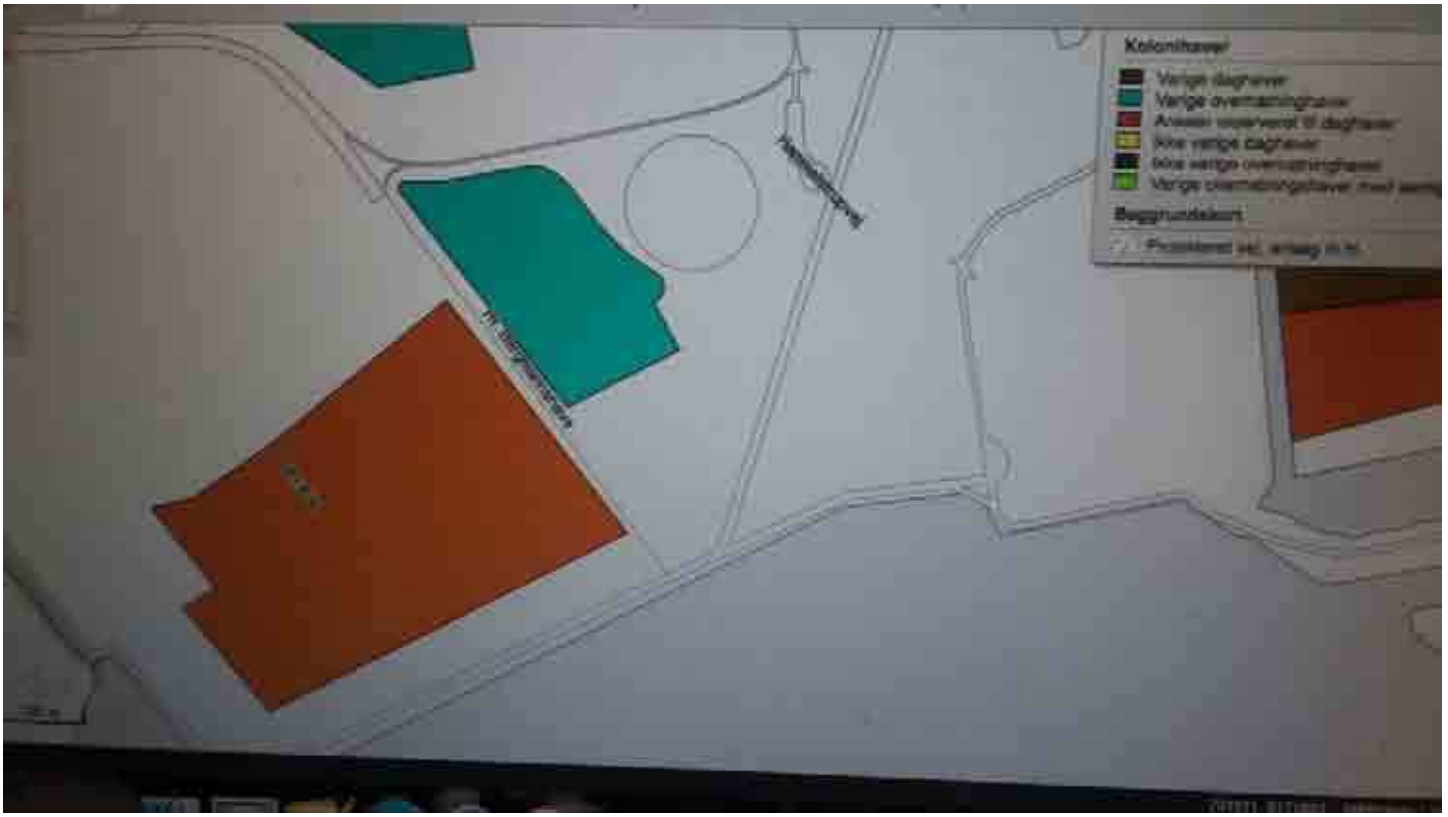
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [7]

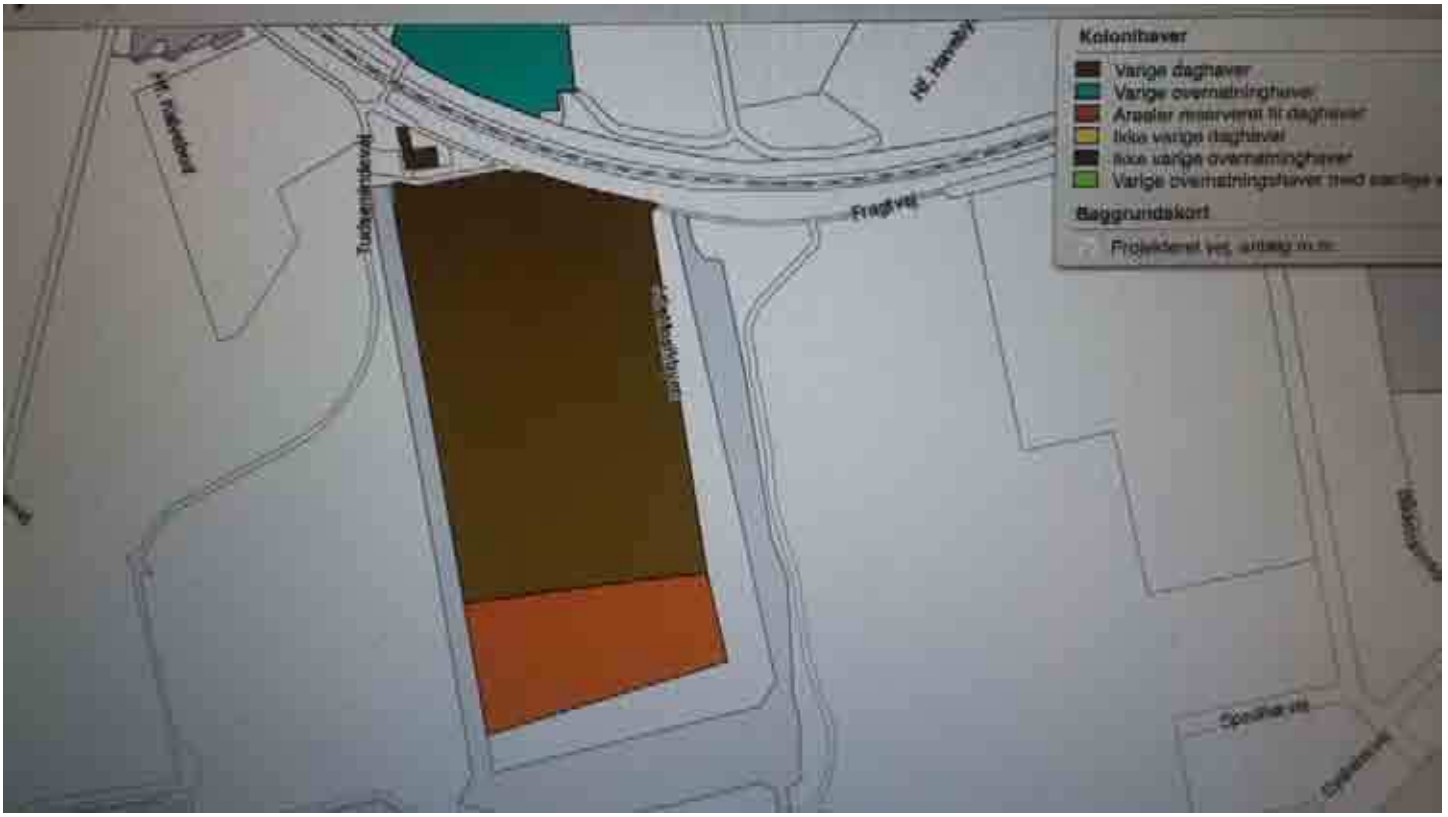
Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10634

Links:

[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20150617_144740 2.jpg
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20150617_144753.jpg
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151014_124720.jpg
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151014_124847.jpg
[5] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151014_125018.jpg
[6] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/20151014_125052.jpg
[7] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende


Kolonihaver
Varige daghaver
Varige overmatninghaver
Arealer reserveret til daghaver
Ikke varige daghaver
Ikke varige overmatninghaver
Baggrundskort
Projekteret vej, anlæg m.m
Bygning
Projekteret bygning
Thorvald Borgs Gade
Niels Neergaards Gade
J.H. Deuntzers Gade


Kolonihaver
Vange dagtrevir
Vange overnatningshaver
Areaer reservert til dagtrevir
Ikke vange dagtrevir
Ikke vange overnatningshaver
Vange overnatningshaver med
Bakgrunnskart


Kolonihaver
Varige dagnaver
Varige overnatningshaver
Arealer reserveret til dagnaver
Ikke varige dagnaver
Ikke varige overnatningshaver
Varige overnatningshaver med
Baggrundskort
Projekteret vej, anlæg m.m.
Fragtvej
Ny Havnevej
Ny Havnevej
Tuborgvej
Opudhavn

Tegning nr. 3 - Lodplan

S
P
Nokken Stra
Nokken Forgaden
Nokken
F
Nokken Hovedgaden
Lille Nok
A

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Keld Simonsen

Navn:
Keld Simonsen
Postnr:
1615
By:
Kbh V
Adresse:
Sankt Jørgens Allé 8, 1. th
Materiale:
Kommuneplan_KK_2015_KS_Hoeringssvar1.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10720

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommuneplan_KK_2015_KS_Hoeringssvar1.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Keld Simonsen
Sankt Jørgens Allé 8, 1. th
1615 København V

København V, 2015-10-16

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015

Velfungerende infrastruktur understøtter bæredygtig udnyttelse af potentialet i regionen
Trafikpolitikken omtales mest udførligt i kommuneplansforslaget i afsnittet på side 70. Jeg efterlyser en langt mere gennemarbejdet vision for trafikudviklingen til 2027.

I kommunen bør der indføres trafikpolitikken ”cyklerne forrest, bilerne bagest”. Cyklen er det hurtigste transportmiddel i kommunen når der måles dør-til-dør, cyklen er hurtigere end biler, taxier, toge, metro, busser og gang på de allerfleste strækninger. Cyklen har også andre fordele såsom den er miljørigtig, billig, støjsvag, fylder ret lidt, giver motion osv. Dette medfører at cyklen skal være den strategiske transportform i kommunen, og byplanlægningen hovedsageligt skal indrettes på cyklernes vilkår, hvor den nu er indrettet til bilerne.

Københavnerne selv har allerede fundet ud af cyklens strategiske betydning. 63 % af københavnernes egen pendling foregår i 2014 på cykel. Der har været god vækst i dette i de seneste år, og den gode trend bør fortsætte. Bl.a. med bedre fremkommelighed, og fjernelse af masser af restriktioner for cykler, hvor bilerne får fortrinsret. Supercykelstier, cykelkorridorer, fjernelse af ensretning for cykler, også højregrønt for cykler, når der er højregrønt for biler, grønne bølger for cykler, fjernelse af fangeøer, bedre cykelparkering og flere cykelparkeringspladser kan nævnes.

Den stærkt øgede cykeltrafik må medføre en omfordeling af budgetterne til fordel for cyklerne.

Også den gratis cykelmedtagning i den kollektive trafik bør udbygges, især til regional- og intercity-togene. Dette giver endog en økonomisk gevinst iflg. erfaringerne fra DSB S-tog og Lokalbanen A/S, hvor minimale indtægter på cykelbilletter erstattedes med pæne indtægter på persontransport, og dette uden væsentlige merudgifter hvor der er ledig pladskapacitet.

Kommunen bør overveje at opdele stationsnærhedsprincippet i et gangstationsnært og cykelstationsnært princip, hvor det sidste er et nyt princip, der er relevant i kommunen, hvor den skinnebårne trafik har en pæn og stigende andel af medtagne cykler. Afstanden for cykelstationsnære steder ifht. en station er cirka 2,5 km, hvor den ganstationsnære afstand er 600 m, i begge tilfælde svarende til cirka 10 minutters transport. Kommunen opfordres til at indarbejde cykelstationsnærhedsprincippet i kommuneplanen. Dette vil bl.a. indebære en større norm for antal cykelparkeringspladser, og en tilsvarende mindre norm for antal bilparkeringspladser på steder inden for den cykelstationsnære afstand fra stationer.

Omkring måling af trafik bør kommunen overveje at indføre målinger på antal person-km, også for gang, og også bibeholde måling på antal ture, inklusive gang. Turmålet fokuserer på mennesket, og medregner, at man kan have bosat sig gunstigt i forhold til arbejdsplads og andre trafikmål, hvor person-km fokuserer på teknikken og den samlede trafik. Målet for den samlede trafik for de enkelte ture med kombination af transportformer bør også opgøres, fx med fordeling på gang, cykling, kollektiv transport og bilkørsel.

Gang bør opprioriteres i forhold til bilerne, især i de centrale bydele. Cyklerne skal dog stadig prio-

riteres også i de centrale bydele for at mindske bilpendlingen til de mange arbejdspladser her.

Elementer til en samlet trafikvision for regionen er at udbygge intercity- og regionaltogforbindelserne til at være basisnettet for regionens kollektive transport, med flere forbindelsesveje og hyppigere og hurtigere tog, hvor også den nye Ringstedbane benyttes, og Ny Ellebjerg udnyttes som nyt trafikknudepunkt. Regionaltogs- og S-togsnettet bør opgraderes med hurtigere togmateriel og banelegemer godkendt til højere hastigheder. Nye togstrækninger og S-togstrækninger bør etableres.

Investering i metro og letbaner bør droppes, da cyklen generelt er hurtigere i en dør-til-dør transport, plus at cyklen har en lang række andre fordele. Pengene kan langt bedre bruges på at forbedre forholdene for cyklerne og regional- og intercity-togene.

Miljøpolitik
Det bemærkes at luftforureningen medfører cirka 300 dødsfald om året i kommunen, et tal der er alarmerende stort, og langt større end antal trafikdræbte i kommunen. Kommunen opfordres derfor til at fremme en stærkt øget indsats på luftforureningsområdet. herunder at indføre miljøzoner på linje med de tyske Umweltzoner, som er gældende i mange tyske storbyer. Særligt forureningen fra dieseldrevne køretøjer, inklusive biler, taxaer, varebiler, qlastbiler, busser og toge, ser ud til at generere meget farlig forurening med partikler og NOx.

Med venlig hilsen
Keld Simonsen

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kgs. Enghave Lokaludvalg

Navn:
Kgs. Enghave Lokaludvalg
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Wagnersvej 19

Høringssvaret er vedhæftet som pdf-fil

Materiale:
1510 Høringssvar Kommuneplan 15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10714

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/1510 Høringssvar Kommuneplan 15.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

Kommuneplan 15 – Den sammenhængende by

Kgs. Enghave Lokaludvalg har på sit møde d. 24. september 2015 behandlet Kommuneplan 15 – Den sammenhængende by, og ud fra denne behandling er svaret færdigbearbejdet på Bymiljøudvalgets møde d. 15. oktober 2015.

Lokaludvalget er glad for målsætningen om at bevare byens eksisterende grønne og rekreative arealer og brug disse bedre. Vi ønsker i den forbindelse, at Sydhavnstippen opprioriteres med sine unikke rekreative muligheder, også den nordlige del, som ikke er medtaget på oversigtskortet s. 46 – hvilket er en fejl.
Se kortet nedenfor, for korrekt angivelse af O1-området med plannummer 1315.

I forbindelse med at rammen for området 1908 og 1044 ændres til J1*, som angivet på kortet ovenfor, ønsker Kgs. Enghave Lokaludvalg, at den i dag ubebyggede del af dette område i stedet for ændres til et O1-område. Dette mener vi, et led i sikring af grønne arealer til byens voksende befolkning. Særligt matrikel nr. 481 bør bevares grøn, eftersom den arkitektoniske udformning af den kommende genbrugsstation på Bådehavnsgade (matrikel 445) netop er tænkt i samspil med grønne omgivelser.

Lokaludvalget støtter Aalborg Universitets idé om en færge, der ombygges til kollegium og som kan placeres ved Frederiks Kaj i husbådeområdet (V-området) med plannummer 2007.
Umiddelbart ser det dog ikke ud til, at det kan passe ind i rammerne for husbåde. Hvis det er nødvendigt for tilladelsen af en færge med kollegium, vil Lokaludvalget ønske, at rammerne for større ombyggede fartøjer ændres, så de ikke kun gælder fartøjer med publikumsrettede funktioner, men også for f.eks. kollegier.
Det er også svært at gennemskue, om den ønskede placering er på et af de udpegede områder med særlige bestemmelser, hvilket er en forudsætning for placering af en kollegiefærge. Hvis det ikke er tilfældet ønsker Lokaludvalget, at der skabes rammer for sådan en færge.

Med venlig hilsen
Joan Røge, formand for Lokaludvalget og Ann Vikkelsø, Formand for Bymiljøudvalget
P.v.a. Kgs. Enghave Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Peter Grubert

Navn:
Peter Grubert
Virksomhed / organisation:
KNH Gruppen A/S
Postnr:
2650
By:
Hvidovre
Adresse:
Hammerholmen 47

Som ejer af ejendommen Provstevej 5 indstilles det, at Kommuneplan 2015 ændres, således at kommuneplanrammen for ejendommen Provstevej 5 ændres fra C1-område, til boliger og serviceerhverv, til en B4-ramme til boliger på samme måde som området på den anden side (den sydvestlige side) af Theklavej. Dette ønskes for at opnå en højere bebyggelsesprocent. En C1-ramme har en bebyggelsesprocent på 110, og en B4-ramme har en bebyggelsesprocent på 150. Der er meddelt byggetilladelse, men den har krævet dispensationer fra den gældende lokalplan 261 "Provstevej". Projektet, der er meddelt byggetilladelse til, har en bebyggelsesprocent på 145. Ændres Kommuneplan 2015 som her foreslået sikres det, at en evt. ny lokalplan for området vil kunne være på linje med såvel Kommuneplanen som den meddelte byggetilladelse.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10701

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kirsten Olsen

Navn:
Kirsten Olsen
Postnr:
1441
By:
København
Adresse:
Midtdyssen 32

Høringssvar til Kommuneplan 2015
Jeg vil hermed gøre opmærksom på, at jeg gør indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.
Christiania bør nævnes i kommuneplanen, som et eksperimenterende område i byen, hvor beboelse og værksteder kan udvikles og bidrage til områdets rekreative kvaliteter.
I tråd med kummuneplanens overordnede mål om CO2 neutral by og fortætning bør planlægningen understøtte Christianias ønske om at udnytte tagetager til beboelse og tagflader til solceller.
Christiania er ikke en park uden beboere, vi er et åbent fællesskab og vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker. Christiania er også et kulturlag, som skal beskyttes og udvikles. I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.
Jeg håber at der kan udarbejdes et kommuneplantillæg for Christiania, som sikrer rammer for en løbende udvikling af områdets særlige kvaliteter: eksperimenterende boligbyggeri, rekreative områder hvor natur og beboelse er i vekselvirkning, bilfrit område i byen, den sociale sammenhængskraft som selvforvaltningen giver.
Venlig hilsen
Kirsten Olsen
Christiania, Dyssen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10601

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Karsten Kronborg

Navn:
Karsten Kronborg
Virksomhed / organisation:
Kløvermarken A/S
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Kløvermarksvej 70
Materiale:
Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret.pdf [1]
Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10715

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret_0.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar: Kløverkvarteret bør indskrives som fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015

En samlet grundejerkreds indstiller, at Kløverkvarteret (tidligere Kløverparken) indskrives som et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015.

Indledning

Københavns Kommune går nu ind i den afgørende høringsrunde forud for vedtagelsen af Kommuneplan 2015, der overordnet set er en visionær og fremsynet plan.

Københavns Kommune overser imidlertid en strategisk vigtig mulighed for at gøre planen komplet, herunder skabe den sammenhæng i byens udvikling, som Kommuneplanen tilstræber.

En af hovedstadens mest oplagte muligheder i forhold til at realisere ambitionen om at skabe boliger i en sammenhængende by, Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken), er således *stadig* ikke er prioriteret i byens udviklingsplaner. Det til trods for, at Kløverkvarteret med sine 420.000 m^2 vil kunne dække et boligbehov til 10.000 nye københavnere.

Vi indstiller derfor, at Kløverkvarteret rykkes ind i Kommuneplan 2015.

Denne indsigelse vil tydeliggøre og redegøre for, hvorfor Kløverkvarteret passer perfekt ind i kommunens planstrategi 2015 samt hvorfor et første delområde i direkte tilknytning med den eksisterende by bør igangsætte og planmodnes allerede nu.

Kløverkvarteret kort

Kløverkvarteret, ligger i direkte forlængelse af den attraktive del af Amagers rekreative østkyst, men fremstår i dag som et ingenmandsland

En udvikling af Kløverkvarteret betyder, at området åbnes og ryddes op, og at en af Københavns mest forurenede grunde håndteres og gøres tilgængelig for byens borgere. Denne oprydning vil være til gavn for København og byens nuværende og fremtidige borgere.

Kløverkvarterets tre ejere indstiller nu i fællesskab, at Københavns Kommune anerkender områdets udviklingspotentiale og løfter Kløverkvartret ind i byens planstrategi.

Kløverkvarteret som en vital del af Kommuneplan 2015

Med bystyrets forslag til Kommuneplan 2015 tegner der sig en række strategiske temaer, der alle spiller godt sammen med en udvikling af Kløverkvarteret som en naturlig del af København.

Skanska A/S
Havneholmen 25, 1.
1561 København V

Tlf. +45 44 68 06 65
www.skanska.dk

CVR nr. 18 06 23 85

IBAN: DK65 3000 3138 382990
Swift: DABADKKK

Kontaktoplysninger:
Peter Nymann
Mobil tlf. +45 21 68 61 02
Peter.nymann@skanska.dk

1) En grøn boligby

København *mangler* billige boliger. Kløverkvarteret vil kunne opdeles i etaper og indledningsvis kunne benyttes til billige boliger - både almene boliger, lejeboliger samt kollegie- og ungdomsboliger – og på lang sigt til *alle former* for boliger, så byen opnår et blandet kvarter. Kvarteret vil kunne løse en væsentlig del af Københavns boligefterspørgsel.

Kløverkvarteret vil som en ny bæredygtig bydel kunne rumme alle muligheder for at kombinere store grønne arealer med attraktive boligarealer. Kvarteret, der er nabo til Kløvermarkens fredede boldbaner har således mulighed for anlæggelse af både rekreative parkområder, løberuter og let adgang til Amagers grønne områder.

Ved at medtage Kløverkvarteret i kommuneplanen 2015, vil det skabe incitament for grundejerne til at starte en bæredygtig miljø oprensning, med nye innovative grønne løsninger og anvendelse af overskudsjord fra Metrobyggeriet samt igangværende byggerier i København.

Der er med andre ord mange bæredygtige argumenter for at udvikle Kløverkvarteret i etaper som en del af Kommuneplan 2015.

2) En sammenhængende by

Kløverkvarteret er geografisk set det område, der tydeligst forbinder nord og syd Amager med resten af byen. Kvarteret ligger i luftlinje bare to km fra Kongens Nytorv og halvanden km fra Amager Strandpark – to af byens mest prisværdige steder. Ydermere finder man flere af universiteterne lige i nærheden.

Alligevel ligger Kløverkvarteret i dag hen med et plangrundlag til industriformål.

Hvis Kløverkvarteret bliver en del af udviklingsstrategien i Kommuneplanen 2015, vil det understøtte *både* planstrategien om en by, der geografisk hænger bedre sammen *og* en udviklingsdrevet investeringsvillighed som også understøtter visionen om et "Greater Copenhagen".

Også socialt vil en aktivering af grunden kunne skabe sammenhæng. Kløverkvarteret indeholder alle muligheder for at kombinere alment boligbyggeri med private boliger samt opføre daginstitutioner, skoler, sportsanlæg, og rekreative områder.

Hvis Københavns politikere mener "sammenhæng" alvorligt, bør Kløverkvarteret have en plads i Kommuneplan 2015.

3) Kvalitet i bylivet

Kløverkvarteret ligger fantastisk placeret med Kløvermarkens fredede grønne arealer mod sydvest, vandet mod nordøst og Amagers bælte af lystbådehavn og strandpark mod sydøst. Der er

endvidere som nævnt rig mulighed for på selve området at etablere store, offentligt tilgængelige grønne områder, løbestier og cykelruter.

I dag står Kløverkvarteret som det komplet modsatte: Et levn fra en tid, hvor man accepterede en beskidt industrizone langt tættere på centrum. Hvis kvarteret ikke løftes ind i kommunens udviklingsplaner, risikerer København, at området bebygges med flere industrivirksomheder i henhold til det gældende plangrundlag.

Indskrives Kløverkvarteret i kommunens planstrategi, vil grundejerne naturligvis respektere den igangværende industri og være meget opmærksomme på de specielle sikkerhedsforanstaltninger og sikkerhedsafstande, som især aktiviteterne på Prøvestenen kræver.

4) Vækst og arbejdspladser

Ved at gennemtænke Kløverkvarterets nuværende position som industriområde til en mere blandet byfunktion, tilbyder Kløverkvarteret oplagte muligheder for at blande erhverv med boliger. Området vil således kunne spille en fremtrædende rolle som område for iværksætteri, innovation og kulturelle aktiviteter – alt sammen i tråd med kommunens ønske om at skabe arbejdspladser i byen.

En midlertidig aktivering af Kløverkvarteret i kombination med en permanent udviklingsplan for området vil samtidig betyde konkrete arbejdspladser i form af øget aktivitet og byggeri i området.

Hvis ikke kvarteret indskrives i Kommuneplanen risikerer området at falde hen som en inaktiv, tillukket og industritomt uden aktivitet og vækstpotentiale.

Opsummering

Som tydeliggjort herover er der kun gode grunde til at løfte Kløverkvarteret ind i byens strategiske udviklingsplaner.

Der findes ikke bedre, større og mere centralt udviklingspotentiale i København, end det Kløverkvarteret repræsenterer. Dertil kommer, at områdets uforløste potentialer for attraktive kvadratmeter til almindelige borgere samt en bedre sammenhængende by passer perfekt ind i den kommuneplanstrategi, som et flertal af Borgerrepræsentationen er enige om.

Grundejerne har udarbejdet vision for området, men har ingen forudindtagede krav til, *hvordan* Kløverkvarteret skal udvikles. Området giver mulighed for en udviklingsplan i etaper, der tager højde for byens samlede behov på kort og lang sigt. Dette kan ske i et tæt samarbejde, hvor grundejerne bidrager aktivt. Men det kan kun ske, hvis kvarteret inddrages langt tydeligere i Kommuneplan 2015.

Grundejerne er også indstillede på at diskutere forskellige midlertidige løsninger og en generel åbning af området for offentligheden, så kendskabet til kvarteret øges. En indskrivning i Kommuneplan 2015 vil således kunne frigøre væsentlige investeringer fra grundejerne.

Vi indstiller dog først og fremmest, at Kløverkvarteret indskrives som et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015, da dette kan tilføre København langt større værdi.

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

Med venlig hilsen

Skanska A/S	**Øens Invest A/s**	**Kløvermarken A/S**
Peter Nymann-Jørgensen	Thomas Damm	Karsten Kronborg
Adm. direktør	Adm. direktør	Adm. direktør

Bilag 1: Vision for Kløverkvarteret

KLØVERKVARTERET

Udviklingskoncept

Skanska A/S

15.10.2015

Kløverkvarteret udgør det fremtidige aktive forbindelsesled mellem Kløverparken, Amager Bakke og Amager Strand. I dag fremstår området alene som et ingenmandsland, der afskærer tre vigtige københavnerdestinationer.

Med en strategisk udviklingsplan for Kløverkvarteret kan vi kickstarte et nyt aktivt friluftskvarter, der binder en voksende by sammen med et innovativt bolig-, kultur- og erhvervsliv.

HVAD GIVER KLØVERKVARTERET?

Kløverkvarteret tilbyder byen en samlet vifte af unikke fordele :

1. Plads til flere københavnere. Vi kommer Hovedstadens behov for boliger i møde.

2. Bæredygtig byudvikling. Vi igangsætter en miljøhåndtering og klimasikring af et forurenet Kløverparksområde og omdanner det til et rekreativt og aktiv kvarter for byens borgere, dyreliv og miljøet generelt.

3. Flere arbejdspladser i København. Vi udvikler en del af området til serviceerhverv og inspirerer til nye kreative erhverv.

4. Kvalitet i byen. Vi åbner området og skaber en aktiv destination for hele byen. Kløverkvarteret brander København som et trygt, aktivt og attraktivt område og skaber sammenhæng til Østamagers rekreative tilbud.

5. En sammenhængende by. Vi udvikler inden havnetunnellen og metroen er etableret for at sikre lavere grundpriser til gavn for børnefamilier, studerende og byens ″varme hænder″. Den sydlige del af Kløverkvarteret kan udvikles nu uden en havnetunnel og metro.

UDVIKLINGSSTRATEGI

Kløverkvarteret bygger på en robust og strategisk udviklingsplan bestående af to spor

Kløverkvarteret - *et langsigtet spor*

1. Kløverkvarteret imødekommer ønsket om flere almene boliger på attraktive grunde i Københavns Kommune.

2. Kløverkvarteret skaber et nyt byområde med blanding af forskellige boligformer. Københavns Kommune kan påvirke området både midlertidigt og permanent.

3. Kløverkvarteret er bygget op om en organisk etapeopdeling og viderefører udviklingen i de omkringliggende områder.

1. Kløverkvarteret sikrer en langsigtet bæredygtig håndtering af jordforureningen.

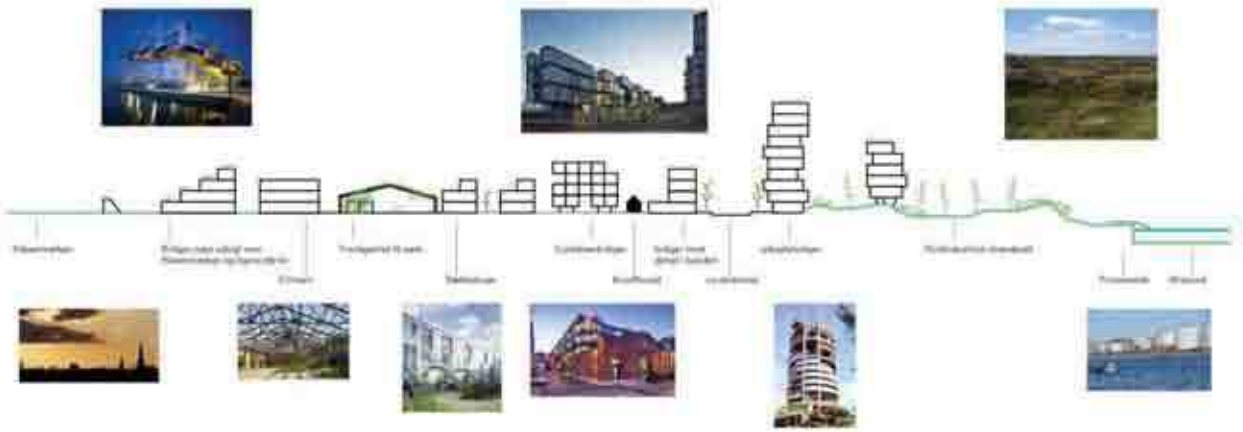
Prøvegrunden – *et midlertidigt spor*

1. Kløverkvarteret skaber et testområde, der bliver foregangseksempel for miljømæssige løsninger for industriområder.

2. Kløverkvarteret skaber en urban strandpark.

3. Kløverkvarteret kommer til at kunne rumme pladskrævende aktiviteter, koncerter mv. tæt på metro.

4. Kløverkvartet giver plads til iværksættere.



IDENTITET

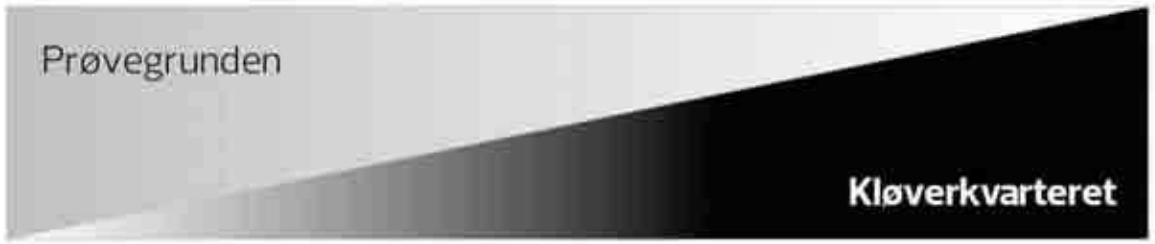
Kløverkvarteret – igangsættes med Prøvegrunden
Kløverkvarteret er Københavns fremtidige permanente, grønne og levende bydel for alle. Kløverkvarteret skaber fornyet sammenhæng i byen og giver adgang til det gode aktive liv midt i byens puls.

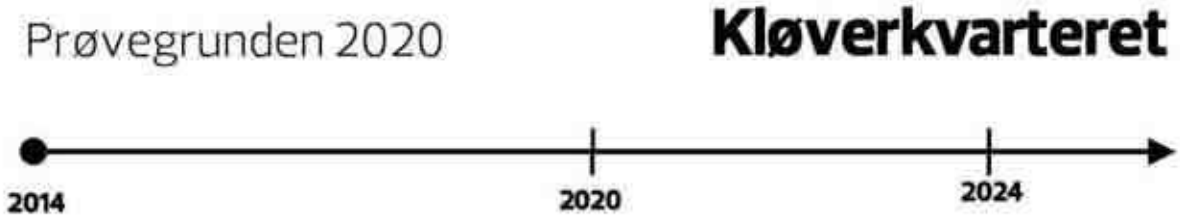
Prøvegrunden ***- frem mod 2020***
Kløverkvarteret bygger på en langsigtet vision om et levende og attraktivt bykvarter, som igangsættes med den midlertidige urbane playground "Prøvegrunden". Her afprøves nye midlertidige måder at bo, bygge og udfolde sig på i byen.

Med områdets postindustrielle rammer som udfoldelsesrum og med udsigt til Prøvestenens rå siloer giver vi plads til et levende, legende og lærende byudviklingsmiljø, hvor storbyens behov for billige boformer og nye livsformer og udfoldelsesformer afprøves i praksis.

Kløverkvarteret – ***frem mod verden***
Kløverkvarteret udgør det samlede byudviklingsprojekt, fra midlertidige funktioner til permanente løsninger. Udviklingsstrategien tager medansvar for byens udvikling med afsæt i et midlertidigt eksperimentarium for fremtidens gode blandede by, der giver plads til alle.

Til gavn for byens borgere og til inspiration for andre byer.





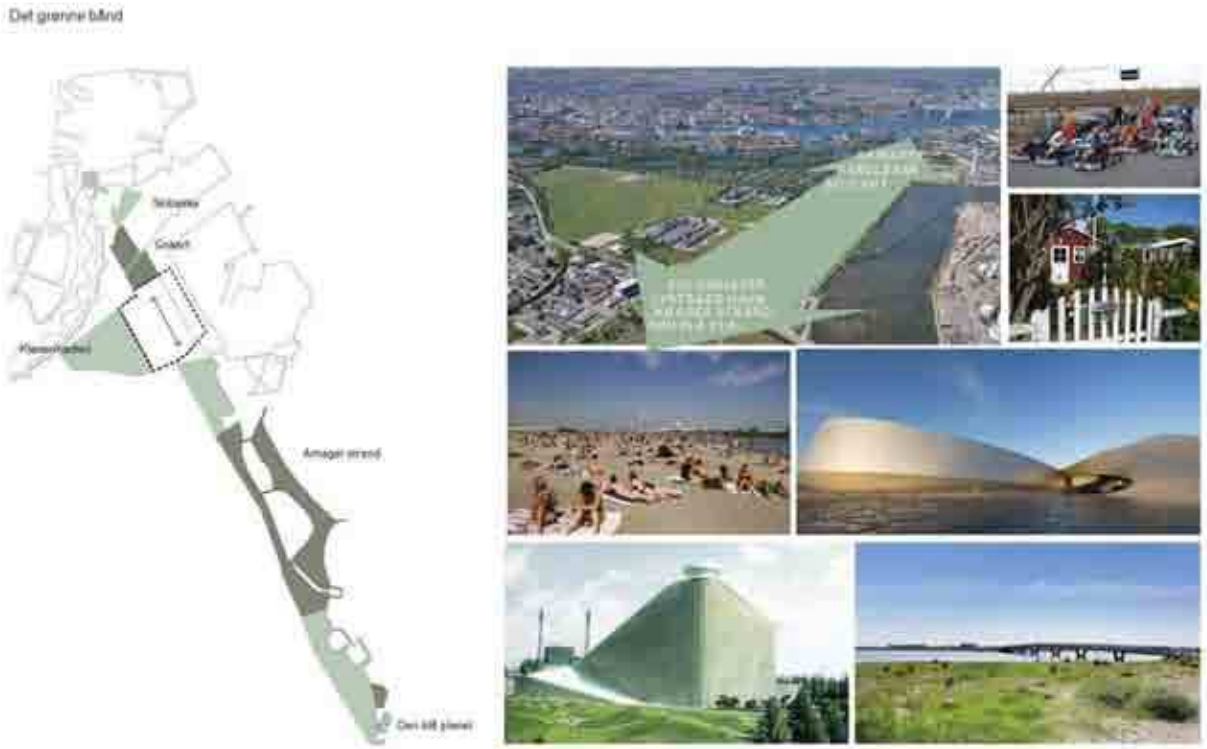
VISION – BYBÅNDET

Området er en del af Amagers østkyst. Et 100% menneskeskabt landskab udviklet gennem de sidste 200 år fra nord mod syd. Området er fladt og inddelt i 3 nord sydgående bånd: Bybåndet, det rekreative bånd og det blå bånd.

1.
Bybåndet et bebyggelsen langs Amager Strandvej. En bebyggelse som i den sydlige del primært består af villaer. Den midterste del omkring Øresund Strandvej har været et stort industriområde som i gennem de sidste 20 å har været under omdannelse til nye boligområder. Mod nord ligger en større kolonihaveforening.

VISION – DET GRØNNE BÅND

2.
Det grønne bånd er området der ligger mellem vandet og Amager Strandvej. Et område som med åbningen af Amager Strandpark, den Blå Planet og den kommende skibakke og lukning af Gasværket er gået fra at være en trist kyststrækning med dårligt lavt badevand og nogle kolonihaver til at være et af Københavns største rekreative områder.



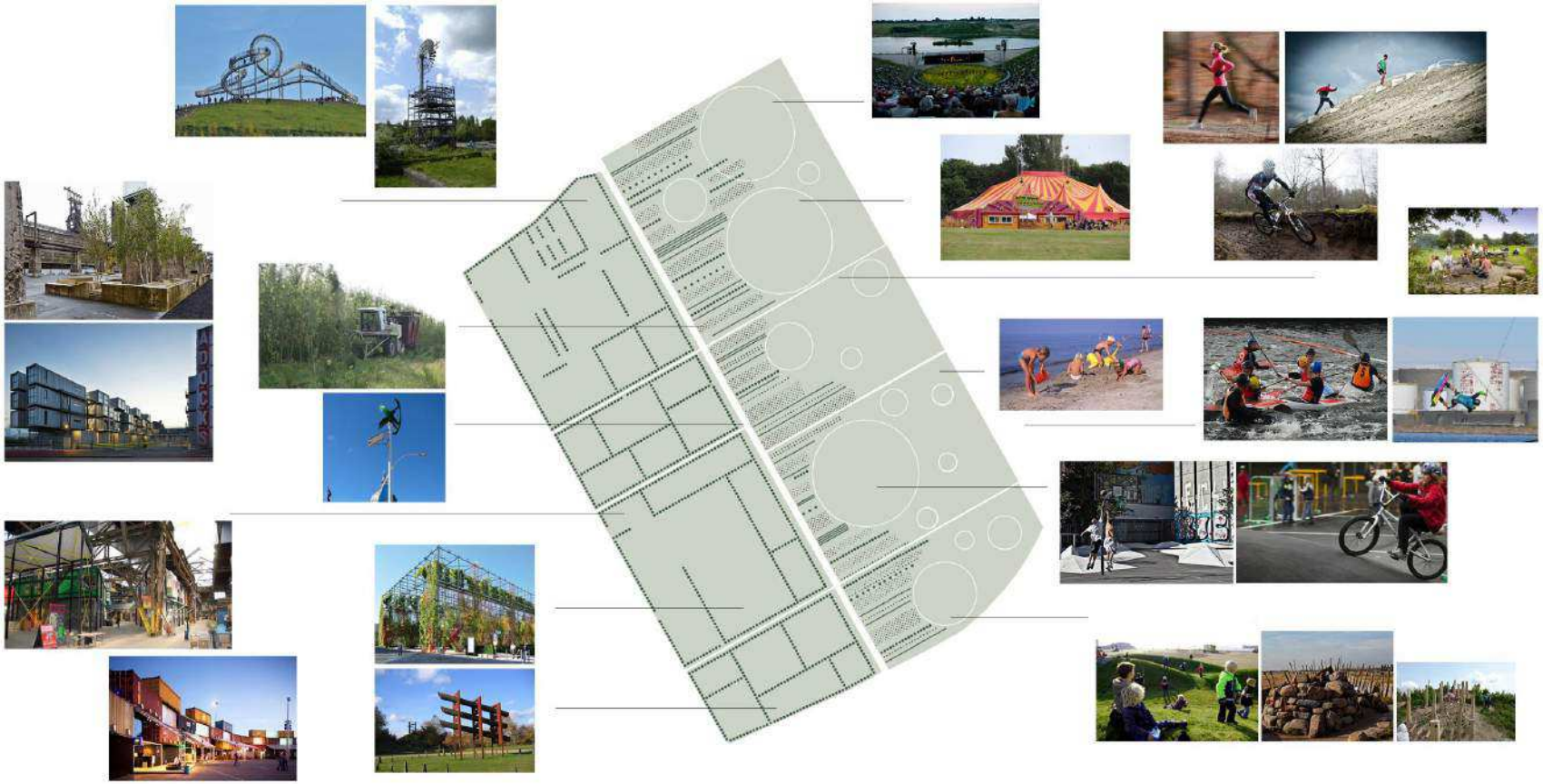
VISION – DET BLÅ BÅND

3. Det Blå Bånd er kysten langs Amagers østkyst. Et vandområde som med sin lave vandstand og stille vand danner ramme om mange vandsportsaktiviteter, såsom kajakroning, roning, havsvømning, kabelwaveboard, kitesurfning og meget andet.

For at skabe sammenhæng med resten af Amager Østkyst har disse tre bånd har været vores afsæt for organiseringen af Prøvegrunden.

Det blå bånd

PRØVEGRUNDEN – AKTIVITETER



PRØVEGRUNDEN – LANDSKABSTYPER

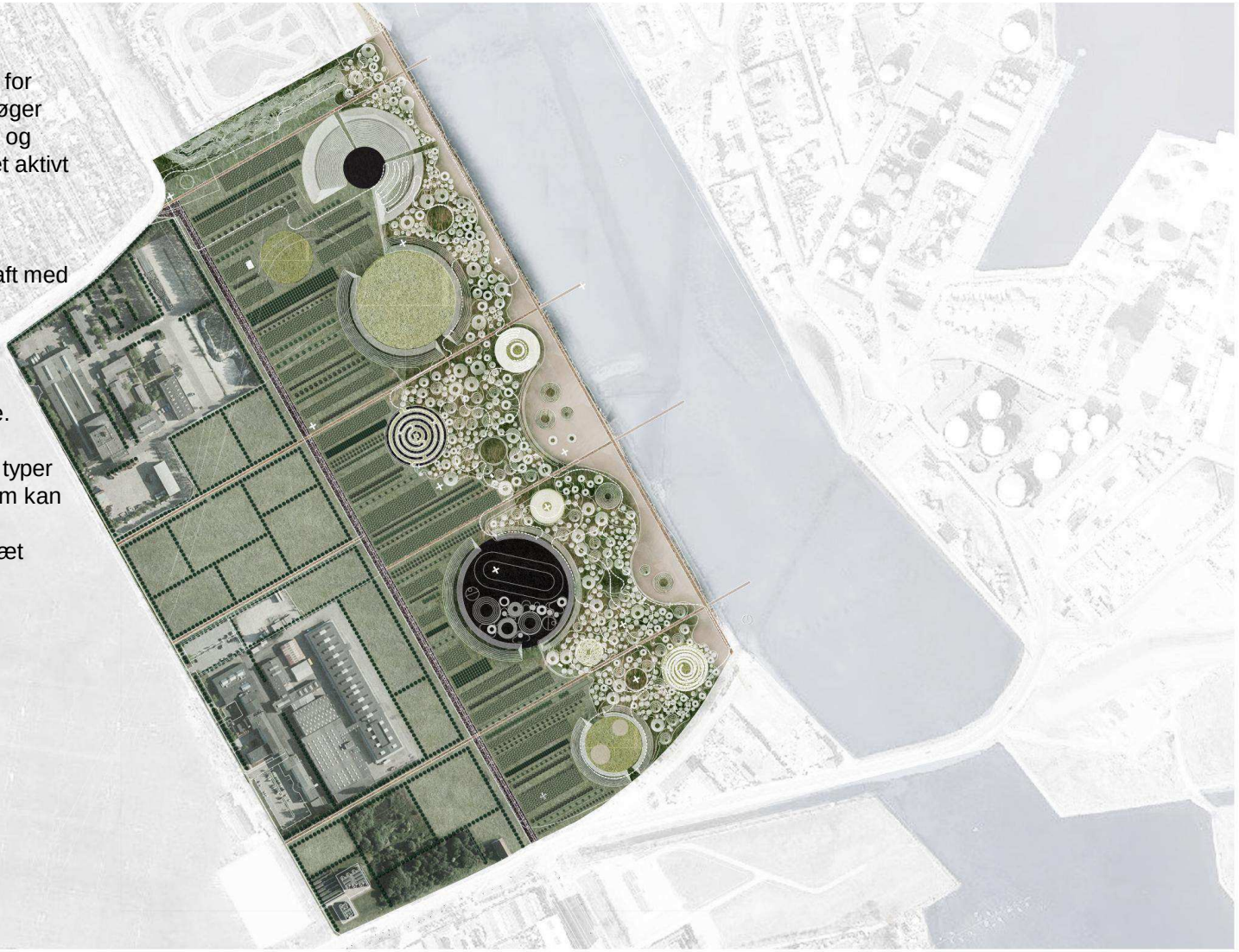
KLØVERKVARTERET MASTERPLAN

Visionen er at skabe en tæt og aktiv friluftsby for børnefamilier, studerende og borgere, som søger fordelene ved at bo sammen tæt på centrum, og hvor der samtidigt er mulighed for at udleve et aktivt friluftsliv både til vands og til lands.

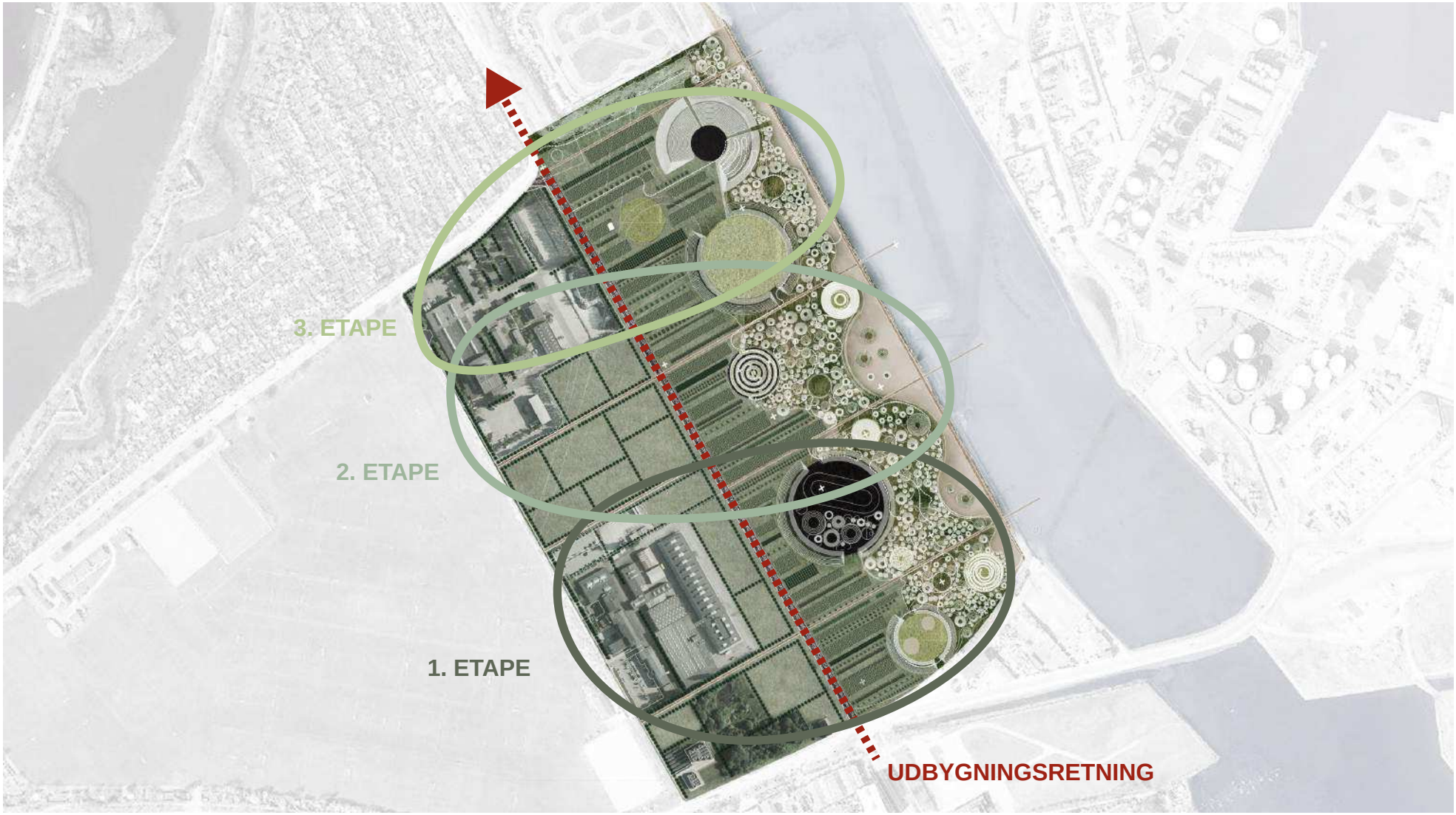
Kløverkvarteret bygger videre på områdets potentialer og sikrer stærk sammenhængskraft med de tilstødende områder.

Kløverkvarteret skal være et område, hvor storbyens borgere kan tage aktiv part i at omdanne området til en aktiv friluftsby for alle.

Et unikt aktivitetslandskab som driver for nye typer aktiviteter og friluftsliv i midten af byen, og som kan ses i sammenhæng med hele Østamagers rekreative kystlandskab. En aktiv frilufts- og tæt boligby, som udvikles i etaper.



VISION - ETAPE



Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Robert Olsen

Navn:
Robert Olsen
Virksomhed / organisation:
Kofoeds Skole.på vegne af flere organisationer
Postnr:
2300
By:
København S.
Adresse:
Nyrnberggade 1
Øvrige kontakt- oplysninger:
41733255

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Høringsvar/indsigelse til Forslag til Kommuneplan 2015

Kofoeds Skole har med interesse gennemlæst forslag til Kommuneplan 2015. Kofoeds Skole er enige med Københavns Kommune i de visioner, som ligger i kommuneplanen. Visioner om at gøre København til en grøn boligby, en sammenhængende by, en by med høj kvalitet i bylivet, sammen om vækst og arbejdspladser - et ”Greater Copenhagen”. Denne indsigelse vedrører Kofoeds Skoles område: Amager øst, Nyrnberggade 1 (Nyrnberggade, Jenagade og Holmbladsgade). Matriklerne 16 al og 16 af med tilhørende vejarealer.
Kofoeds Skoles vision for fremtiden
Kofoeds Skole har i samarbejde med elever, medarbejdere og naboer arbejdet med en vision for Kofoeds Skole i fremtiden. Processen har været støttet af Realdania og har resulteret i en omfattende og ambitiøs visionsplan for Skolen udvikling.
Kofoeds Skole ligger i en bydel i rivende udvikling, hvor omfattende nybyggeri af ejerlejligheder er med til at skabe et attraktivt kvarter med en central beliggenhed i København. Kofoeds Skole ønsker at være en del af den positive udvikling. Vi vil åbne op mod byen og bidrage med mangfoldighed og aktivitet i bybilledet.
Med udgangspunkt i tankerne om en ”storbylandsby” har Kofoeds Skole indledt et samarbejde med Boligselskabet KAB, hvor målet er at fortætte skolens område med attraktive almene boliger til familier og små billige boliger til skolens elever. Vi vil lave et fællesskab i byen, hvor beboere med forskellige baggrunde og ressourcer kan bidrage på forskellig vis til et socialt bæredygtigt nærmiljø. Der har været afholdt indledende møder med Københavns kommunes socialforvaltning og Teknik og miljø forvaltning om dette.
Kofoeds Skoles vision for fremtiden fokuserer også på udvikling af Kofoeds Skoles socialøkonomiske potentiale. Dette for at udvikle det sociale arbejde og udvikle en række socialøkonomiske butikker og initiativer f.eks. ved at anvende kantzonen mod Holmbladsgade og Nyrnberggade, til forskelligartede butikker med salg af produkter fra skolens værksteder. Kofoeds Skoles værksteder vender i dag indad mod skolens egen

verden. Dette skal åbnes op og vendes mod den øvrige by. Butikkerne kan danne ramme om møde mellem Kofoeds skole udsatte borgere og borgere i resten af bydelen.
Det sidste vigtige element i strategien er at bæredygtighed tænkes ind i de initiativer, der udvikles på skolen.
Hele visionsplanen ligger på:
http://kofoedsskole.dk/omos/organisation/kofoedsskoleifremtiden.aspx [1]

Høringssvar til kommuneplanen
For at realisere denne vision om Kofoeds Skole i fremtiden beder vi om følgende ændringer i forhold til det foreliggende forslag til kommuneplan:
1. Detailhandels bestemmelser:
Matriklerne ligger netop uden for det angivne Bydelscenter.
Som nævnt, arbejdes der i Kofoeds Skoles visionsplan med at gøre kant zonen i Holmbladsgade/ Nyrnberggade mere aktiv ved at etablere socialøkonomiske butikker med salg af produkter fra Kofoeds Skole. Herud over ønskes en aktiv facade imod Kofoeds Plads/Jenagade. Kofoeds Skole vil derfor bede om at Kommuneplanen skaber mulighed for at etablere op til 700m2 butiksareal på Kofoeds Skoles areal.
Sædvanlig butiksstørrelse maksimalt på 200 m2 er passende, dog indeholder visionsplanen én butik på 320 m2 (Kofoed Shoppen). Her sælges primært ”egne produkter”.

2. Områdebestemmelser S2:
For at realisere visionen om en storbylandsby, hvor der fortættes med nye almene boliger til familier og skolens elever, beder vi om, at det efter den nye kommuneplan bliver muligt at bygge op til 40 % boliger (ift. de 25 % i forslaget til kommuneplanen) på området.

3. Da visionen arbejder med en samlet plan for hele Kofoeds Skole, og vi ønsker et robust planlægnings værktøj, ønskes at de to matrikler i forhold til Kommuneplan bestemmelser betragtes som én matrikel.
Kofoeds Skole beder om lydhørhed for disse ønsker, og uddyber gerne baggrunden samt visionerne bag anmodningen.

Materiale:
Indsigelse til Kommuneplan Kofoeds Skole 2015.docx [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10587

Links:
[1] http://kofoedsskole.dk/omos/organisation/kofoedsskoleifremtiden.aspx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse til Kommuneplan Kofoeds Skole 2015.docx
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kultur- og Fritidsforvaltningen

Navn:
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Virksomhed / organisation:
Københavns Kommune
Postnr:
1602
By:
København V
Adresse:
Nyropsgade 1
Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015 ”Den sammenhængende by” - Kampsportens Hus_DOCX.PDF [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10597

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015 ”Den sammenhængende by” - Kampsportens Hus_DOCX.PDF
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

KØBENHAVNS KOMMUNE
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Fritid KBH

06-10-2015

Sagsnr.
2015-0066924

Dokumentnr.
2015-0066924-76

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Att. Ingvar Sejr Hansen

Høringssvar til Kommuneplan 2015 "Den sammenhængende by"

Med Budget 2016 er det besluttet at Kampsportens Hus skal placeres på Skodagrunden ved Nørrebro Station. En etablering af byggeriet forudsætter imidlertid en ændring af planrammen. Kultur- og Fritidsforvaltningen anmoder derfor om, at den eksisterende kommuneplanramme for Skodagrunden ændres til et O-område i Kommuneplan 2015.

Tabel 1: Forslag til konkrete rammeændringer

Navn	Eksisterende Kommuneplan 2011 ramme	Baggrund	Forslag til Kommuneplan 2015 ramme
Bispebjerg			
Skodagrunden, Utterslev. Matriklerne: 6bq, 6bp, 7000x	C2, B4	Med Budget 2016 er det besluttet, at Kampsportens Hus skal placeres på Skodagrunden.	O-område der muliggør etablering af op til 3000 m^2 offentlig bebyggelse (Kampsportens Hus).

Med venlig hilsen

Mads Kamp Hansen

BILAG
Bilag 1 - Kort over Skodagrunden

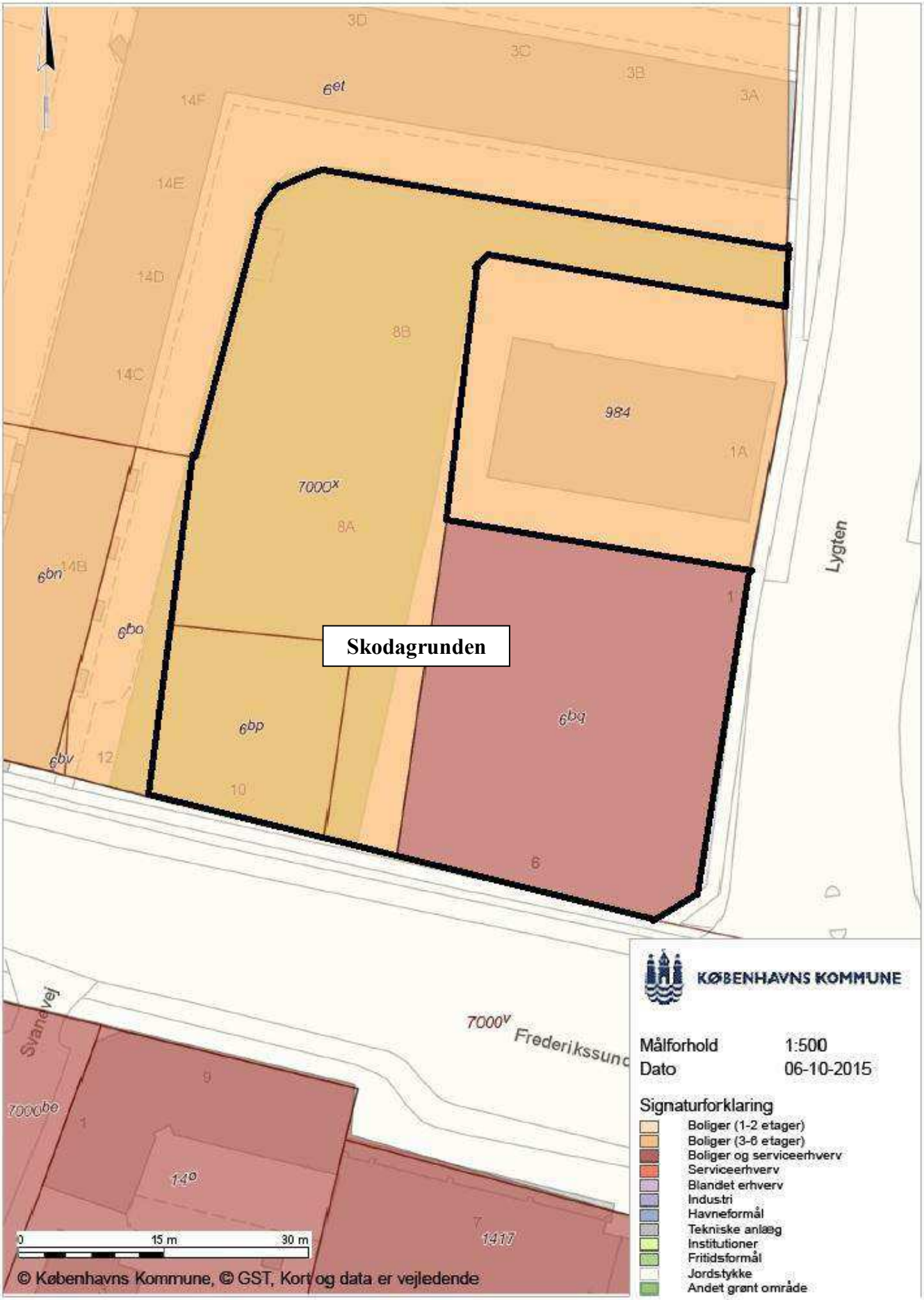
Fritid KBH

Nyropsgade 1
1602 København V

Mobil
2361 1996

E-mail
EE0L@kff.kk.dk

EAN nummer
5798009780393



Bilag 1 - Kort over Skodagrunden

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Københavns Stift

Navn:
Københavns Stift
Postnr:
1165
By:
København
Adresse:
Nørregade 11
Materiale:
Til KM og KBH Kommune - svar vedr. høring over Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10235

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Til KM og KBH Kommune - svar vedr. høring over Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Stift

Diocese of Copenhagen

Nørregade 11 ♦ 1165 København K ♦ kmkbh@km.dk ♦ 33 47 65 00

Den 21. September 2015
Løbenr.:102486/15
Sagsb.:JEBN

Kirkeministeriet
(km@km.dk)
CC: Københavns Kommune via www.blivhoert.kk.dk

Høringssvar vedr. forslag til kommuneplan 2015

Københavns Stift har modtaget Københavns kommunes forslag til kommuneplan 2015. Umiddelbart har Københavns Stift ingen bemærkninger til kommuneplanen, men vi forbeholder os retten til at komme med indsigelser i den efterfølgende detailplanlægning, såfremt den strider imod de kirkelige interesser.

Københavns Stift vil med dette brev, henlede opmærksomheden på kirkerne i Københavns kommune og deres eventuelle påvirkning af den kommunale planlægning. Herunder det påtænkte kirkebyggeri i Sydhavn Sogn, forventeligt på Teglholmen syd for Frederiksholmsløbet.

I henhold til den statslige målsætning skal kommuneplaneren være med til at sikre, at kirkerne og deres omgivelser bevares som tydelige kendingsmærker i landskabet, og at disse kendingsmærker respekteres i den kommunale planlægning.

Københavns Stift vil derfor opfordre Københavns kommune til at tage videst muligt hensyn til kirkerne i den nuværende kommuneplanlægning, og i den kommende detailplanlægning, og gerne inddrage de kirkelige myndigheder på et tidligt tidspunkt i planlægningsfasen. Dette bør gøres for at sikre en smidiggørelse af planlægningsprocesserne for alle parter.

Med venlig hilsen

p.s.v.
e.b.

Jeanette Bjørnlund Nielsen
Stiftsfuldmægtig

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Københavns Universitet

Navn:
Københavns Universitet
Postnr:
1017
By:
København K
Adresse:
Nørregade 10
Materiale:
KU høringssvar til forslag til KK kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10653

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/KU høringssvar til forslag til KK kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

KØBENHAVNS UNIVERSITET

Københavns Kommune

12. OKTOBER 2015

CAMPUS SERVICE

CAMPUS UDVIKLING

NØRREGADE 10

1017 KØBENHAVN K

MOB 21 51 60 66

pernille.norby@adm.ku.dk

Høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2015

Københavns Universitet, KU, har med interesse læst Københavns Kommunes forslag til kommuneplan 2015 og har nedenstående kommentarer.

Copenhagen Science City og Nørre Campus

Universitetet prioriterer samarbejdet om udviklingen af Copenhagen Science City højt og er derfor glad for, at det også vægtes højt i kommuneplanforslagets vision.

I forslaget til kommuneplan 2015 er det foreslået, at rammen for Universitetsparken ændres fra O3 til O4 og dermed får en bebyggelsesprocent på 185. Det giver KU bedre mulighed for fortsat at udvikle bygningsmassen på Nørre Campus, og vi er derfor enige i forslaget.

Det skal dog bemærkes, at parkeringsnormen på 1 plads pr 250 m^2 nybyggeri kan gøre det svært at udnytte den øgede bebyggelsesprocent, da det efter opførelse af Niels Bohr Bygningen og Pharma Science Building ikke vil være muligt at finde plads til yderligere p-pladser i Universitetsparken.

Universitetsparken er med hurtigbusruten ”Den Kvikke Vej” og den kommende metrostation på Vibenshus Runddel velbetjent med kollektiv trafik, og det er allerede nu KU´s erfaring, at det reelle behov for p-pladser er væsentligt mindre end kravet på 1 plads pr. 200 m^2. KU foreslår derfor, at p-kravet reduceres.

Søndre Campus

KU kan fortsat se udviklingsmuligheder på Søndre Campus og vil gerne sikre, at der på sigt er mulighed for at bygge på de uudnyttede byggefelter.

Den nuværende parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 200 m^2 nybyggeri reducerer imidlertid byggemulighederne, da der ikke er plads til yderligere parkering.

I forslaget til Kommuneplan 2015 foreslås en ny parkeringsnorm på 1 plads pr 150 m^2 nybyggeri. KU stiller sig uforstående overfor det skærpede krav, som vil gøre det meget svært at realisere yderligere nybyggeri på Søndre Campus.

Søndre Campus ligger i umiddelbar nærhed af en metrostation og registreringer af brugen af eksisterende pladser viser, at behovet er væsentligt mindre end det tilgængelige antal anlagte p-pladser. KU vil derfor foreslå, at parkeringsnormen som minimum ændres til 1 plads pr. 250 m^2.

Gode byintegrerede campusområder

KU vil gerne fortsat bidrage til at skabe gode byintegrerede campusområder, der inviterer såvel studerende og medarbejdere som københavnere og gæster indenfor, - på cykel, til fods, med metro og bus.

Et campusområde er ikke et almindeligt erhvervsområde, og tomme parkeringsarealer bidrager ikke til at skabe kvalitet i bylivet. Vi beder derfor om, at der i Kommuneplanens rammer og i den løbende dialog med forvaltningerne er mulighed for, at parkeringskravene kan afspejle de reelle behov, og at vi sammen kan finde intelligente løsninger, der udnytter pladsen bedst.

Jo færre p-pladser – jo mere kan vi give tilbage til byen.

Med venlig hilsen

Anders Boe Hauggaard
Vicedirektør

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: lasse

Navn:
lasse
Postnr:
1440
By:
kbh
Adresse:
bjørnekloen 382

Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015 fra Christianias Byggekontor

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.
Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.
Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør København CO2 neutral.
Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden de facto har været i 44 år.
Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse

af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.
Vi håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.
Mvh lasse

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10644

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Lau Larsen

Navn:
Lau Larsen
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Bådehavnsgade 55-Z

Modtaget den 16. oktober.

Materiale:
Lau Larsen Høringssvar til Kommuneplan 2015 (1).docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10920

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Lau Larsen Høringssvar til Kommuneplan 2015 (1).docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til

Københavns Kommune

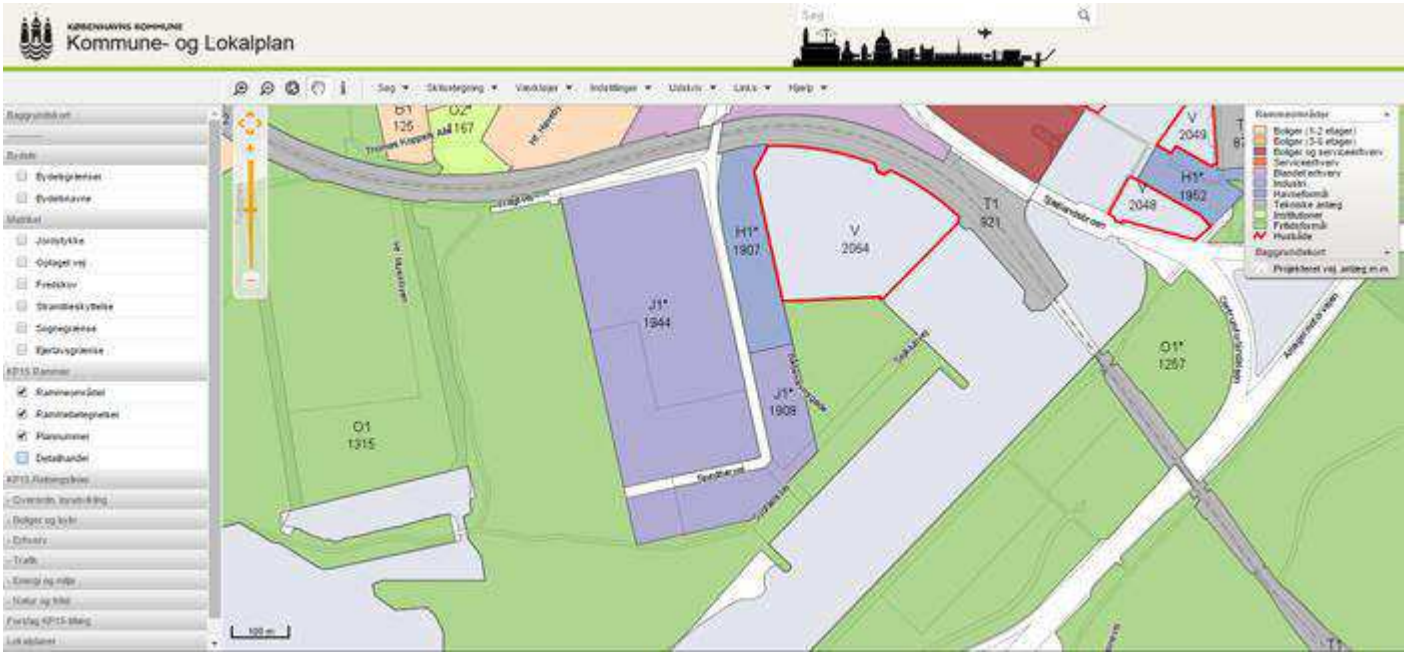
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

E-mail: CBU@okf.kk.dk

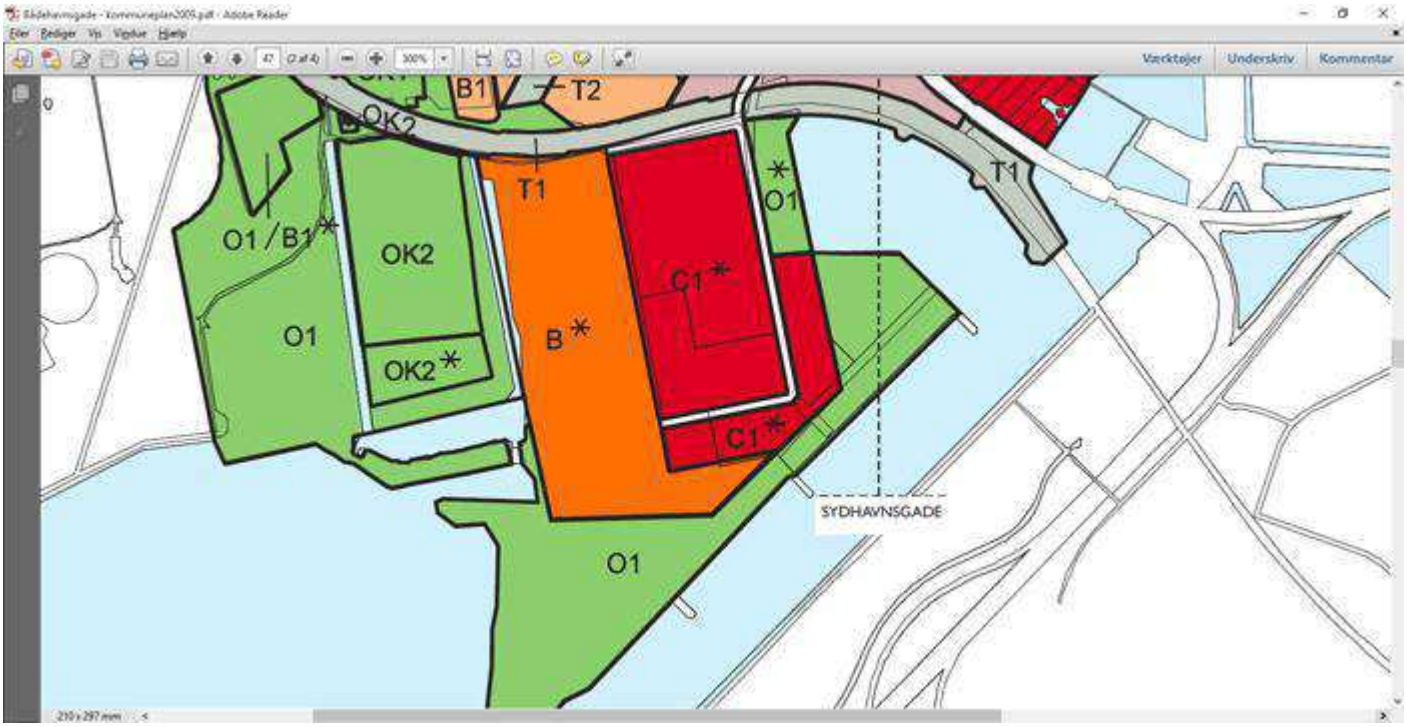
Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:



Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: " Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

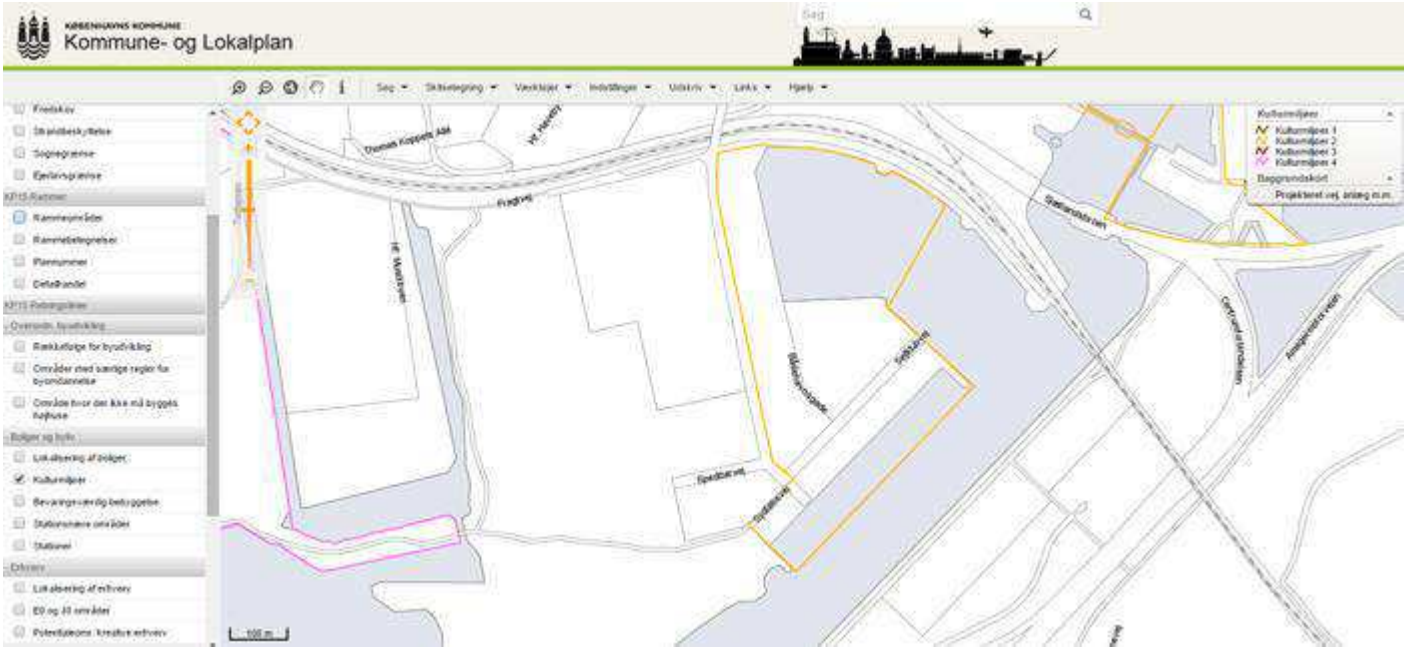
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehul for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

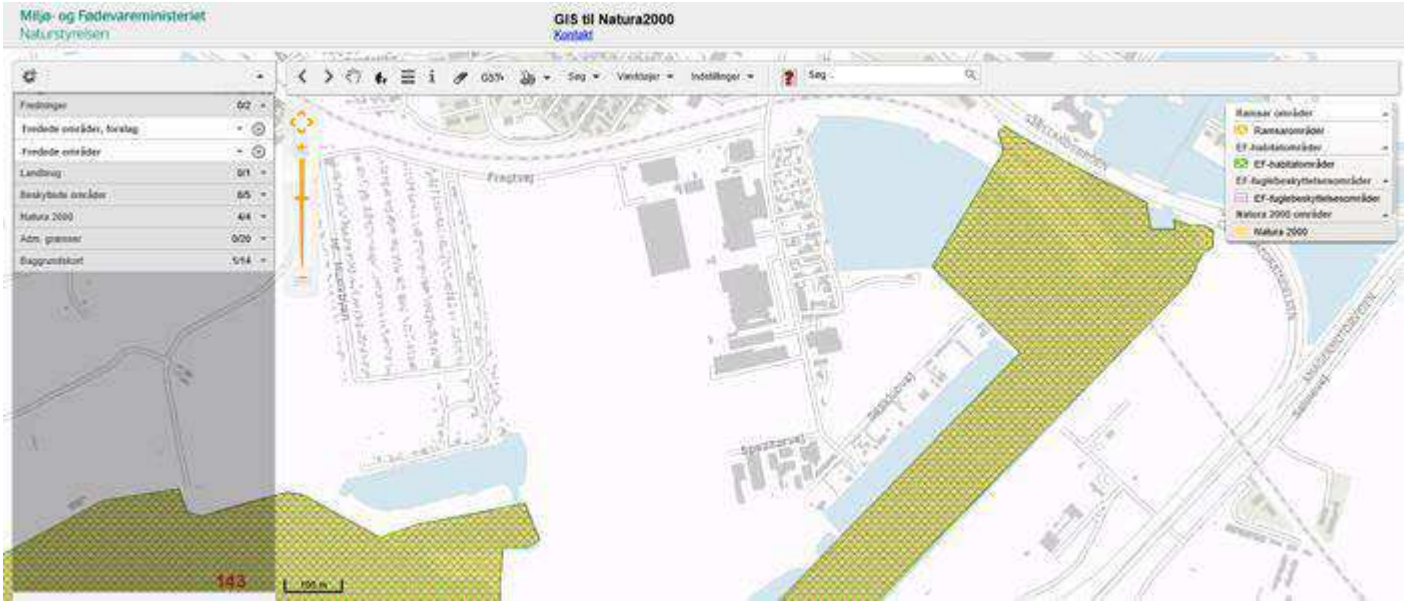
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

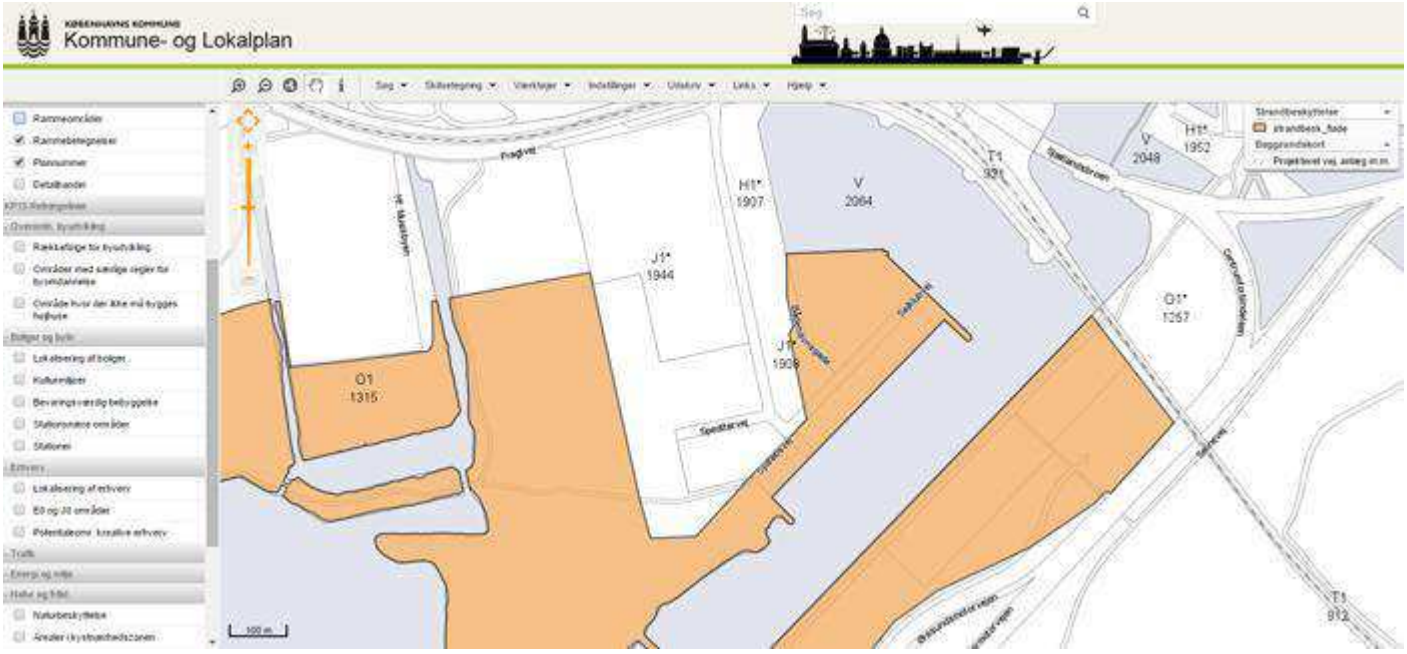
De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, ”Ramsar område”, ”EF-habitatsområde”, ”EF-fuglebeskyttelsesområde” og ”Natura 2000 område”. Se nedenstående kort fra ”Miljø- og fødevareministeriet”:



Området er omkranset af den fredede ”Stejleplads” mod øst samt det fredede ”Tippen” mod syd. Se nedenstående kort:

Desuden har området overlap med ”Strandbeskyttelseslinjen”. Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

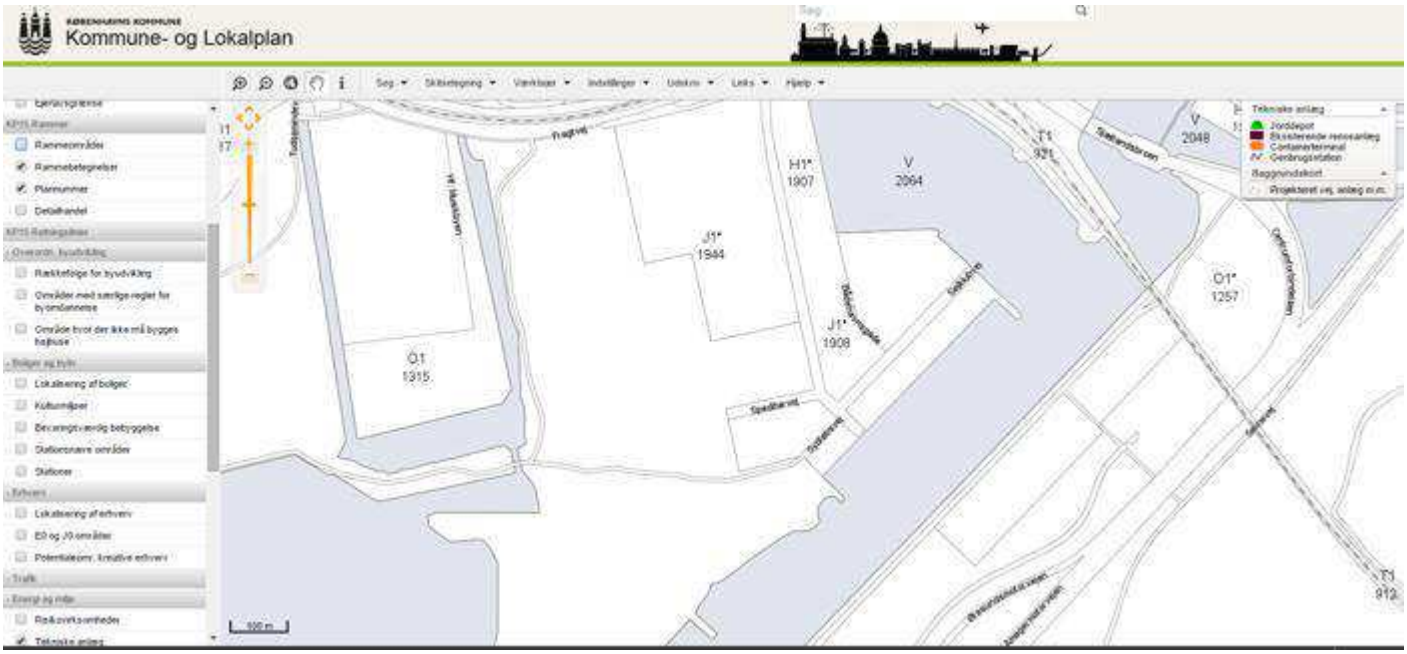
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

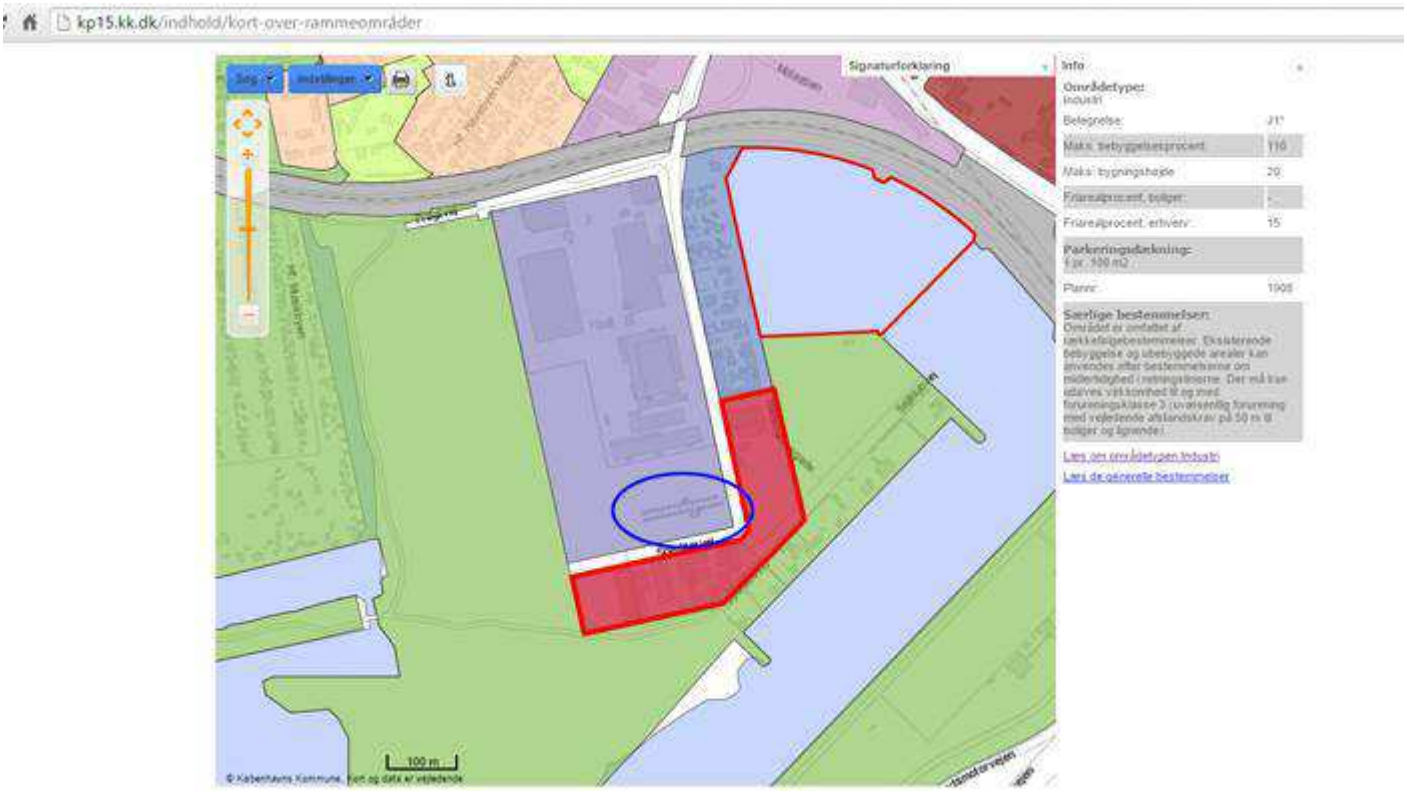
Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:



Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Lau Larsen
Bådehavnsgade 55-Z
2450 København SV

E-mail: Larsenlau@hotmail.com

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Gorm Evers

Navn:
Gorm Evers
Virksomhed / organisation:
På vegne Lejerbo, fsb og AAB
Postnr:
2300 S
By:
København
Adresse:
Svend Aukens Plads 9
Materiale:
Høringssvar fra Lejerbo, fsb og AAB.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10699

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar fra Lejerbo, fsb og AAB.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Boligforeningen AAB

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

Kontaktperson
Gorm Evers
Byggechef
Direkte tlf.: 33760108
Mobil nr.: 24637657
E-mail: gev@aab.dk

Dato
16. oktober 2015

Høringssvar: Almene boliger i Kløverkvarteret bør indskrives i Kommuneplan 2015

De tre store almene boligorganisationer, Lejerbo, fsb og AAB anbefaler Københavns Kommune, at "Kløverkvarteret" (tidligere Kløverparken) beliggende Nordøst Amager, ejet af Skanska A/S, fremrykkes til byudviklingsområde i den kommende kommuneplanperiode.

I bestræbelserne på at tilvejebringe flere almene boliger i nærmeste fremtid og etablere en by med blandede boligformer med plads til alle har vi indledt samarbejde med Skanska A/S om udviklingen af "Kløverkvarteret" med blandede boligformer.

Vi ser området som attraktivt og udviklingsmodent og helt i tråd med den udbygning, som allerede foregår i området omkring Amager Strandpark. Arealerne er gunstigt placeret i forhold til offentlig transport og ligger bynært i forhold til indkøb og kulturliv mv. Og med den attraktive placering er der ingen risiko for udlejningsvanskeligheder.

Det er vores klare vurdering, at etablering af flere almene boliger hurtigst muligt er nødvendig, for at imødekomme kommunens boligbyggebehov og medvirke til at sikre beherskede prisstigninger på det Københavnske boligmarked ikke mindst i området Nordøst Amager. Og det er med dette for øje, at vi har indgået samarbejde med Skanska A/S om udvikling af "Kløverkvarteret".

Som en første del af udviklingssamarbejdet er der lagt an til at byggemodne et delområde på ca. 50.000 m² svarende til ca. 1.000 boliger. Dette vil knytte an til den eksisterende by, og bestå af en høj andel af almene boliger samt private - og ungdomsboliger.

Fra boligorganisationernes side anbefaler vi Københavns Kommunen at lade "Kløverkvarteret" indgå, helt eller delvis, som byudviklingsområde i Kommuneplan 2015. Samtidig ser vi herigennem frem til at kunne løse en del af vores almene byggeopgave med at forsyne byen med nye attraktive almene boliger, hvor det er påtrængt - og gerne gennem en partnerskabsaftale med Københavns Kommune.

På vegne af boligorganisationerne Lejerbo, fsb og AAB

Gorm Evers, Byggechef AAB

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Michael Forde Bradley

Navn:
Michael Forde Bradley
Virksomhed / organisation:
ZESO Architects på vegne af Lejerbo
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Amager Strandvej 62B
Øvrige kontakt- oplysninger:
'Carsten Bai' <CBA@lejerbo.dk>, tju@zeso.dk Mobil: 0045 61667154 0045 70202821

Indsigelse til Forslag til Kommuneplan 2015:

På vegne af Lejerbo,Gl. Køge Landevej 26
2500 Valby, ønsker ZESO Architects hermed at gøre indsigelse til Forslag til Kommuneplan 2015 vedrørende Lersø Parkallé 2 , Matrikel nr.: 5859 Udenbys Klædebo Kvarter, København, I det vi med forslag om tilføjelse af en bebyggelse til ungdomsboliger ønsker den nuværende højdegrænse på 24m ændret til 32m.

Hovedidé:

Området omkring Jagtvej, Lersø Parkallé og Aldersrogade er karakteriseret ved sin placering af mange smukke uddannelsesinstitutioner, herunder Nørre Fælled Skole, Københavns Universitet, Københavns Tekniske Gymnasium.
Bygningerne ligger primært solitært placeret i et parklignende landskab, der understreger områdets grønne karakter.

Det konkrete projekt omhandler de bygninger der tidligere har været anvendt af KEA Københavns Erhvervsakademi samt en ny bygning på matriklen. Den eksisterende bygning blev tegnet af Kgl. Bygningsinspektør Arkitekt Axel Maar og oprindeligt opført som navigationsskole i 1953.

Med sin fine tidstypiske teglstenarkitektur, som en del af Den Funktionelle Tradition, med klare referencetræk til det maritime, har vi i projektet lagt vægt på at bevare så stor en del af den eksisterende bygnings facadetræk
som overhovedet muligt.

Lejerbo er kunden, med ZESO Architects som totalrådgiver, Wissenberg og Opland Landskab som underrådgiver.

Den eksisterende bygning egner sig fint til ombygning til såvel ungdoms¬boliger som solistboliger idet de korridorer der tidligere har givet adgang til klasselokaler nu anvendes som adgangsveje til boligerne.

Den eksisterende bygning ombygges til 24 solistboliger, samt 39 almene ungdomsboliger. Solistboliger etableres med hensigt til aftalen mellem Lejerbo og Socialforvaltningen København.

Det eksisterende bagliggende fælleshus nedrives og et nyt svalegangshus, i 2 og 3 etager etableres, med 25 almene ungdomsboliger.

I den nye cirkulære solitære bygning i 10 etager placeres resterende 76 ungdomsboliger, trukket tilbage fra facadeflugten, så man samlet opnår oplevelsen af en fritstående slank bygning placeret i et parklignende landskab.

Bygningen, der får en højde på op til 32 meter, laver en fin afslutning af blokken, og markerer sig i sammenhæng med de omkringliggende større veje og bygninger, herunder det kommende Niels Bohr Science Park og den muliggjorte bygning på Jagtvej 171 på op til 34 meter. Det nærliggende kirketårn på Taksigelseskirken på Jagtvej 165 er 40 meter højt.

Den eksisterende kælder anvendes delvist til fælleslokaler med udgravet forplads, delvist til cykelparkering, depoter og teknik.

Den nuværende kommuneplanramme giver ikke mulighed for at bygge i op til 32 meter.

Vi vil gerne bede om en ramme, der muliggør projektet.

Materiale:
06_091015_Volumenstudier.pdf [1]
08_091015_Perspektiv 01.pdf [2]
09_091015_LuftPerspektiv 02.pdf [3]
14_091015_Princip Snit A-A.pdf [4]
04_091015_SITUATIONSPLAN_1000.pdf [5]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [6]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10576

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/06_091015_Volumenstudier.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/08_091015_Perspektiv 01.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/09_091015_LuftPerspektiv 02.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/14_091015_Princip Snit A-A.pdf
[5] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/04_091015_SITUATIONSPLAN_1000.pdf
[6] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: lene verner hansen

Navn:
lene verner hansen
Postnr:
1441
By:
København
Adresse:
Midtdyssen 35

Høringssvar vedrørende 'Forslag til kommuneplan 2015 - Den sammenhængende by'
"Bæredygtighed.. ..grøn boligby.. ..mindre biltrafik.. ..grønne byhaver.. ..beboerstyre.. .. nemmere at bygge rækkehuse.. .. en by med blandede og mangfoldige boligområder.. ..byens kulturmiljøer og bygningsarv fra forskellige perioder bidrager til bykvarterenes særpræg og udtryk.. ..de værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger er sikret i kommuneplanens retningslinier.. ..attraktive rammer for iværksættere og kreative erhverv.. ..møder på kryds og tværs.."
Altsammen ord, der står i Kommuneplan 2015, og begreber, der lyder herlige i mine ører, og som kunne bruges i en beskrivelse af og udviklingsplan for Christiania.
Men hvorfor er Christiania så slet ikke nævnt? Ja, ovenikøbet er størstedelen af Christiania udlagt som fritidsområde!
Det må jeg protestere imod!
Der er et paradoks i, at Christiania på den en side er lovliggjort, men på den anden side i lovgivningen ikke bliver accepteret og end ikke respekteret for det kulturlag, som fristaden repræsenterer. Det protesterer jeg imod.
I et fritidsområde må man vel ikke bygge og bo og drive kreativt erhverv? Hvilket vi jo har gjort og stadig gør. I det berørte område bor lige nu knapt 200 levende mennesker med respekt for tidligere kulturlag.
Tusindvis af mennesker kommer dagligt på besøg for at opleve Christianias særegenskaber - også på de grønne områder, hvor mange møder og samtaler finder sted med beboerne - ofte til berigelse af begge parter.
Når Christiania ikke er nævnt i Kommuneplan 2015, er et andet problem, der ikke bliver løst, at kommunens embedsmænd tror, at den gamle lokalplan for Christiania (1991) stadig gælder, selv om politikerne for længst har erklæret den ugyldig. Embedsmændene har jo ingen direktiver fra en ny plan.
mvh Lene Verner Hansen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10709

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Christian Mercier

Navn:
Christian Mercier
Virksomhed / organisation:
Lidl Danmark
Postnr:
1620
By:
København V
Adresse:
Vesterbrogade 24, 3. tv.
Materiale:
Indsigelse til kommuneplan Rabarbervej.pdf [1]
Bilag 1 Rabarbervej.pdf [2]
Fuldmagt Rabarbervej.pdf [3]
Illustrationer Rabarbervej marts 2015.pdf [4]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [5]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10592

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse til kommuneplan Rabarbervej.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Rabarbervej.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt Rabarbervej.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Illustrationer Rabarbervej marts 2015.pdf
[5] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Lidl Danmark K/S, Ejendomskontor København Vesterbrogade 24, 3. tv, 1620 København V

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

København, den 16. oktober 2015

Høringssvar til Kommuneplan 2015

Vi har med stor interesse gennemlæst forslag til Kommuneplan 2015 og vil i forlængelse heraf tillade os, at fremkomme med nedenstående forslag omhandlende udlæg af et nyt lokalcenter.

Som det fremgår af kommuneplanforslaget, så skal detailhandelsstrukturen sikre gode muligheder for daglige indkøb i alle bydele; med god tilgængelighed for alle, især for gående og cyklende, svarende til planlovens formålsbestemmelse vedrørende planlægning til butiksformål.

Det er med afsæt i dette formål, at vi vil foreslå udlæg af et nyt lokalcenter i området omfattet af kommuneplanramme nr. 558 og 473, udlagt til henholdsvis bolig og erhverv samt boligbebyggelse.

Det er vores opfattelse, at området er underforsynet for så vidt angår dagligvarehandel, idet den nærmeste del af bymidten indeholder et meget begrænset udbud af dagligvarer og H.C. Andersens Boulevard, der må betragtes som en fysisk barriere, afskærer beboerne fra det nærmeste udlagte lokalcenter, hvor der desuden ikke for nuværende er etableret dagligvarehandel.

Det er ligeledes vores opfattelse, at de planmæssige forhold er på plads, idet der kan redegøres for et selvstændigt opland til lokalcentret, som balancerer hensynet til god tilgængelighed og en begrænset transport ved de daglige indkøb samt hensynet til en fortsat attraktiv bymidte med et godt byliv og et varieret udbud af detailhandel.

Med afsæt i de fremførte argumenter og Københavns Kommunes velvilje, vil der med en gennemarbejdet redegørelse, jf. Planlovens § 11 e, stk. 4, kunne skabes mulighed for etableringen af et lokalcenter til glæde og gavn for nærområdet.

Vi håber, at der med nærværende skrivelse er skabt mulighed for en nærmere drøftelse af vores forslag og vi bidrager i den forbindelse gerne til den omtalte redegørelse.

Med venlig hilsen
Lidl Danmark K/S

Bjørn Laursen
Projektudvikler
Mail: bjorn.laursen@lidl.dk

Lidl Danmark K/S, Ejendomskontor København, Vesterbrogade 24, 3. tv, 1620 København V

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning
Mads Laursen

København, den 8. oktober 2015

Rabarbervej 2 – 2400 København NV – indsigelse til kommuneplan 2015

Kære Mads Laursen.

Med henvisning til din email (bilag 1) af 10.04.2015 og efterfølgende telefonsamtale i dag, vil vi gerne søge om følgende projekt:

1) Opførelse af detailhandel i stueplan på anslået 1.000 m² plus personalefaciliteter.
2) På øvrige etager ovenpå forretningen etableres der ungdomsboliger.

Ønsket om at etablere detailhandel medfører en rammeændring, hvorfor jeg kunne forstå på vores telefonsamtale, at vi skal lave en indsigelse til den kommende kommuneplan 2015, med henblik på denne ændring.

Jeg har vedlagt illustration af projektet (bilag 2), som vi tidligere har sendt til dig, og kunne forstå på dig, at dette var tilstrækkeligt, til at lave indsigelsen sammen med nærværende brev. Fuldmagt fra ejer er vedlagt (bilag 3).

Såfremt du har spørgsmål eller mangler materiale må du endelig sige til.

Med venlig hilsen
Lidl Danmark K/S

Christian Mercier
Projektudvikler
Tlf. 7635 0871 eller 2920 6087
christian.mercier@lidl.com

Bilag 1: Email fra Mads Laursen af 10.04.2015.
Bilag 2: Illustration af projektet.
Bilag 3: Fuldmagt fra ejer.

BILAG 1

LIDL - detailhandel
Mads Laursen
til:
'Christian.Mercier@lidl.dk'
10-04-2015 15:15
Cc:
Tue Rex
Skjul detaljer
Fra: Mads Laursen <MAD@okf.kk.dk>
Til: "'Christian.Mercier@lidl.dk'" <Christian.Mercier@lidl.dk>
Cc: Tue Rex <tur@okf.kk.dk>
Historik: Beskeden er besvaret og videresendt.

Til LIDL ved Christian Mercier

Vi har i to omgange modtaget materiale om hhv. Jyllingevej og Rabarbervej – og vi har set nærmere på det.

Rarbarbervej
Jeres forslag ligger i et boligområde (B3*) med maksimal bebyggelsesprocent på 110 og højde på 14 m. Ejendommen er omfattet af bestemmelser i Lokalplan 424. Vi kan ikke tage stilling til om det projekt, I har skitseret, kan realiseres inden for rammen; vi ser det som en første skitse til et evt. videre diskussion.

Detailhandelsmæssigt er der ca. 900 m til både Godthåbsvej Bydelscenter og til Nørrebrogade Bymidte. Der er desuden ca. 650 m til nærmeste dagligvarebutik i Frederiksberg Kommune. Der vurderes således at vi godt vil diskutere sagen videre, men det kræver at det er ejeren, der henvender sig – eller at I har en fuldmagt fra ejeren. Vi er blevet hørt, at ejendomme er blevet solgt til Living in a box – vi søger at få dette verificeret i vores køb og salg. En evt. rammeændring og kommende projekt skal komme fra ejeren af ejendommen.

Jyllingevej
Her er vi ikke villige til at ændre rammerne.

Jeres forslag omfatter to ejendomme, hver beliggende i sit ramme område. Mod vest er det det et område til kreative erhverv (E0) og mod øst et område til lavintensiv boligbebyggelse (B1).

E0-området er omfattet af lokalplan 417, der fastsætter Skjulhøj Alle området til erhverv iht. rammen – og ikke til boliger. Der er politisk opmærksomhed på mulighederne for kreative erhverv og ved behandlingen af kommunens erhvervsanalyse blev det tilträdt, at kommunen søger at fastholde sådanne erhvervsområder. Lokalplanen fastsætter samlet 1.000 m2 til detailhandel, idet det har været tanken at sikre mindre butikker i området, mens hovedparten af Jyllingevej Bydelscenters ramme tænkes anvendt ved Ålekistevej. XX

B1-området er omfattet af Romertals-deklaration IV3750, der fastsætter området til beboelsesbygninger i maksimalt to etager. Dette er i overensstemmelse med B1-rammen.

Der er, som jeg også tidligere har nævnt, også en konkret dialog om et andet projekt i bydelscenteret, hvorfor store dele af rammen er disponeret.

I Vanløse Bydel udbygges detailhandel i Vanløse Bymidte med bl.a. Galleria, hvorfor der ikke er planer om at tilføje yderligere detailhandel i Jyllingevej Bydelscenter.

Med venlig hilsen

Mads Laursen
Byplanlægger
Center for Byudvikling, afsnit 1

Affordable living with style

F U L D M A G T

9. juni 2015

Lidl Danmark
Ejendomskontor København
Vesterbrogade 24, 3. tv.
1620 København V.

Living in a box Rabarbervej 2 ApS giver hermed fuldmagt til Lidl Danmark og deres rådgivere ret til at få udleveret materiale, oplysninger, kommunikere samt at ansøge Teknik- og Miljøforvaltningen om lokalplans tillæg m.m. og byggetilladelse til at opføre en dagligvarebutik med ungdomsboliger ovenpå.

Ejendommen matr.nr. 123b Utterslev, København, Rabarbervej 2.

Best regards / Bedste hilsner

Tom Søborg Hansen
COO & Partner
Living in a box
Diplomvej 377
2800 Kgs. Lyngby
Mobile: +45 2060 1435
www.livinginabox.dk
tsh@livinginabox.dk

Rabarbervej

Dagligvarer 18. marts 2015

Rabarbervej

Dagligvarer 18. marts 2015

Rabarbervej

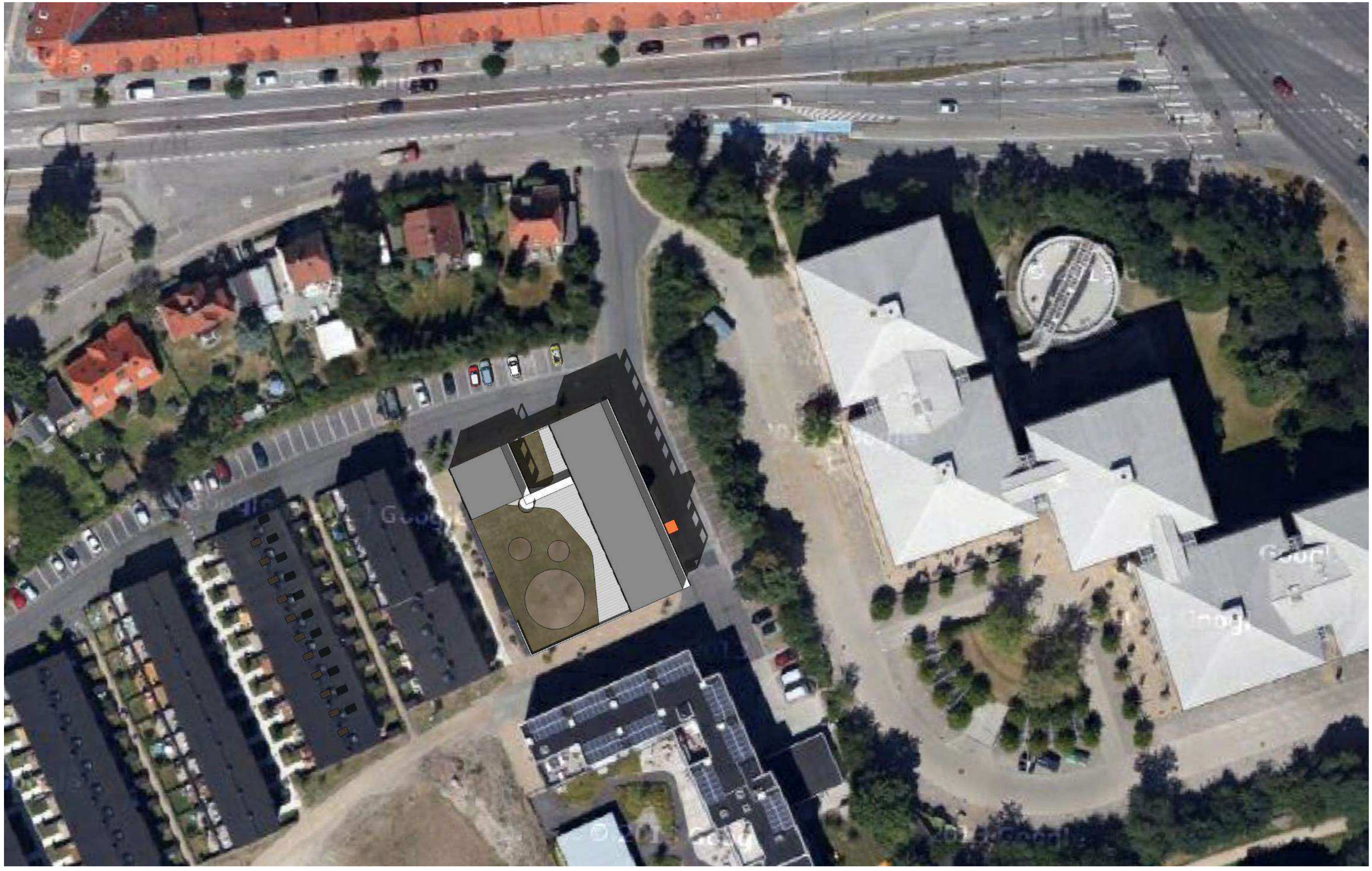
Dagligvarer 18. marts 2015

Rabarbervej

Dagligvarer 18. marts 2015

Rabarbervej

Dagligvarer 18. marts 2015



Rabarbervej

Dagligvarer 18. marts 2015

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Christian Mercier

Navn:
Christian Mercier
Virksomhed / organisation:
Lidl Danmark K/S
Postnr:
1620
By:
København V.
Adresse:
Vesterbrogade 24, 3. tv.
Øvrige kontakt- oplysninger:
Indsigelse til kommuneplan 2015 jævnfør vedlagte filer.
Materiale:
Indsigelse til kommuneplan Rabarbervej.pdf [1]
Fuldmagt Rabarbervej.pdf [2]
Bilag 1 Rabarbervej.jpg [3]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [4]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10606

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse til kommuneplan Rabarbervej_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt Rabarbervej_0.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Rabarbervej.jpg
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Lidl Danmark K/S, Ejendomskontor København, Vesterbrogade 24, 3. tv, 1620 København V

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning
Mads Laursen

København, den 8. oktober 2015

Rabarbervej 2 – 2400 København NV – indsigelse til kommuneplan 2015

Kære Mads Laursen.

Med henvisning til din email (bilag 1) af 10.04.2015 og efterfølgende telefonsamtale i dag, vil vi gerne søge om følgende projekt:

1) Opførelse af detailhandel i stueplan på anslået 1.000 m² plus personalefaciliteter.
2) På øvrige etager ovenpå forretningen etableres der ungdomsboliger.

Ønsket om at etablere detailhandel medfører en rammeændring, hvorfor jeg kunne forstå på vores telefonsamtale, at vi skal lave en indsigelse til den kommende kommuneplan 2015, med henblik på denne ændring.

Jeg har vedlagt illustration af projektet (bilag 2), som vi tidligere har sendt til dig, og kunne forstå på dig, at dette var tilstrækkeligt, til at lave indsigelsen sammen med nærværende brev. Fuldmagt fra ejer er vedlagt (bilag 3).

Såfremt du har spørgsmål eller mangler materiale må du endelig sige til.

Med venlig hilsen
Lidl Danmark K/S

Christian Mercier
Projektudvikler
Tlf. 7635 0871 eller 2920 6087
christian.mercier@lidl.com

Bilag 1: Email fra Mads Laursen af 10.04.2015.
Bilag 2: Illustration af projektet.
Bilag 3: Fuldmagt fra ejer.

Affordable living with style

F U L D M A G T

9. juni 2015

Lidl Danmark
Ejendomskontor København
Vesterbrogade 24, 3. tv.
1620 København V.

Living in a box Rabarbervej 2 ApS giver hermed fuldmagt til Lidl Danmark og deres rådgivere ret til at få udleveret materiale, oplysninger, kommunikere samt at ansøge Teknik- og Miljøforvaltningen om lokalplans tillæg m.m. og byggetilladelse til at opføre en dagligvarebutik med ungdomsboliger ovenpå.

Ejendommen matr.nr. 123b Utterslev, København, Rabarbervej 2.

Best regards / Bedste hilsner

Tom Søborg Hansen
COO & Partner
Living in a box
Diplomvej 377
2800 Kgs. Lyngby
Mobile: +45 2060 1435
www.livinginabox.dk
tsh@livinginabox.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Bjørn Laursen

Navn:
Bjørn Laursen
Virksomhed / organisation:
Lidl Danmark K/S
Postnr:
1620
By:
København V
Adresse:
Vesterbrogade 24, 3. tv
Øvrige kontakt- oplysninger:
Telefon 76 35 08 75 Mobil 42 12 06 25
Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015 - forslag til udlæg af nyt lokalcenter.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10693

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015 - forslag til udlæg af nyt lokalcenter.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Louise Larsen

Navn:
Louise Larsen
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Bådehavnsgade 55-Z

Modtaget den 15. oktober.

Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10921

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til

Københavns Kommune

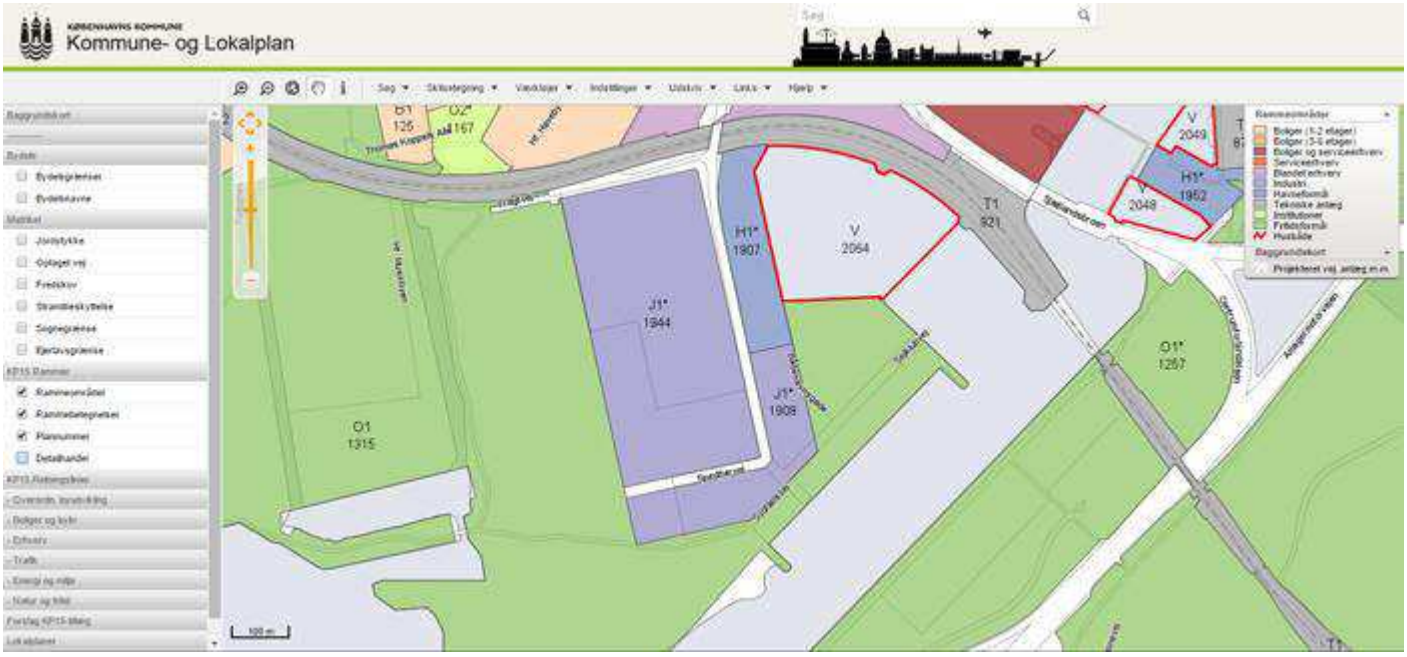
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

E-mail: CBU@okf.kk.dk

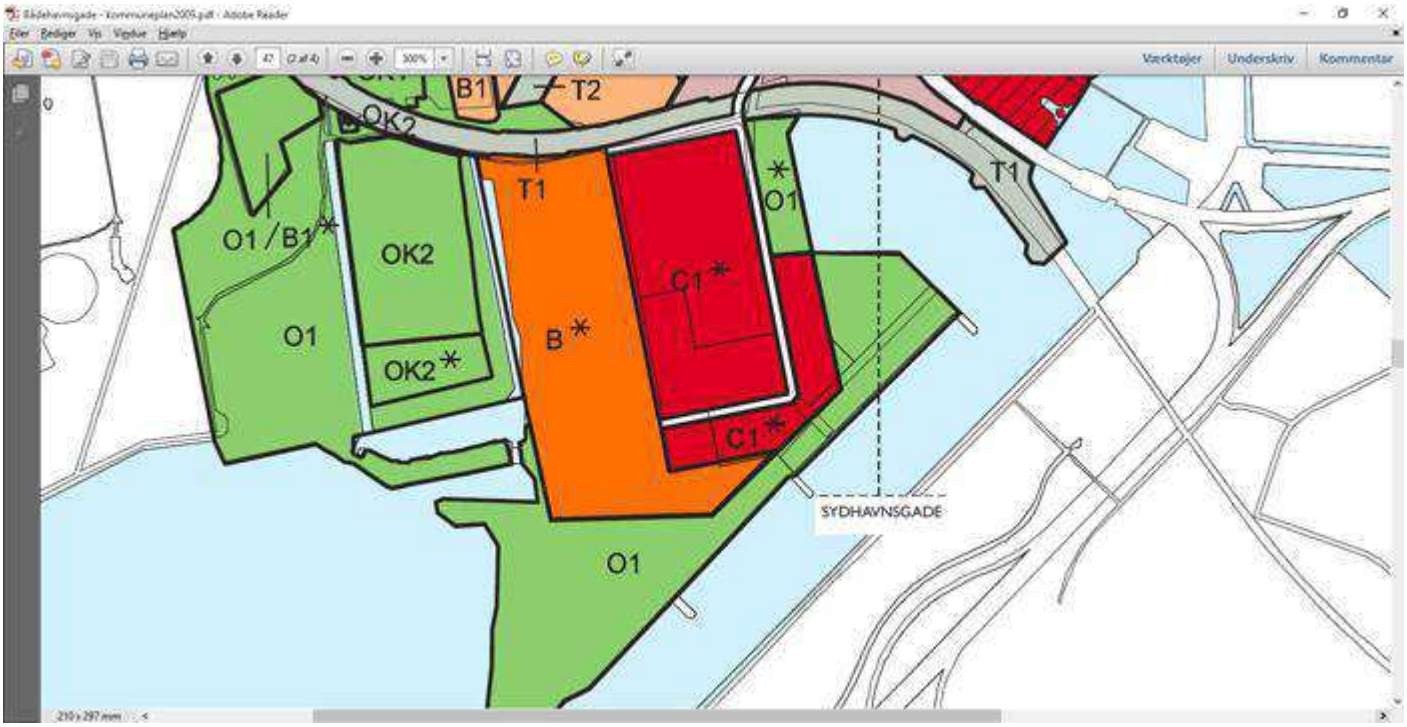
Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:



Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: " Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

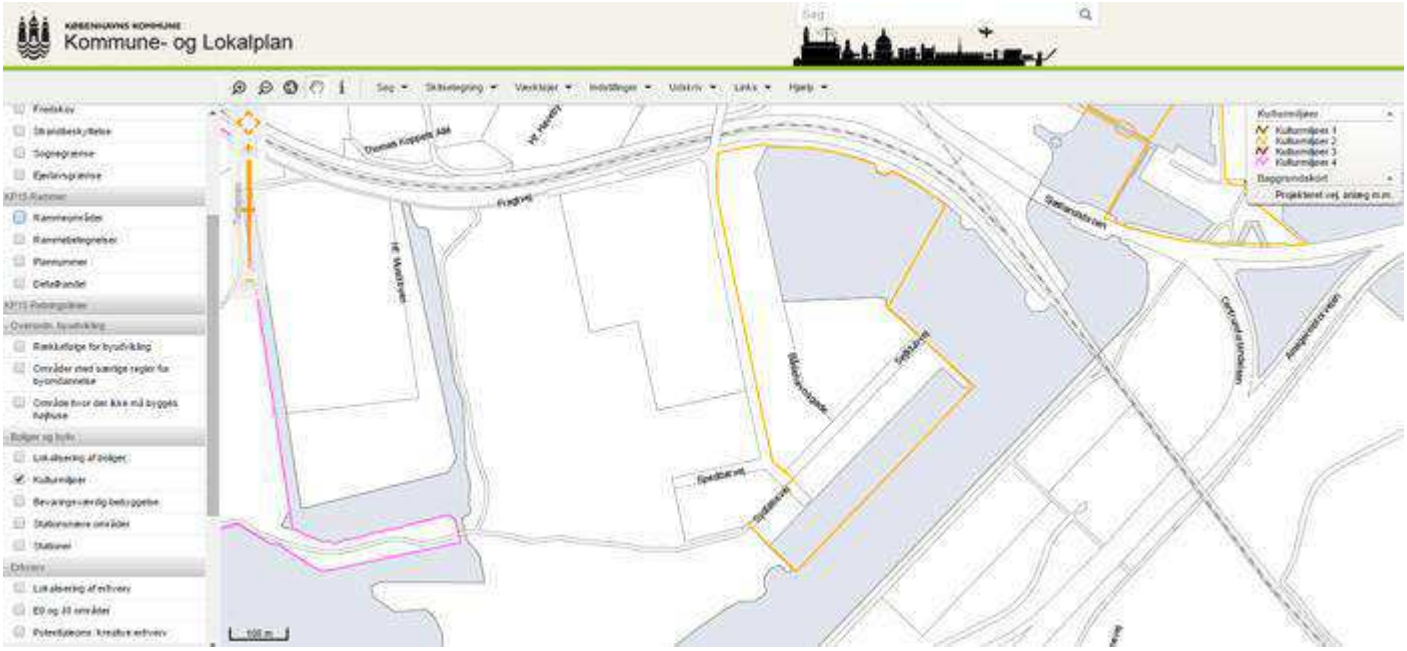
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehul for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

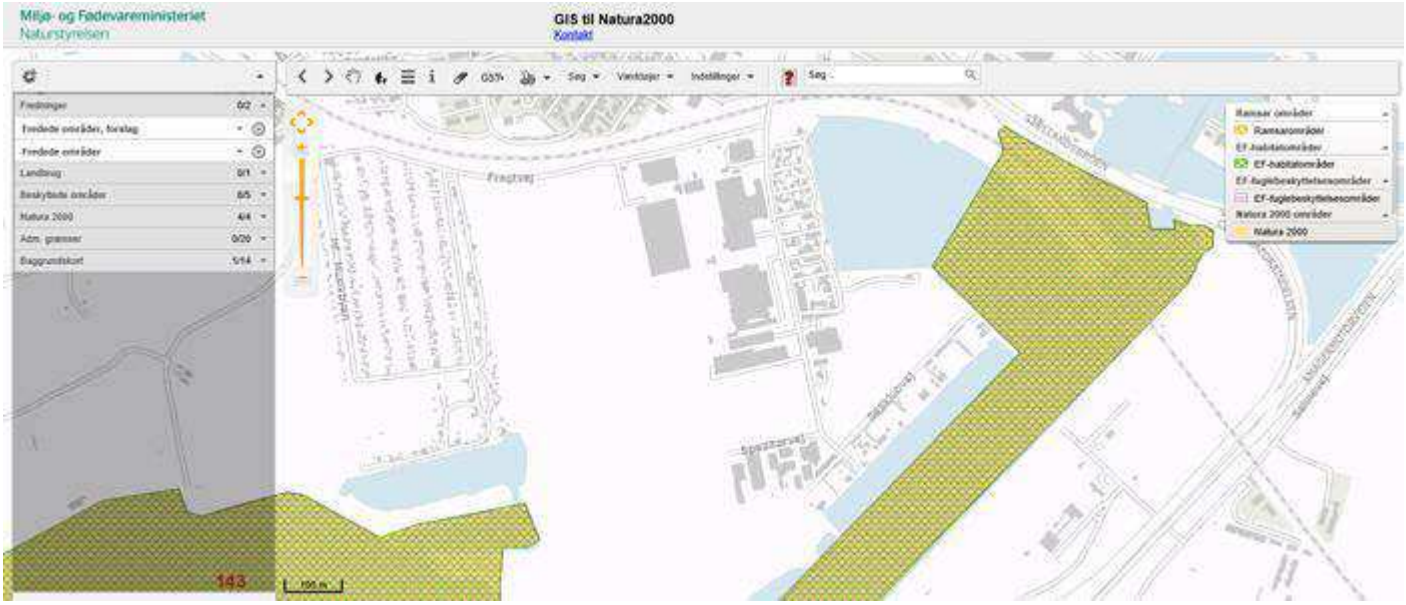
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

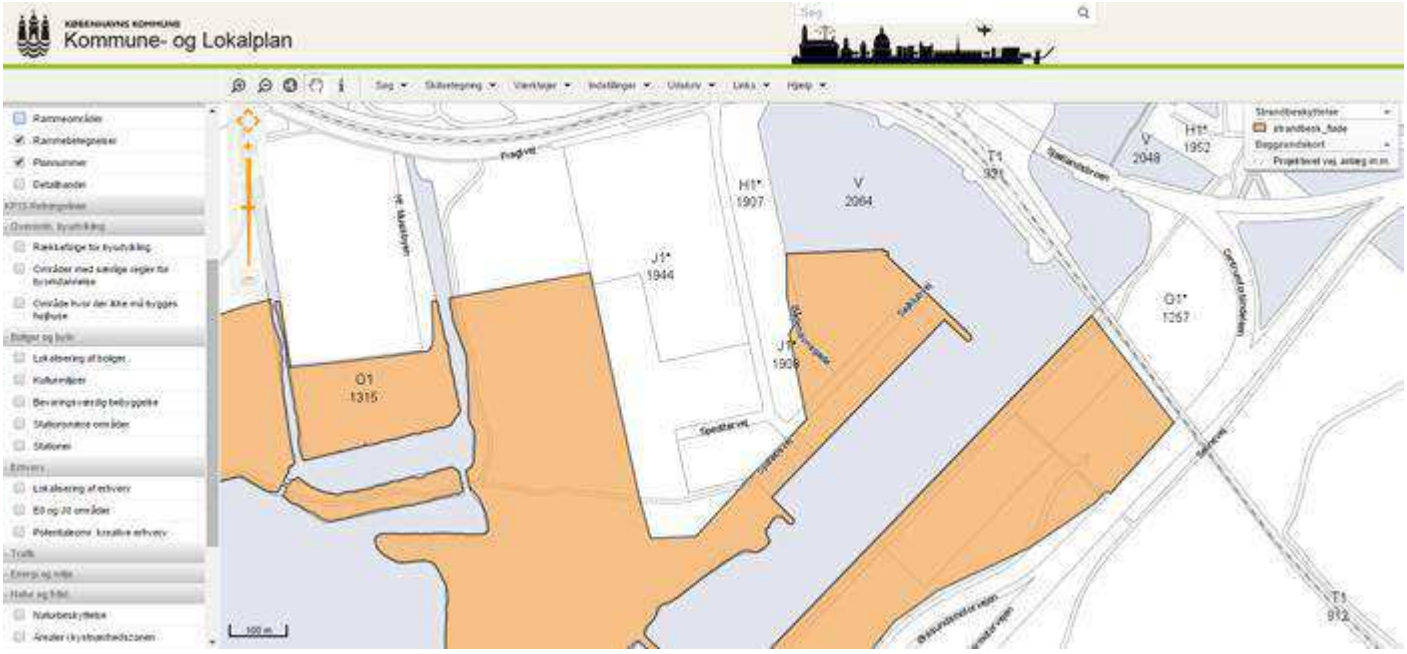
De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, ”Ramsar område”, ”EF-habitatsområde”, ”EF-fuglebeskyttelsesområde” og ”Natura 2000 område”. Se nedenstående kort fra ”Miljø- og fødevareministeriet”:



Området er omkranset af den fredede ”Stejleplads” mod øst samt det fredede ”Tippen” mod syd. Se nedenstående kort:

Desuden har området overlap med ”Strandbeskyttelseslinjen”. Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

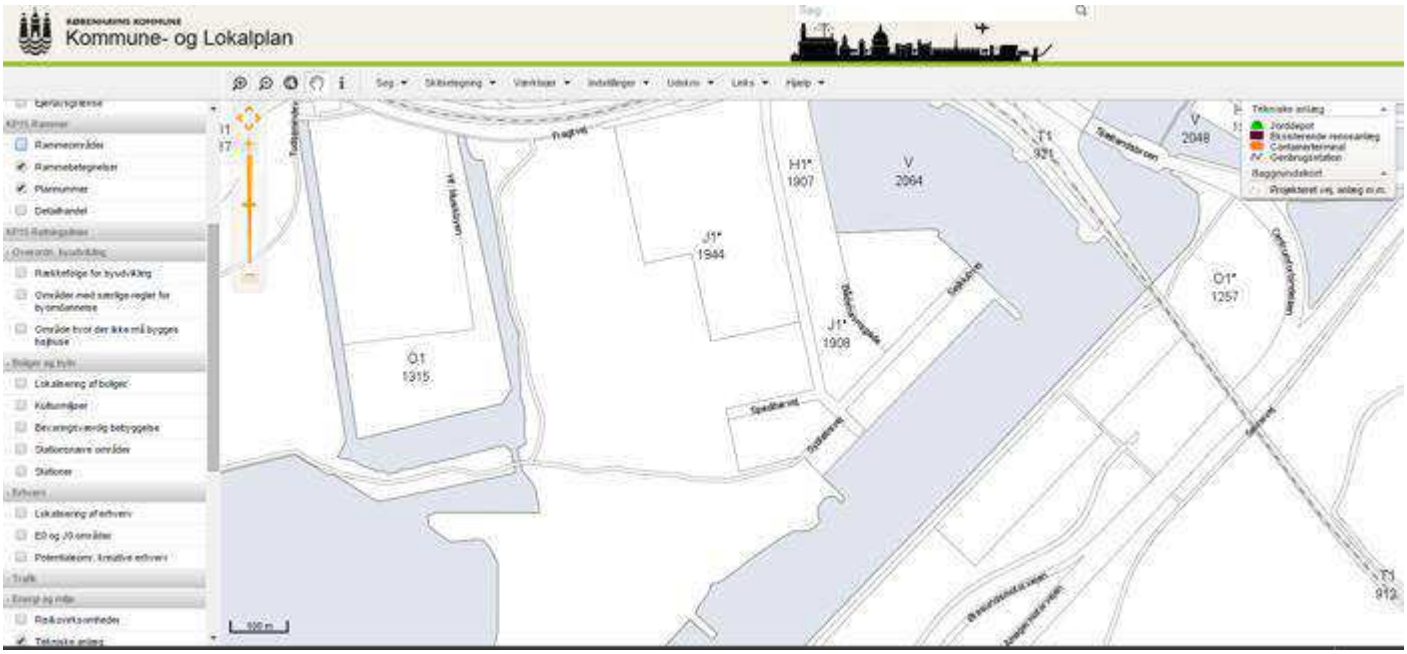
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

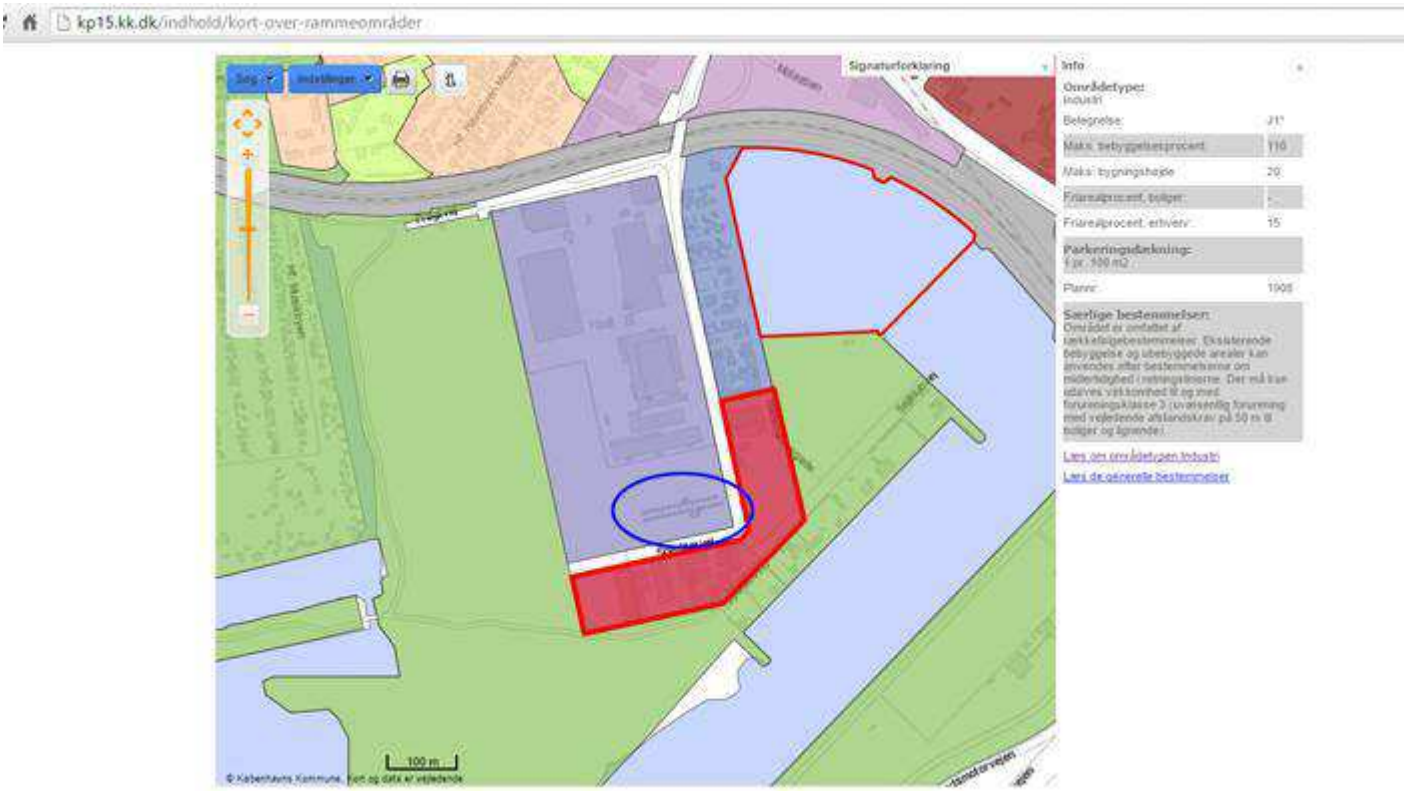
Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:



Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Louise Larsen
Bådehavnsgade 55-Z
2450 København SV

E-mail: Louisekentill@hotmail.com

Til

Københavns Kommune

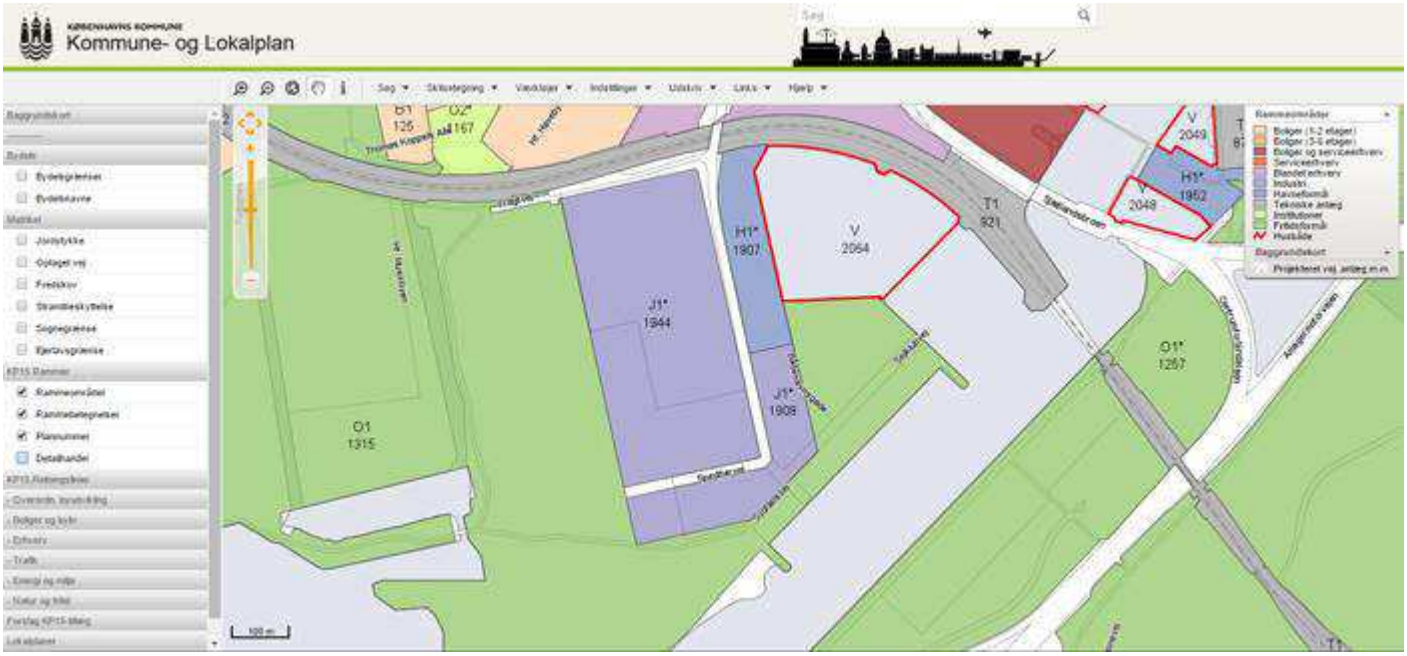
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

E-mail: CBU@okf.kk.dk

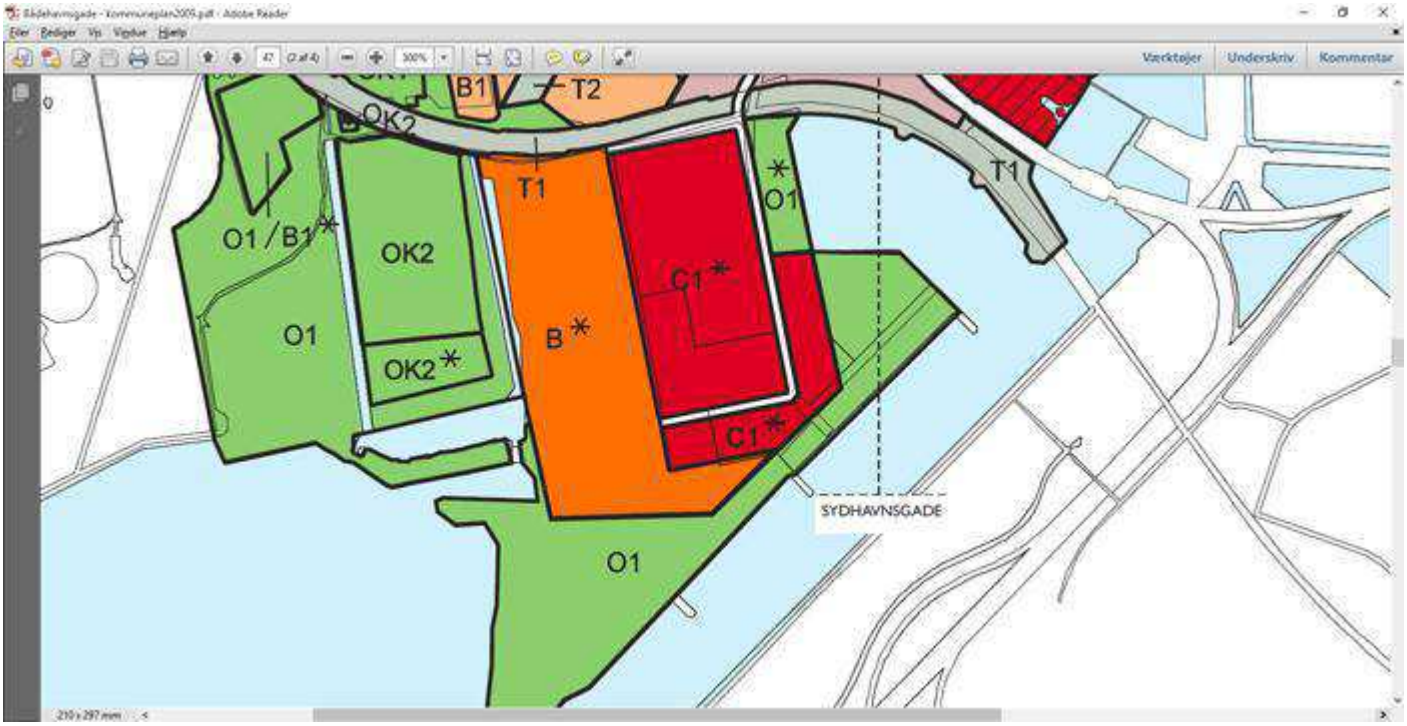
Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:



Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: " Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

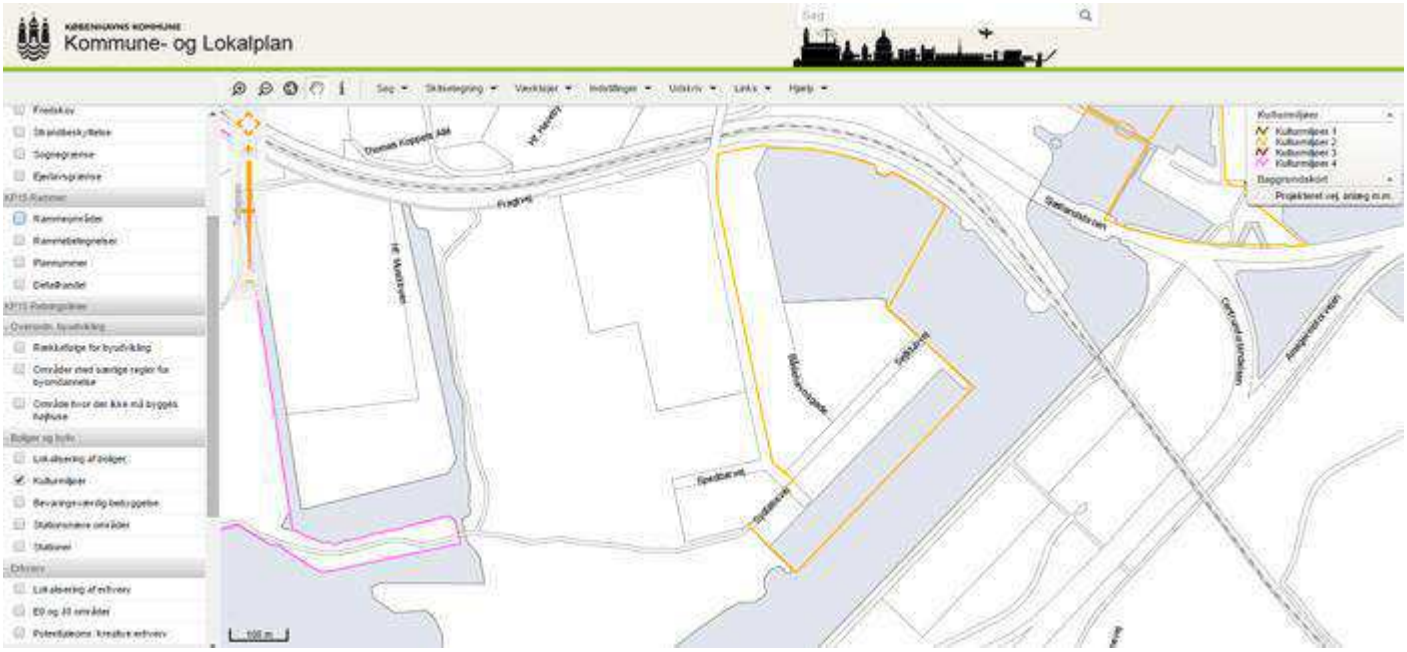
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehul for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

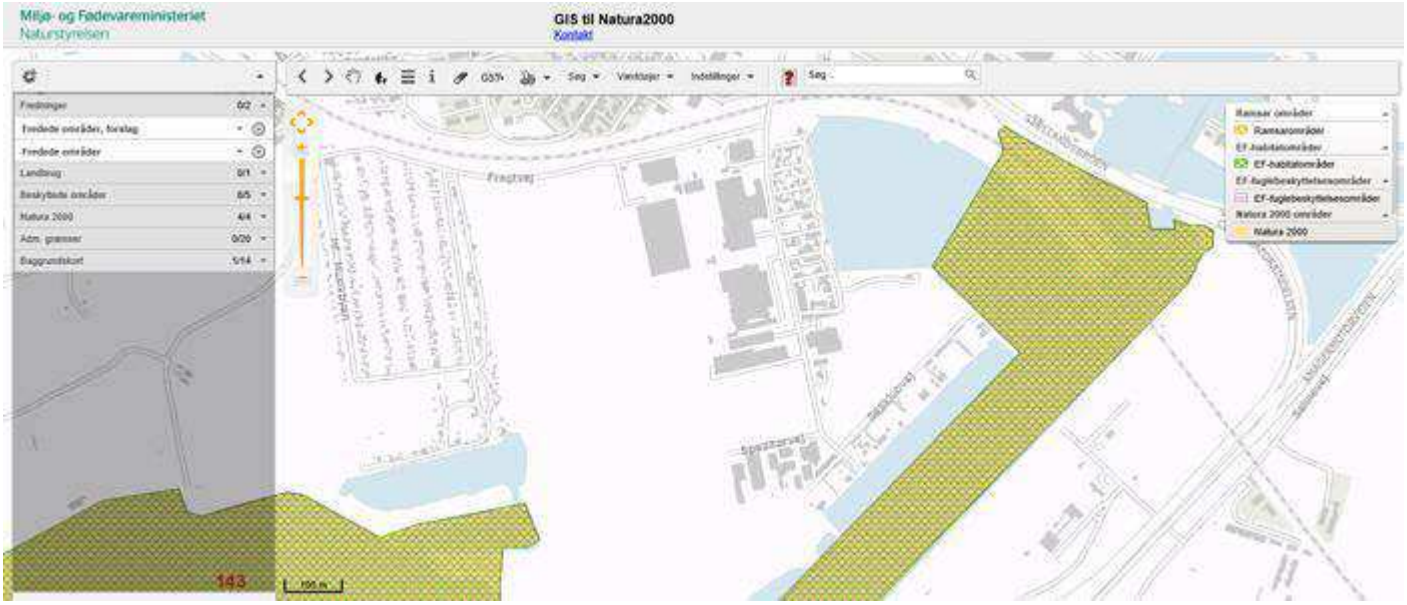
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

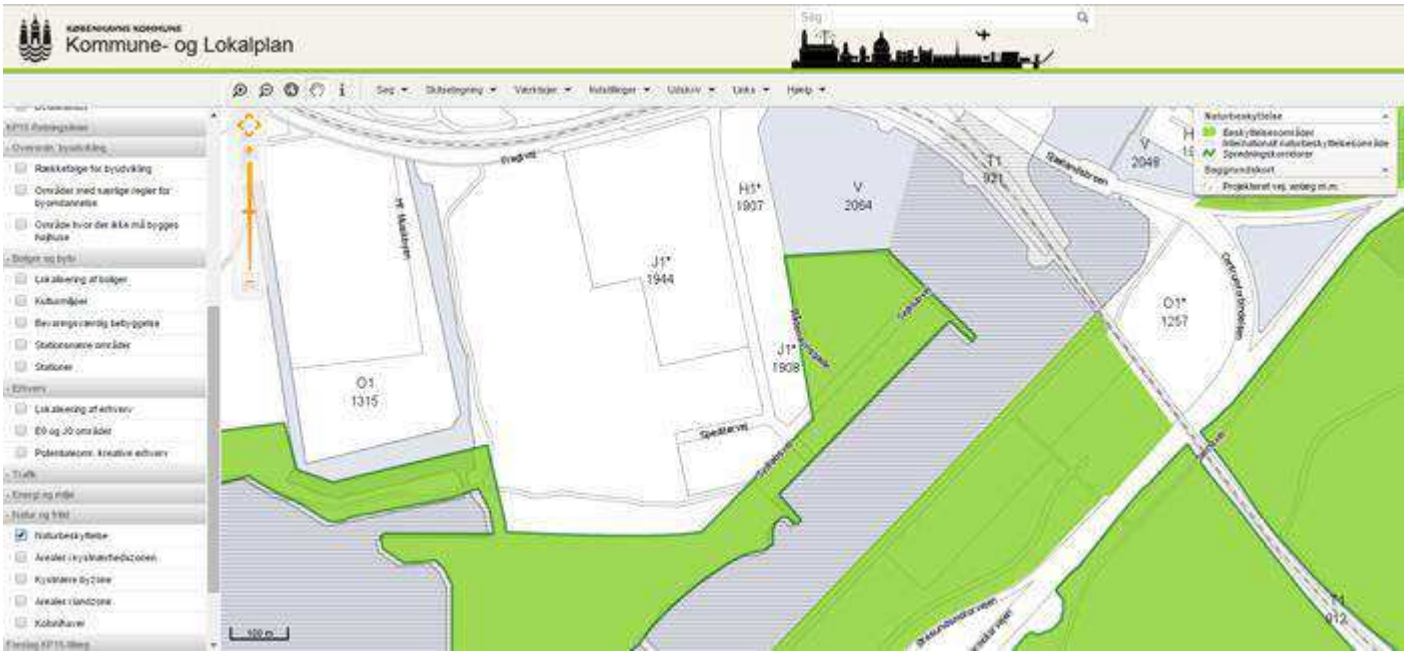
Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

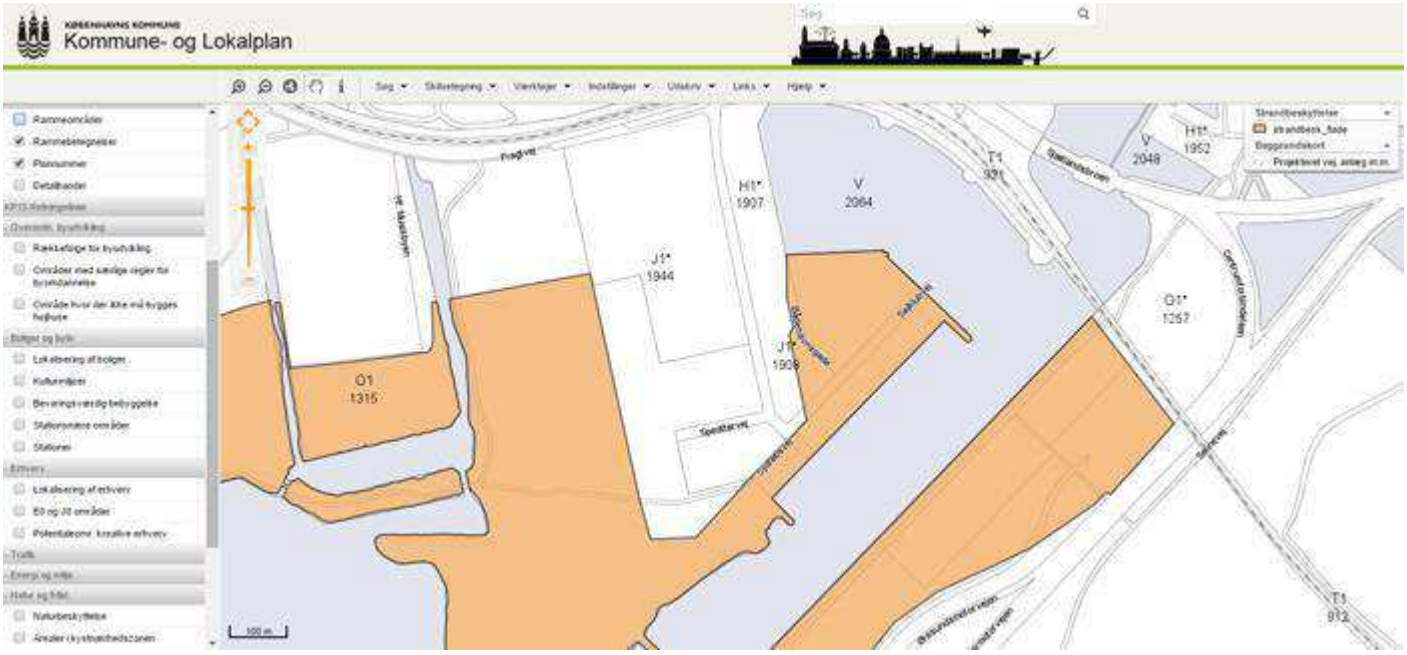
Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, "Ramsar område", "EF-habitatsområde", "EF-fuglebeskyttelsesområde" og "Natura 2000 område". Se nedenstående kort fra "Miljø- og fødevareministeriet":



Området er omkranset af den fredede "Stejleplads" mod øst samt det fredede "Tippen" mod syd. Se nedenstående kort:



Desuden har området overlap med "Strandbeskyttelseslinjen". Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

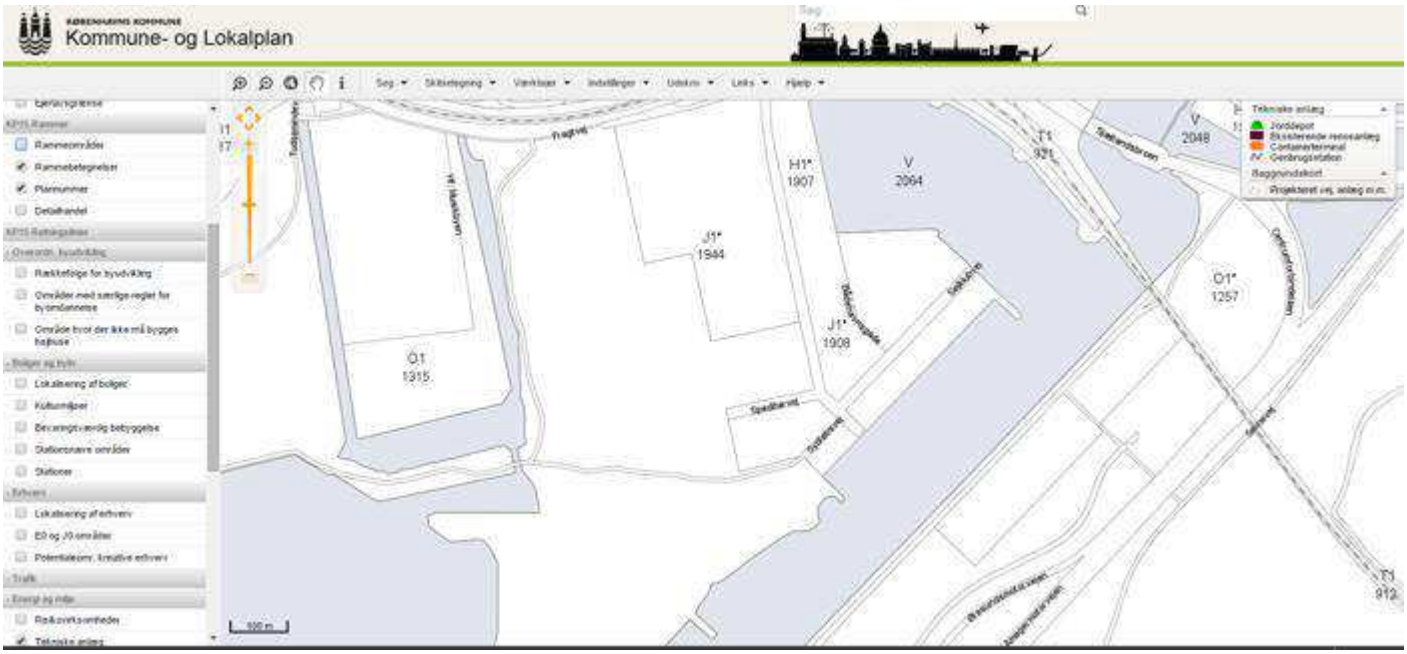
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

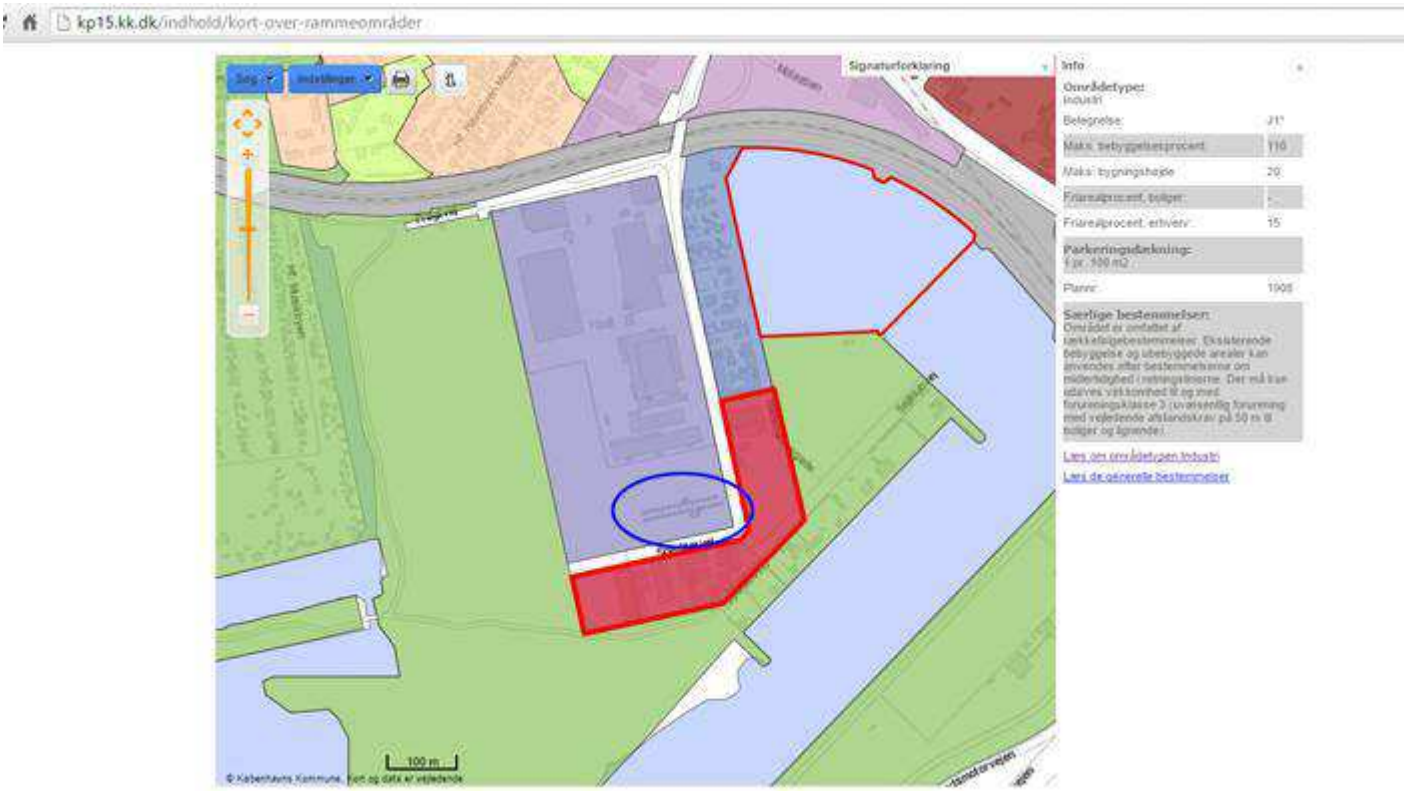
Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:



Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Louise Larsen
Bådehavnsgade 55-Z
2450 København SV

E-mail: Louisekentill@hotmail.com

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Rasmus Elverdam

Navn:
Rasmus Elverdam
Virksomhed / organisation:
Magasin du Nord
Postnr:
1095
By:
København K
Adresse:
Kongens Nytorv 13
Materiale:
Høringssvar - Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10571

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar - Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Magasin

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

9. oktober 2015

Høringssvar - Kommuneplan 2015

På www.kp15.kk.dk har Magasin med stor interesse læst udkast til Kommuneplan 2015 og skal hermed fremkomme med følgende høringssvar.

Magasin har i efteråret 2014 præsenteret Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Udvikling, for ønsket om at udvide ejendommen på Kongens Nytorv. Da udvidelsen kræver en yderligere allokering af bruttoetagearealer til butiksformål end den i dag gældende lokalplan for karréen tillader, er det med stor glæde, vi konstaterer, at Kommuneplan 2015 reserverer mulighed for at udvide ejendommen.

Således fremgår det som bekendt under overskriften "Rammer for etablering af butikker", at: *Kommuneplanen fastlægger rammer for etablering af butikker i kommunens bydele. Københavns Kommunes mål for detailhandlen og lovgrundlaget for rammerne er beskrevet i retningslinjerne for detailhandelsstrukturen og den tilhørende redegørelse.*

For butikker i centerområder

I City (inkl. Fisketorvet) kan der etableres én udvalgsvarebutik med et maksimalt bruttoetageareal på 52.000 m² på matr.nr. 428 Øster Kvarter, København (udvidelse af Magasin).
Etablering af større butikker end angivet ovenfor vil eventuelt kunne ske på baggrund af nærmere planlægning.

I forhold til gældende lokalplan lægges således op til en udvidelse på 5.000 m² fra de i dag gældende 47.000 til fremefter op til 52.000 m².

Gennemførelsen af vores projekt er imidlertid alvorligt udfordret af de Generelle Bestemmelser, hvor særligt rammer og normer for etablering af cykelparkering udfordrer projektet.

A/S TH. WESSEL & VETT, MAGASIN DU NORD, KONGENS NYTORV 13, 1095 KØBENHAVN K
TELEFON 33114433, CVR NR. 58191213

Magasin

Af de Generelle Bestemmelser fremgår det:
Der er fastsat generelle bestemmelser for en række tværgående temaer, bl.a. boliger, detailhandel, friarealer, parkering, støj, bebyggelsesforhold og klimatilpasning. Bestemmelserne gælder for alle dele af kommunen.

Parkering

Normer for bilparkering og cykelparkering ved nybyggeri eller ændring af eksisterende bebyggelse. Cykelparkeringsnormer (pladser pr. m^2 etageareal hhv. brugere).

*Butikker - Antal cykelparkeringspladser, 4 pr. 100 m^2 *, **)*
**) I forbindelse med planlægning for butikscentre foretages en konkret vurdering.*
***) I tilknytning til boliger, arbejdspladser og butikker skal der være parkeringsmulighed for pladskrævende cykler (2 pladser pr. 1.000 m2).*

Ved andre end de ovenfor nævnte funktioner kan der i fornødent omfang stilles krav om cykelparkering på baggrund af konkret vurdering.

I en ældre bebyggelse, som den Magasin råder over på Kongens Nytorv er kravet om etablering af 4 ekstra cykelparkeringspladser pr. 100 m^2 indenfor Magasins egen matrikel endog meget vanskelig at imødekomme. Magasin kan som led i projektet opføre et mindre antal nye cykelparkeringspladser, men af historiske grunde er der reelt ikke efterladt plads til at tilbygge / tilbyde etablering af cykelparkering indenfor matriklen.

I 2009 blev der som bekendt lukket for al trafik ad Lille Kongensgade - langs Magasin - fra Bremerholm til Kongens Nytorv for at give plads til arbejdet på den nye Metro Cityring. Ved møde i Borgerrepræsentationen i februar 2009 udtrykte politikerne ønske om på sigt at gøre Lille Kongensgade til sivgade som forlængelse til Strædet. Målet er at åbne gaden for liv og aktiviteter (shared space), og det blev besluttet at lade Teknik- og Miljøforvaltningen foretage nærmere undersøgelser herom. Magasin bifalder denne udvikling, og ser det som afgørende for projektets succes, at Magasin åbnes og orienteres mod gaden. Med de planlagte udvidelser af ejendommen, har Magasin derfor lagt op til at åbne facaden mod Lille Kongensgade, hvilket vil kræve nedlæggelse af de i dag værende cykelparkeringspladser mod gaden.

På baggrund af ovenstående beder Magasin om, at der i Kommuneplan 2015 medtages en specifik reservation, der giver mulighed for - helt eller delvist - at afvige fra kravet om etablering af ekstra cykelparkeringspladser indenfor matriklen.

I det omfang det er muligt inden for Kommuneplan 2015, skal Magasin endvidere anmode om, at reservationen angår, dels en afvigelse fra kravet om ekstra cykelparkeringspladser, dels en afvigelse fra kravet om erstatningspladser som følge af nedlæggelse af eksisterende cykelparkeringspladser.

Magasin

For så vidt angår Lille Kongensgade bemærkes det for god ordens skyld, at antallet af cykelparkeringspladser i arkaden har været mere end halveret siden 2009 som følge af Metro-arbejder. Magasin har ikke oplevet forøgede problemer omkring cykler som følge af reduktionen af pladser, i og med udfordringerne med cykler er koncentreret omkring hjørnet ved Bremerholmindgangen.

Magasin bemærker afslutningsvist, at vi er indstillet på og har tilkendegivet overfor forvaltningen at ville bidrage til etablering af cykelparkeringspladser også uden for egen matrikel efter anvisning og dialog med forvaltningen.

Med venlig hilsen

p.
Rasmus Elverdam
Lena Stæffensen
Generel Counsel
Magasin du Nord

Ejeren af ejendommen matr.nr. 428 Øster Kvarter (ATPPD Kgs. Nytorv A/S ejet 50/50 af Arbejdsmarkedets Tillægspension og PensionDanmark Pensionsforsikringsaktieselskab) har læst høringssvaret ovenfor og støtter høringssvarets indhold.

ATPPD Kgs. Nytorv A/S
v/ ATP Ejendomme A/S

Michael Nielsen
Direktør

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Maria Eriksen

Navn:
Maria Eriksen
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Snorresgade 5, 3. sal

Under kapitlet Sammenhængende by 3.C. – Gode boliger til alle – afsnittet ”Store fleksible boliger til fremtidens behov (side 30), har jeg følgende bemærkning:
Det fremgår, at vi ønsker et København, som skal kunne rumme københavnerne. Og at mange københavnere i dag er familier og andre, der ønsker at bo sammen, og som efterspørger større, mere fleksible boliger. Det fremgår af kommunalplanen at et større udbud vil mindske det høje efterspørgselspres og dæmpe prisstigningerne på de store boliger. Endelig fremgår det, at nye boliger som hovedregel skal have en størrelse, som imødekommer behovet hos familier, par og singler, der ønsker at dele en bolig.
Jeg synes det er rigtig godt, at der i kommunalplanen stilles krav om at nye boliger skal have en gennemsnitsstørrelse på minimum 95 m2, jeg vil dog gerne forslå, at der også åbnes op for, at det bliver muligt at forøge bruttoareal for sammenlagte lejligheder, således at arealet ved en sammenlægning samlet set må udgøre 200 m2 (evt. med mulighed for at søge dispensation indtil 220 m2) – i modsætning til det eksisterende krav i dag på maksimalt 150 m2 (med mulighed for at søge dispensation indtil 180 m2).
Ikke alle børnefamilier ønsker at flytte i nybyggeri eller har økonomisk råderum til det, hvorfor det synes rimeligt ved sammenlægning af fx andelsboliger også at åbne op for, at de skal kunne rumme en moderne børnefamilie. I dag består børnefamilier ofte af dine-mine-og-vores-børn, og det er derfor ikke altid nok med de nugældende regler om sammenlægning op til 150 m2. Det forhold, at børnefamilierne har fået andre konstellationer og nu også vælger at bosætte sig og blive i København med børn, og dermed har brug for større, mere fleksible boliger, gør, at det eksisterende krav om maksimalt 150 m2 ikke er optimalt. Herudover skal man også huske på, at det er bruttoarealet, der må være 150 m2, hvilket betyder, at beregningen fra ydervæg til ydervæg medregner repos´er og for- og bagtrappeopgange mm. Dette medfører at nettoareal kan være 10-20 m2 mindre, og dermed at lejligheden på 150 m2 måske reelt set kun er 128 m2.
Det synes uhensigtsmæssigt af flere årsager, at det er bruttoareal, som benyttes ved sammenlægninger, men når nu det er tilfældet, synes det rimeligt at forøge det maksimale bruttoareal ved sammenlægning i lyset af ønsket om at skabe et København for københavnerne, som efterspørger større mere fleksible boliger.
Mvh Maria Eriksen

Materiale:
Høringssvar - kommunalplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10414

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar - kommunalplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Marie Danos Albertsen

Navn:
Marie Danos Albertsen
Postnr:
1441
By:
København K
Adresse:
Norddyssen 71a

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.
Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.
I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.
Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.
Med venlig hilsen
Marie Danos Albertsen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10638

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Nina Kampmann

Navn:
Nina Kampmann
Virksomhed / organisation:
Metroselskabet
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Metrovej 5

Se vedhæftede fil

Materiale:
Høringssvar MS 14102015 PDF.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10636

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar MS 14102015 PDF.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Kommune

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2015-10-14

Høringssvar vedrørende Kommuneplan 2015

Københavns kommune har sendt forslag til kommuneplan 2015 ”Den sammenhængende by” i høring i perioden 21. august til 17. oktober 2015.

Metroselskabet finder det væsentligt i kommuneplanlægningen at rette fokus mod tidligt at sikre langsigtede muligheder for - på både økonomisk, teknisk hensigtsmæssig og borgervenlig måde - at udvikle metro- og letbaneinfrastrukturen samtidig med at byen vokser og forandres. På den baggrund fremsendes hermed følgende bemærkninger til forslaget til kommuneplanen:

Metroselskabet har noteret sig, at Kommuneplan 2015 bygger på et ønske om at skabe en sammenhængende by, hvor udviklingen af byen og servicen til borgerne samvirker om at skabe velfungerende rammer for fremtidens borgere og virksomheder – og hvor der sigtes mod at fastholde de vedtagne retningslinjer for udviklingen af trafikken. Der forventes en stigning i befolkningstallet på 100.000 i løbet af den 12 årige planperiode – eller 33% set over 20 år. Planen rækker 12 år frem og bygger på de på nuværende tidspunkt vedtagne infrastrukturprojekter.

I lyset af såvel den konstaterede som den i fremtiden ventede vækst i befolkning og aktivitetsniveau bør det være naturligt at indlede langsigtede overvejelser om fremtidig infrastruktur, som vil være nødvendig for at udvikle nye byområder, og som samtidig vil sikre den voksende befolkning tilfredsstillende offentlige transporttilbud. Anlæg af infrastrukturprojekter er langsigtede beslutninger, hvortil knytter sig væsentlige interesser i såvel anlægs- som driftsfase. Tidlige overvejelser er med til at sikre både muligheden for på sigt at virkeliggøre de bymæssigt bedste løsninger og mulighederne for at inddrage hensyn til påvirkning af naboer under byggeperioden, hvortil kommer hensynet til beskyttelse af offentlighedens økonomiske interesser i forbindelse med anlæg af infrastruktur i fremtiden. Der bør således rettes opmærksomhed mod, at andre projekter i byen vil kunne være teknisk indgribende i mulige, fremtidige metro- og letbanelinjer, og dermed alt andet lige give risiko for en fordyrelse af fremtidig infrastrukturanlæg.

Det foreslås derfor, at Københavns Kommune lader overvejelser om at sikre de langsigtede muligheder for udbygning af infrastrukturen, såvel over som under jorden, indgå i overvejelser om anvendelse af visse konkrete arealer, uanset at projekterne ikke er vedtagne og rækker ud over den 12-årige planperiode.

Linjeføringen af metro som tunnelbane er langt hen ad vejen et fleksibelt anlæg, men anlæg af stationer, sporskiftekamre og tilhørende værksteds- og depotfaciliteter kræver, at der i god tid afsættes plads hertil på overfladen. Imidlertid kan andre underjordiske anlæg, f.eks. vejanlæg og ledningstunneller, komplicere og dermed fordyre anlæg af metro i tunnel. Anlæg af metrolinjer over jorden er langt mindre fleksible og kan i praksis kun ske, hvor der meget tidligt er gjort plads hertil i kommune- og lokalplaner.

Mulighederne for anlæg og drift af fremtidige letbaner er ligeledes afhængig af, at der tidligt afsættes plads i eksisterende gaderum og at letbanen gives tilstrækkelig prioritet, hvilket nødvendigvis må ske på bekostning af andre trafikanters fremkommelighed.

Metroselskabet er opmærksom på de mulige, fremtidige baneprojekter, der eksempelvis indgår i Københavns Kommunes undersøgelse ”Kollektiv trafik i København” fra april 2012. En del af de i rapporten omhandlede projekter, f.eks. metro til Ny Ellebjerg og de første dele af metro i Nordhavn, er vedtaget anlagt og indgår derfor i kommuneplangrundlaget. Andre, mere langsigtede projekter, er ikke på nuværende tidspunkt vedtagne og indgår dermed ikke som plangrundlag.

Enkelte projekter fra ”Kollektiv trafik i København”, f.eks. en mulig, fremtidig metrolinje over havnesnittet mellem Prags Boulevard og Københavns Hovedbanegård, samt letbanelinjen langs Frederikssundsvej mellem Nørrebro station og Ring 3, indgår i Transportministeriets redegørelse ”Sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet” udgivet januar 2015. Andre projekter indgår ikke i Transportministeriets planlægning, men må vurderes nødvendige for at muliggøre udviklingen af nye dele af byen, både i respekt af stationsnærheds-princippet og for at sikre en tilfredsstillende og tidssvarende service til borgere i alle områder af byen. Der vil fortsat være områder i København, der efter åbningen af Cityringen ikke vil være banebetjente, og som ville kunne opnå banebetjening ved gennemførelse af projekter, der følger linjerne i ”Kollektiv trafik i København”, herunder en ny fremtidig metrolinje over havnesnittet. Linjen vil kunne sammentænkes med den mulige fremtidige Øresundsmetro, som Københavns Kommune og Malmö Stad har gennemført indledende undersøgelser af som et element i udviklingen af en stadig voksende, fælles metropol.

Metroselskabet vil anbefale, at der i det kommende arbejde med kommuneplanen arbejdes mod at sikre muligheden for teknisk, økonomisk og for naboerne mest hensigtsmæssigt at kunne anlægge stationer, der ventes at indgå i de kommende års planlægning. Som konkrete eksempler på lokaliteter, der bør få opmærksomhed, kan nævnes følgende:

Sikring af placeringsmulighed for depot og vedligeholdelsescenter for letbaner
Ved planlægning af fremtidige letbaner er der behov for at identificere arealer, der kan anvendes til depot og vedligeholdelsescenter. Arealerne, der er behov for til

formålet, bør for at sikre et letbaneanlæg størst mulig fleksibilitet og bedst mulig økonomi ideelt set anlægges tæt ved letbanelinjen.
En mulig kommende letbane langs Frederikssundsvej ventes – såfremt denne anlægges med spormæssig sammenhæng til den kommende letbane i Ring 3 – sandsynligvis kunne betjenes fra det depot og -vedligeholdelsescenter, som anlægges langs Ring 3. Såfremt en mulig fremtidig letbane langs Frederikssundsvej etableres med en anden linjeføring, der ikke giver denne mulighed, eller kapaciteten på vedligeholdelsescentreret langs Ring 3 måtte blive anvendt til andre formål, vil det være nødvendigt at identificere arealer, hvor depot og vedligeholdelsescenter kan anlægges. Samme overvejelser er nødvendige såfremt letbaner planlægges anlagt andre steder i kommunen.

Sikring af placeringsmulighed for omstigningsstationer mellem en ny metrolinje over havnesnittet/til Malmø og andre baneanlæg
Kommende omstigningsstationer skal, både af hensyn til at yde den bedste service til passagererne og for at maksimere passagertallet, placeres så tæt som muligt på den eksisterende station, som der omstiges til. På en ny fremtidig metrolinje over havnesnittet forudses København H, Islands Brygge, Amagerbro og Østerport være de vigtigste omstigningsstationer, som det derfor er vigtigst at sikre plads til.

Sikrings af placeringsmulighed for andre stationer på en ny metrolinje over havnesnittet/til Malmø
En ny metrolinje over havnesnittet vil kunne give banebetjening til flere byområder. Afhængigt af den linjeføring, der måtte blive valgt, vil det være muligt at betjene området omkring Kløvermarken og Refshaleøen, som i dag er perspektivområder, samt muligvis Københavns Universitets Nørre Campus, Rigshospitalet og muligvis også NV-kvarteret. Også her vil det være hensigtsmæssigt, at stationsindpasning overvejes tidligt, idet det vil give den bedste mulighed for at sikre en hensigtsmæssig indpasning af stationerne med hensyn til anlægsøkonomi, naboforhold, bymiljø og øvrige anlæg i byen.

Sikring af placeringsmulighed for areal til depot og vedligeholdelsescenter på en ny metrolinje over havnesnittet/til Malmø
Ved anlæg af nye baneanlæg skal der findes arealer, hvor depot og vedligeholdelsescenter kan placeres. Den mest hensigtsmæssige og driftsøkonomisk fornuftige placering er naturligvis på arealer så tæt på banestrækningen som muligt. Størrelsen af det nødvendige areal til disse formål er stor, at der i praksis kun er få muligheder for at finde hensigtsmæssig placering.

Depot og vedligeholdelsescenter til en ny metrolinje over havnesnittet, kan mest hensigtsmæssigt placeres på den ubebyggede sydligste del af Prøvestenen eller den ligeledes ubebyggede grund på Østamagers kyst ud for Prøvestenen, hvor det nedrevne Pyrolyseværk lå. Disse placeringer vil sandsynligvis harmonere med at en ny metrolinje over havnesnittet sammentænkes med en fremtidig Øresundsmetro. Der findes en tredje mulighed i form af banearealet, hvor den tidligere Lersøen Rangerbanegård lå. Arealet ligger imidlertid langt fra den mest indlysende 1. etape af en ny metrolinje over havnesnittet og er i øvrigt reserveret til parkformål. Skulle det vise sig, at det i fremtiden kommer på tale at anlægge en metrolinje i NV-området kan anvendelse af dette areal blive relevant.

Hvis der ikke sikres arealer til depot og vedligeholdelsescenter tæt ved forventeligt kommende banestrækninger, findes der alternativt mulighed for at anlægge faciliteterne på længere afstand af baneanlægget. Øget afstand mellem depot og vedligeholdelsescenter og baneanlægget vil føre til en permanent stigning i driftsomkostningerne og sandsynligvis en forøgelse af den driftsmæssige kompleksitet. I udlandet findes eksempler på, at det er valgt at placere depot og værksted faciliteter under jorden, hvilket kan gøres trafikalt og driftsmæssigt hensigtsmæssigt, men i sagens natur med øgede anlægsomkostninger til følge.

Andre tunnelanlæg, der måtte blive planlagt og anlagt i perioden
Afklaring af grænsefladen til en mulig kommende havnetunnel vigtig. Med udgangspunkt i de indtil videre offentliggjorte mulige linjeføring for en fuldt udbygget havnetunnel og for en ny metrolinje over havnesnittet kan det ventes, at de to anlæg vil skulle krydse hinanden under jorden flere gange på strækningen fra Refshaleøen til Islands Brygge. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at afklare tunnelskæringerne ikke bare i planbilledet, men også dybdemæssigt, hvilket vil kunne tilgodese de omhandlede anlæg. Samtidig kan større, eksisterende ledningstunneller indgå i koordineringen (bl. a. fjernvarme fra Amagerværket).

Metroselskabet står i sagens natur til rådighed for uddybning af ovenstående, herunder eksempelvis bidrag til at overveje hvordan ovenstående langsigtede hensyn kan indgå i kommende videre analyser af ”Kollektiv trafik i København, fase 2” samt forberedelse af næste kommuneplan.

Venlig hilsen

Nina Kampmann
Chef for Plan og Udvikling

Emdrup den 20. september 2015

Vedr.: Høringssvar i forbindelse med kommuneplan 2015 i offentlige høring - ændring af rammeområde i Emdrup for matrikel 955 Emdrup, København

Forslag om overførelse af matrikelnummer 955, Emdrup, København, beliggende Nøkkerosevej 2, 2400 København NV fra rammeområde med plannummer 347 til rammeområde med plannummer 97 (alternativt til område med plannummer 114).

Figur 1: Ændringsforslaget

Figur 2: Nuværende Kommuneplan 2015

1.Baggrund

Nøkkerosevej 2 har i tidligere og nuværende kommuneplaner - herunder kommuneplan 2015 - været placeret i rammeområde med rammebetegnelse B3, hvor der må opføres boliger i 3-6 etager.

Nøkkerosevej 2, er en bedre byggeskik villa opført i 1931 i to plan. Nøkkerosevej 2 hører derfor mere naturligt til i det tilstødende rammeområde (villaområde) med rammebetegnelsen B1, hvor der må opføres boliger i 1-2 etager.

Ejendommens forhold gennemgås mere indgående i det følgende.

Mette Louise Foldager • Nøkkerosevej 2 2400 København NV • tlf.: 2834 0237 • e-mail mfoldager@hotmail.com

2. Ejendommens forhold

2.1 Sammenhængende områder og geografiske forhold

Den geografiske placering og ønsket om sammenhængende områder taler i høj grad (også) for at Nøkkerosevej 2 overføres til det tilstødende rammeområde.

Nøkkerosevej 2 er således den eneste ejendom, der er placeret i rammeområdet med plannummer 347, og som er beliggende på Nøkkerosevej, mens samtlige de øvrige ejendomme i dette område har adresse og facade ud mod Frederiksborgvej.

De øvrige ejendomme er herunder for den altovervejende del etagebyggeri i 3 etager, herunder flere tillige med udnyttet tagetage, mens Nøkkerosevej 2 som nævnt er en villa i to plan.

2.1.1. Romertalsservitut

Nøkkerosevej 2 og de øvrige ejendommen i rammeområdet med plannummer 347 er omfattet af forskellige dele af romertalsservitut IV4098. På de øvrige ejendomme - der alle har facade mod Frederiksborgvej - må efter romertalsservitutten opføres en beboelsesbygning med højst 3 til beboelse indrettede etager, mens der for Nøkkerosevej 2 gælder, at der kun må opføres en beboelsesbygning med højst 2 til beboelse indrettede etager. Hertil kommer yderlige indskrænkninger, som følge af servitutten.

2.1.2 Grundejerforening

Nøkkerosevej 2 er medlem af Vejlavet Gulkløver Plus. Der er tinglyst servitut herom på ejendommen. Ingen af de øvrige ejendomme der er placeret i rammeområdet med plannummer 347 er medlem af vejlavet, da de ikke geografisk er hjemmehørende her. Dette forhold taler således også for, at Nøkkerosevej 2 mere naturligt høre til i det tilstødende område.

2.1.1 Arkitektoniske hensyn

Der er ikke særlige arkitektoniske forhold der tilsiger, at ejendommen fortsat bør være i det nuværende område. Af SAVE-undersøgelse **(bilag 1)**fremgår at Nøkkerosevej 2 er vurderet med bevaringsværdi 4, om de ydre forhold er anført "Fritliggende, uden arkitektonisk tilknytning til andre bygninger uden for matriklen".

Tværtimod synes Nøkkerosevej 2 at have flere ligheder og arkitektoniske fællestræk med de bedre byggeskik villaerne der er opført i samme periode og er beliggende i de tilstødende villaområder, hvor rammebetegnelsen B1 er gældende.

2.2 Forhold til naboejendommene på Frederiksborgvej - installationer mv.

Nøkkerosevej 2 deler kloakledning med naboejendommene Frederiksborg 218 og 220, og der er på ejendommene tinglyst fælles servitut herom. Der er ikke i øvrigt nogen fællesanlæg eller drift med naboejendommene mod Frederiksborgvej. Der er således ikke forhold til naboejendommene der tilsiger, at ejendommene bør være i samme område.

2.3 Ændrede matrikulære forhold

Der gøres opmærksom på at matrikelnummer 955, Emdrup, København, beliggende Nøkkerosevej 2, 2400 København NV for nylig har fået registreret ændrede matrikulære forhold. Grundstørrelsen er således øget fra 402 m2 til 647 m2. Kort fortalt er dette sket på grund af hævd vundet over det tillagte areal. Det er således ikke sket nogen som helst ændringer af de faktiske forhold, som de hele tiden har været. Det kan i parentes bemærkes, at ændringen har været forelagt Københavns Kommune, der ikke havde nogen bemærkninger hertil.

De ændrede grundforhold skal nævnes her af to årsager. For det første da "Københavnerkortet" endnu ikke er opdateret med ændringen, og kortudsnittet først i dette høringssvar derfor afviger en smule fra matrikelkortet der vedlægges **(bilag 2).** For det andet skal ændringen nævnes, da den registrerede forøgede grundstørrelse har den betydning for bebyggelsesprocenten, at ejendommen nu kan placeres i rammeområde med plannummer 97 med rammebetegnelsen B1, hvor den maksimal bebyggelsesprocent er 40. Ejendommen er i øvrigt omkring 10 meter høj.

Det er uvist hvorfor ejendommen oprindeligt har været indplaceret i det nuværende område. Muligvis har bebyggelsesprocenten, der før den matrikulære grundændring har været over 50, haft en betydning.

Nærværende ændringsforslag indsendes på vegne af grund- og ejendomsejerne af Nøkkerosevej 2.

Med venlig hilsen

Mette Louise Foldager

Mette Louise Foldager • Nøkkerosevej 2 2400 København NV • tlf.: 2834 0237 • e-mail mfoldager@hotmail.com

BILAG 1

Print fra Kulturstyrelsen database :

https://www.kulturarv.dk/fbb/bygningvis.pub?bygning=3157927

SAVE-undersøgelse

Sag:	Kommuneatlas for Københavns Kommune
Aktuel status:	Aktiv
Objekt:	VILLA
Antal bygninger:	1
Antal andre objekter:	0

Administrative oplysninger

Fotoarkiv:	207/17

Vurdering

Arkitektonisk værdi:	4
Kulturhistorisk værdi:	4
Miljømæssig værdi:	4
Originalitetsværdi:	3
Tilstandsværdi:	4
Bevaringsmæssig værdi:	4
Registreringsdato:	02-05-1991

Bygningskonstruktion

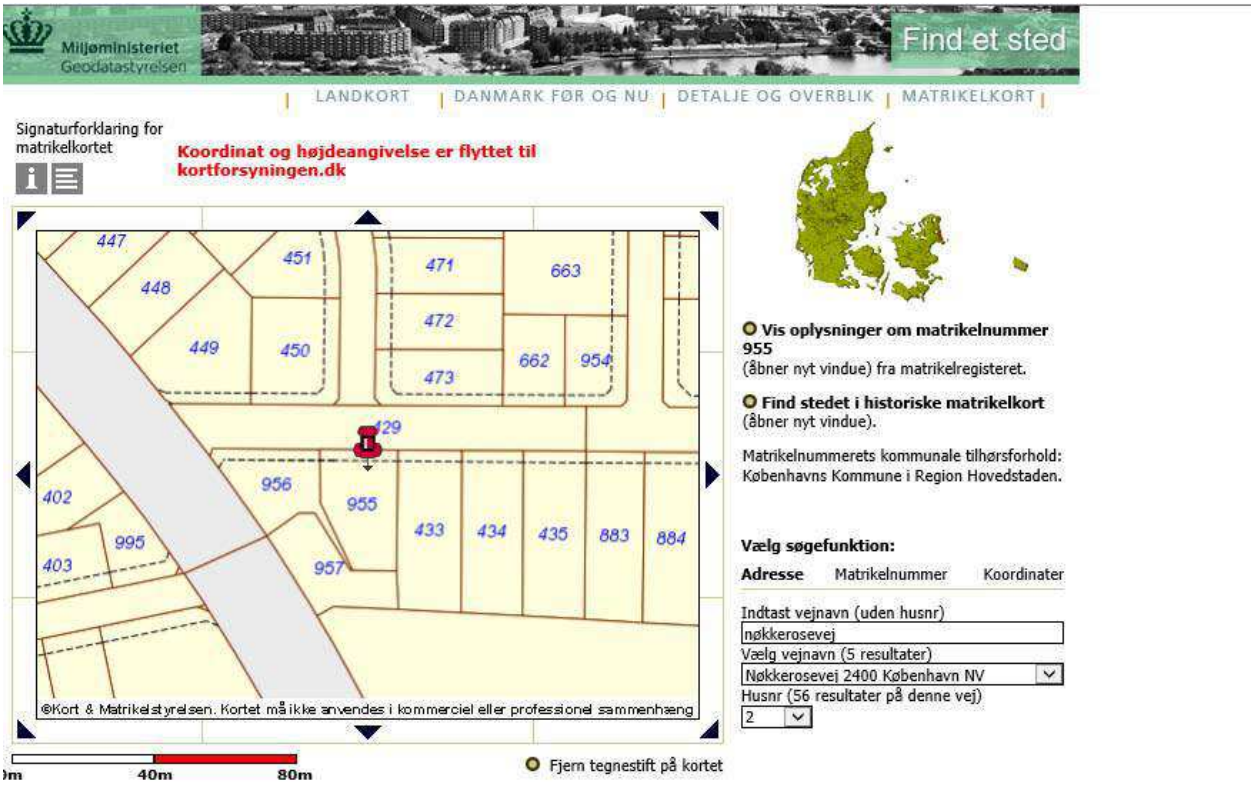
Bygningsdel:	Karnap
Oprindelig funktion:	Fritliggende enfamiliehus
Gavlkonstruktion:	Grundmuret gavl
Gesims:	Muret gesims
Hovedplan:	Enkelthus uden facadeorientering
Kvist:	Facade-/frontkvist
Sokkel:	Markeret, puds eller maling
Stilart:	Anden stilart
Tagkonstruktion:	Saddeltag/heltag; Valmtag
Udsmykning:	Fordakning
Ydermur:	Ubehandlet overflade

Bygningsomgivelser

Bebyggelsesmiljø:	Købstad - Villakvarter,parcelhusområde
Ydre forhold:	Fritliggende, uden arkitektonisk tilknytning til andre bygninger uden for matriklen (tidligere 30)

BILAG 2

Print fra kort- og matrikelstyrelsen database :



Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Mette Louise Foldager

Navn:
Mette Louise Foldager
Postnr:
2400
By:
København NV
Adresse:
Nøkkerosevej 2
Øvrige kontakt- oplysninger:
Tlf 2834 0237
Materiale:
Hørringsvar vedr. Nøkkerosevej 2 2400.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10261

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Hørringsvar vedr. Nøkkerosevej 2 2400.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Michael Hansen

Navn:
Michael Hansen
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Bådehavnsgade 55 T

Høringssvar er vedhæftet som Pdf

Høringssvaret vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV, plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.
Herudover vedrører høringssvaret også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908.”.

Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015 - endelig.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10668

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015 - endelig.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til

Københavns Kommune

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

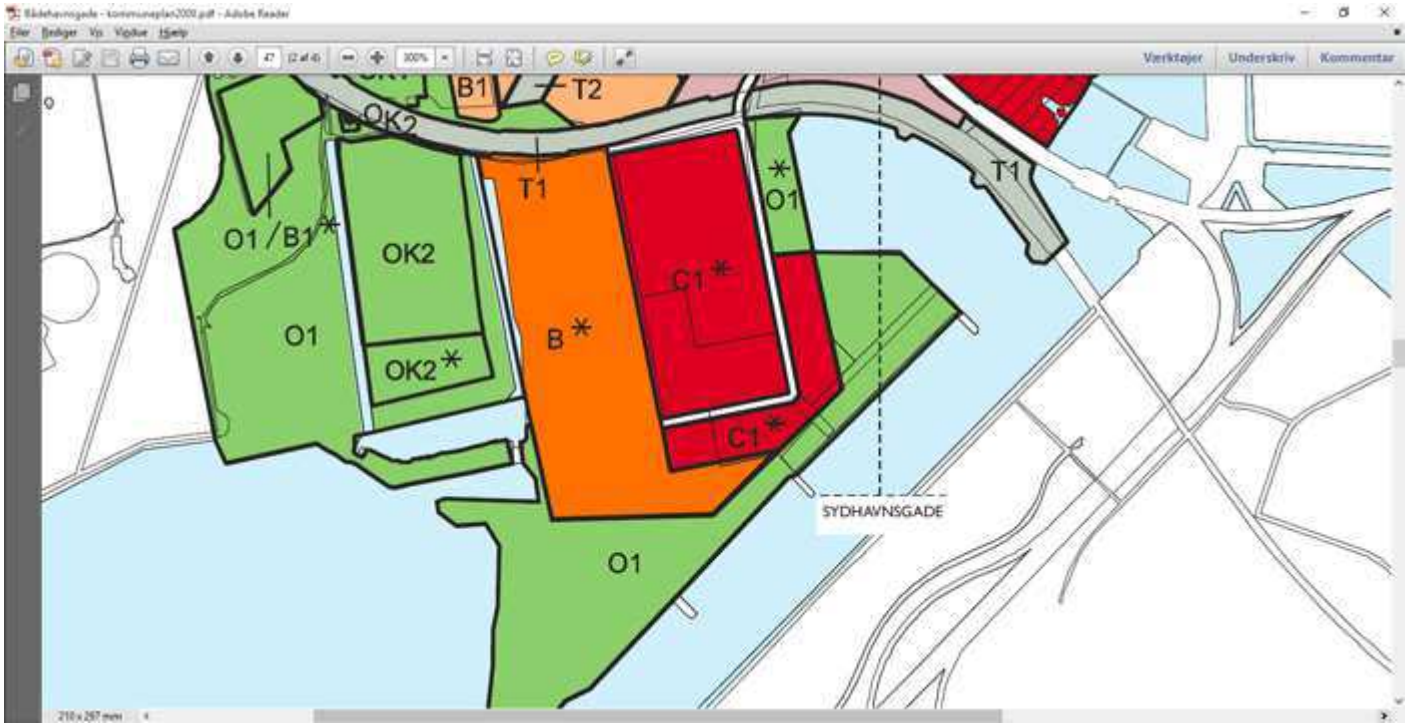
E-mail: CBU@okf.kk.dk

Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:

Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: ”Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger”.

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: ”Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde”.

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

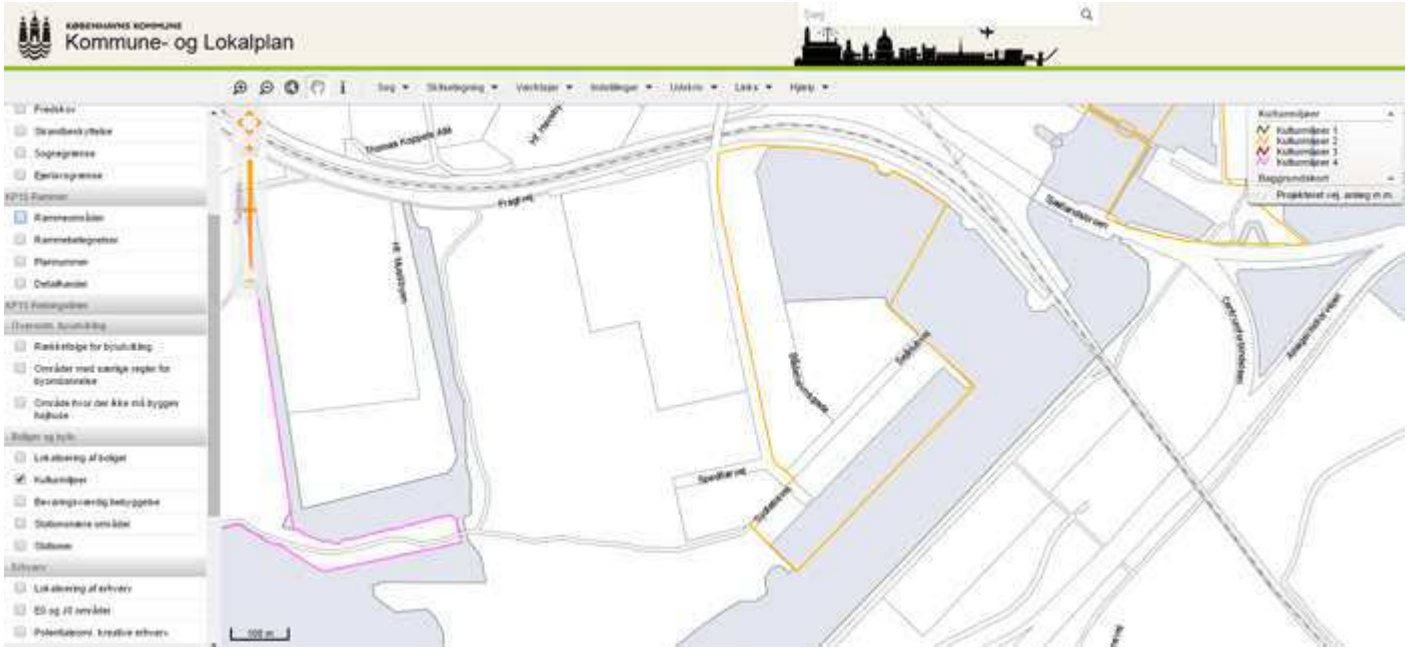
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

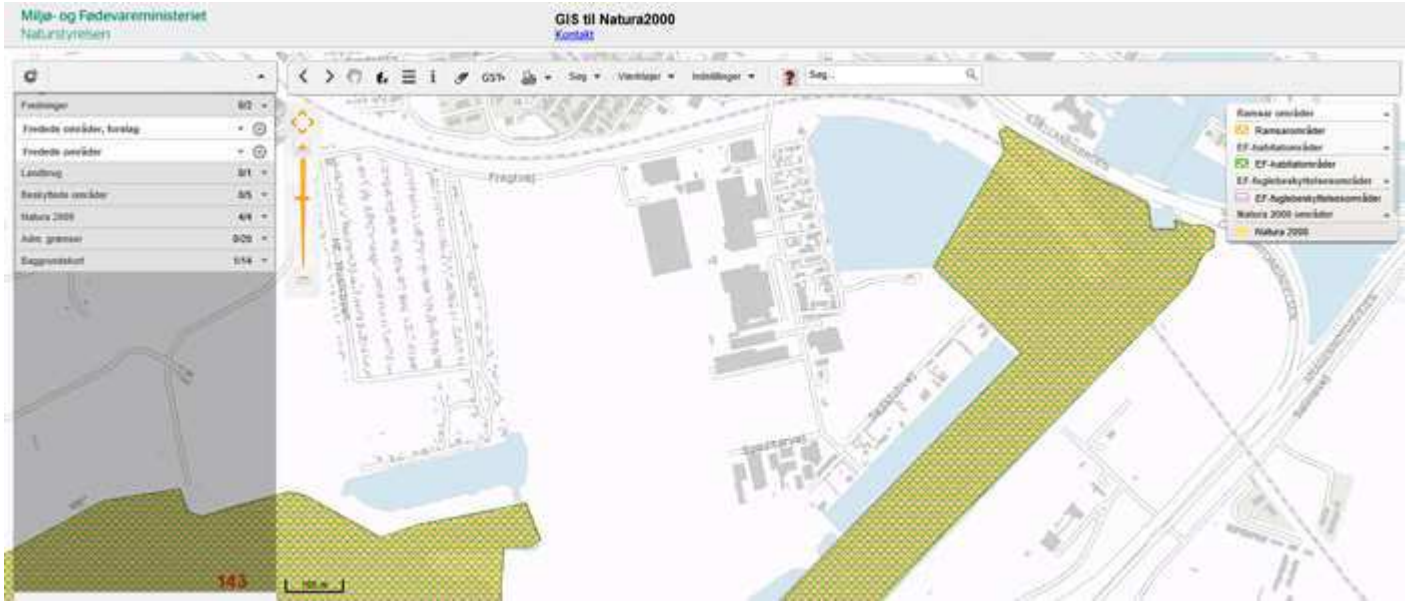
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

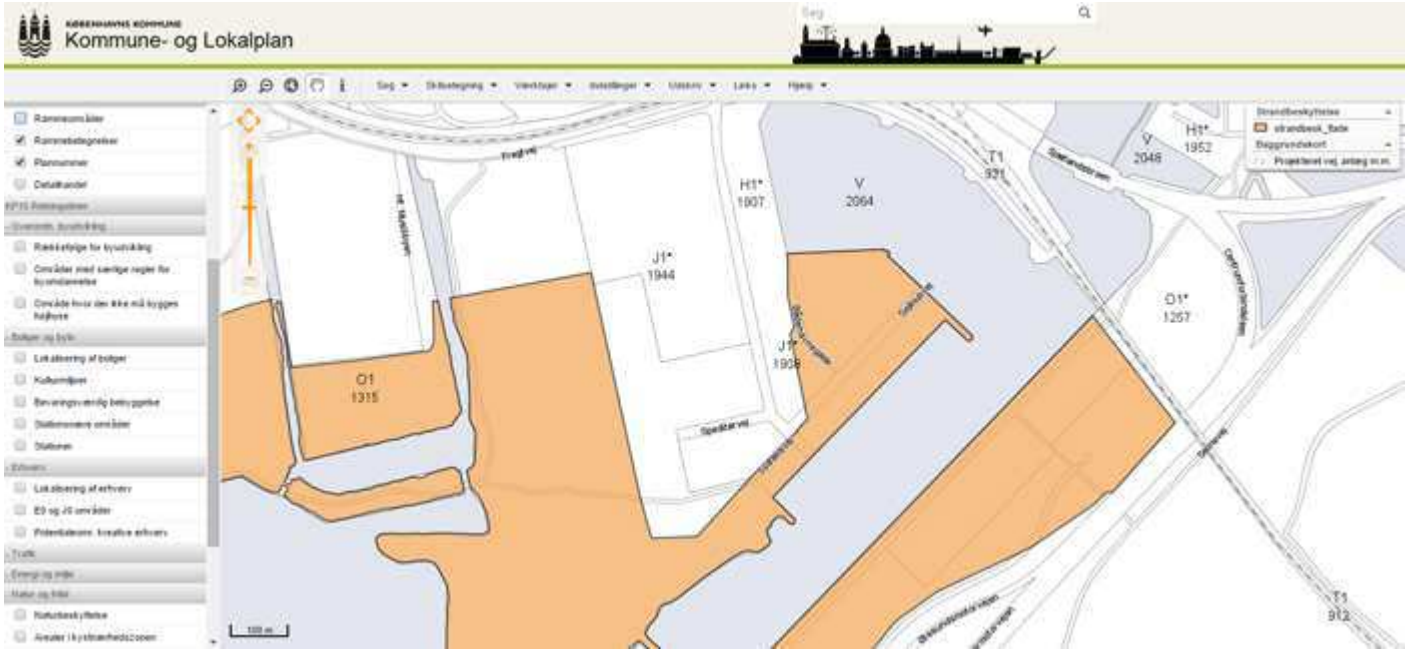
De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, "Ramsar område", "EF-habitatsområde", "EF-fuglebeskyttelsesområde" og "Natura 2000 område". Se nedenstående kort fra "Miljø- og fødevareministeriet":



Området er omkranset af den fredede "Stejleplads" mod øst samt det fredede "Tippen" mod syd. Se nedenstående kort:

Desuden har området overlap med "Strandbeskyttelseslinjen". Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

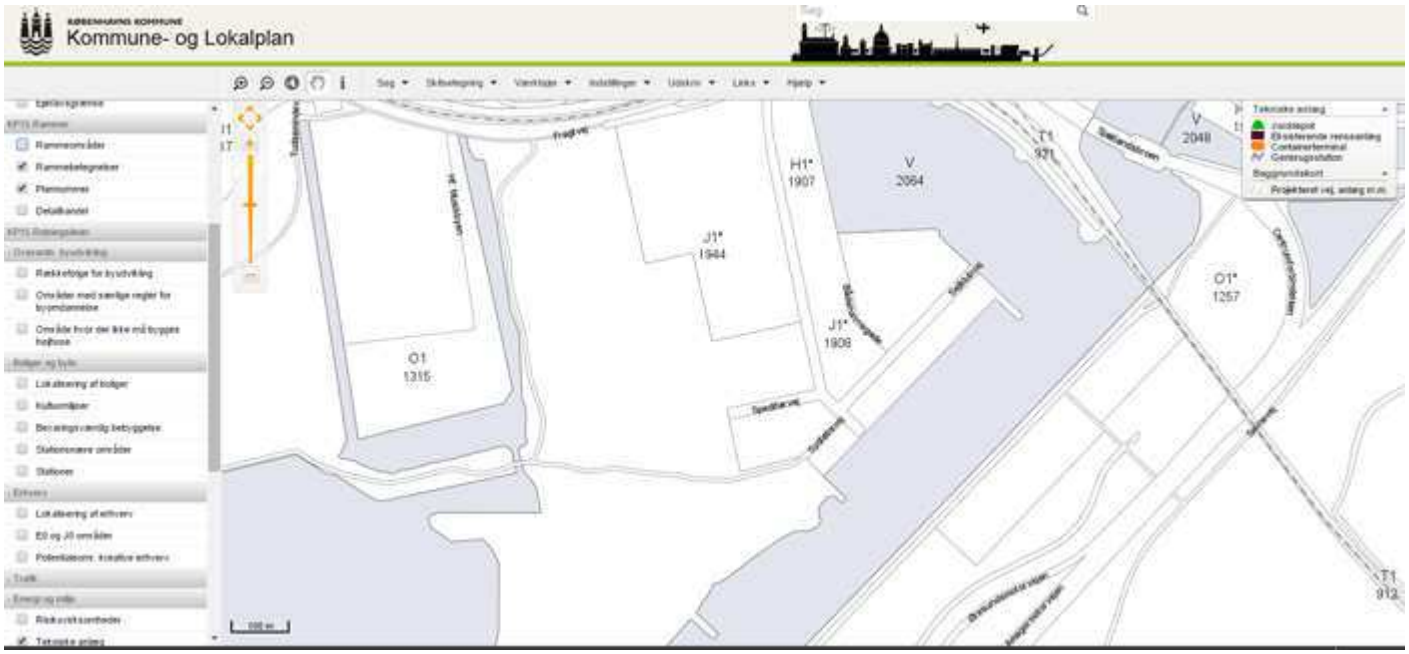
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:

Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Michael Hansen
Bådehavnsgade 55 T
2450 København SV

E-mail: mh@frit.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Mikael Kirkensgaard

Navn:
Mikael Kirkensgaard
Postnr:
2300
By:
københavn
Adresse:
Hellelidenvej 9 2300 København S

Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by.

I et forsøg på ikke kun at profilere men også effektivt realisere København som en grøn by, er det vigtigt, Københavns kommune understøtter bestræbelserne lovmæssigt.
Den sammenhængende by behøver ikke udelukkende at være forbundet af biltrafik....i forvejen er byen ofte ved at proppe til p.gr.a. biler.
2018 forventes Cityringen færdig, hvorfor det kan forventes, behovet for point-to-point biltrafik indenfor bygrænsen vil falde.
Københavns indbyggertal forventes modsat stige kraftigt, hvilket uheldigvis kan udligne det forventede fald i bilismen.
Kommunens signalværdi er derfor uhyre vigtig i denne sammenhæng.
P.t. siger lovgivningen, der skal være een P-plads/ 150 m2 nybyggeri. Der kan dispenseres til pr. 200 m2.
Med erfaringerne fra nybyggeriet i Ørestaden og Sydhavnen, hvor parkeringskældrene står halv til trekvarttomme, bør denne værdi i metrostationnære områder hæves til 250 m2/ P-pladse med mulighed for dispensation til 300 m2.
Dette vil sammen med andre kommunale tiltag signalere, at Københavns kommune tager miljøet alvorligt samtidigt med, at der fremtvinges nytænkning i nybyggeriet.
Snart byggemodne områder kunne måske ligefrem tænkes at blive projekteret 'bilfrie', således at de fremtidige beboere på forhånd skulle tage stilling til, om de ville bo det pågældende sted, hvis det blev uden bil.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10670

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Kommuneplan 2015 – høringssvar fra Miljøpunkt Nørrebro

Kvarterer uden beboerparkering

Det er positivt, at kommunen vil gøre parkeringsnormen mere fleksibel til forskellige behov. Vi ser gerne, at man går endnu videre og undersøger muligheden for at bygge helt nye kvarterer uden parkering. For at sikre at systemet ikke udnyttes ved at beboerne alligevel har en bil stående, kan man simpelthen suspendere beboernes ret til beboerparkeringstilladelse i de bilfri matrikler – eller begrænse til delebil eller elbil.

Vi mener det er sandsynligt, at der i København er et leje- og købedygtigt segment specifikt til bilfri boliger. Vi mener ikke, at den traditionelle opfattelse - at boliger uden parkering ikke kan sælges - er sand i brokvartererne i dagens København. I hvert fald bør kommunen prøve markedet af når man iværksætter den byfortætning, der er lagt op til i planen.

Bilfri kvarterer vil være billigere at bo i, vil aflaste vejinfrastrukturen og give sundere økonomi i den offentlige transport. Alt sammen målsætninger i KP15'.

Skybrudskort har fejlagtige eller usikre løsninger

I kortmaterialet under 'klimatilpasning' finder vi nogle forældede og problematiske indtegninger:

- På kortet er opkørslen på Åbuen cykelbro udlagt som skybrudsmagasin. Vi mener det er en decideret fejl, som skyldes mangel på lokalkendskab og/eller forældet kortmateriale, for opkørslen er en bakke uden mulighed for magasinering. Overordnet bør man ikke lægge sig fast på konkrete løsninger langs Åboulevard-Ågade-Bispeengbuen, da Frederiksberg og København er ved at undersøge en nedgravning i tunnel af trafikken og en omkalfatring af overfladearealet.

- Skybrudsrøret fra Sjællandsgade til Hesseløgade vurderer vi ikke er nødvendigt og det kan spares væk, hvis man laver grønne overfladeløsninger. Vi mener også forvaltningen er enig i dette og derfor bør man se på, om indtegningen kan fjernes fra Kommuneplanen.

Københavnerne skal kunne deltage i skybrudssikring, hvis vi ikke skal ende med de traditionelle kloakløsninger

Skybrudssikring er en stor opgave, som mange borgere og gårdlaug på Nørrebro ønsker at deltage i. KP15 peger på, at man vil udvikle og samarbejde med københavnerne, så 'alle byens projekter har fokus på klimatilpasning'. I skybrudsplanerne er det en forudsætning, at der skal ske en maksimal lokal tilbageholdelse af vandet og derfor er der budgetteret med 1,2 milliarder kr. i private investeringer. Så langt så godt.

Men ude i virkeligheden laves der gårdsaneringer, hvor tagvand ikke afkobles fra kloak (fx AB Pegasus) og projekter med afkobling af regnvand og sekundavand til vask/toilet går i sig selv, fordi ordningerne ændres og forringes (AB JOJO). Det er meget idealistiske og ressourcestærke gårde og derfor er det ekstra bekymrende, at de optimale klimatilpasningsløsninger ikke engang kan gennemføres her. Der skal bedre økonomiske ordninger på bordet og en klar strategi og fordeling mellem kommune og forsyning.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Miljøpunkt Nørrebro

Navn:
Miljøpunkt Nørrebro
Virksomhed / organisation:
Miljøpunkt Nørrebro
Postnr:
2200
By:
København N
Adresse:
Korsgade 16
Øvrige kontakt- oplysninger:
22555303

Vedhæftet

Materiale:
Miljøpunkt Nørrebro.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10599

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Miljøpunkt Nørrebro.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Per Lange Jørgensen

Navn:
Per Lange Jørgensen
Virksomhed / organisation:
MITCO Aps
Postnr:
2200
By:
København
Adresse:
Peblinge Dossering 18, kld. Tv
Materiale:
Brev til Center for Byudvikling 14.10.2015.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10655

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Brev til Center for Byudvikling 14.10.2015.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

MITCO ApS
Byggeledelsen
Peblinge Dossering 18, Kld. Tv
2200 København N

Center for byudvikling
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
1599 København V

København, d. 14.10.2015

Vedr. KP 15 – ændring af rammer for Søkvæsthuset, Overgaden Over vandet 60a-64, 1415 København K.

I forbindelse med at Mitco, har erhvervet ovennævnte ejendom fra Forsvaret i forbindelse med offentligt udbud, retter vi hermed henvendelse til Københavns Kommune for at forespørge på en ændring af rammerne for området.

Området er for nuværende udlagt som en ramme O, med vægt på en anvendelse til institutioner.

Denne ramme har været dækkende i den periode, hvor Forsvaret har anvendt flere af ejendommene i området, samt tilstedeværelsen af Orlogsmuseet, Christianshavn Skole, Christianhavns Gymnasium og Vor Frelser Kirke.

Mitco ønsker at anvende ejendommene primært til boligformål; men tillige etablere en blanding af liberalt erhverv, restauration m.m. og ønsker derfor rammen for området ændret til et B5 område.

Ejendommene er fredet og der er tillige tinglyst servitutter på matriklerne, der ikke tillader yderligere bebyggelse. Formålet med rammeændringen er ikke at øge bebyggelsen; men alene en ændring af anvendelsen for området.

Området ligger isoleret mellem boligområder og rammeændringen vil indpasses natuligt i den øvrige planlagte anvendelse for området.

Mitco forestiller sig at man kunne ændre hele det nuværende område omfattende matriklerne 275, 262, 406, 583, 176a, 176b og 533 i den ændrede ramme. Matriklen 533 er delvist omfattet af en ramme til bolig for nuværende. Matriklen 406 anvendes som bolig for nuværende.

Herved ændres hele området, som er afgrænset af Overgaden Oven Vandet, boligområdet, Prinsessegade, Sankt Annæ Gade, Dronningensgade og Bådsmandsstræde.

Alternativt kunne ændringen af rammen kun omfatte matriklerne 406, 583, 176a, 176b og 533, hvorved Christianshavn Gymnasium og Vor Frelser Kirke ikke vil være omfattet af ændringen.

Den ændrede ramme vi da være afgrænset af Overgaden Oven Vandet, boligområdet, Prinsessegade og Bådsmandsstræde.

Ændringen af rammen for området forhindrer ikke den nuværende eller en fremtidig anvendelse til institutionsformål, da dette er en del af rammen.

MITCO ApS
Byggeledelsen
Peblinge Dossering 18, Kld. Tv
2200 København N

Vor henvendelse er bekræftet af Forsvaret, der har givet Mølbak Landinspektører A/S fuldmagt til at undersøge mulighederne for en opdeling af matriklerne 176a og 176b, samt forespørge ved Københavns Kommune om planmæssige forhold.

Jeg imødeser Deres positive behandling af vor henvendelse og står naturligvis gerne til rådighed for supplerende informationer, såfremt dette ønskes.

Med venlig hilsen
Per Lange Jørgensen
Byggeleder

Tlf.: +45 61 51 03 33

E-mail: Perlangejorgensen@mail.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Morten Vesely

Navn:
Morten Vesely
Postnr:
1454
By:
København
Adresse:
Larsbjørnsstræde 20 A
Materiale:
kommuneplan 2015, kommentar 14.10.15.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10690

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/kommuneplan 2015, kommentar 14.10.15.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Kommentar til Kommuneplan 2015 efter høring i Den sorte Diamant den 1. oktober 2015, specifikt angående Nørre Kvarter/Indre København.

En metaforisk beretning for blandt andet at oplyse politikerne om Nørre Kvarters sande og sørgelige tilstand, som tilsyneladende er ukendt for andre end os, der stadig bor og overlever her.

Enhver lighed med virkeligheden er fuldstændig tilsigtet og en hilsen fra forfatteren til den intelligente og muligvis medfølende læser:

Reportage fra slagmarken.

Overfyrsten og hans loyale råd har fra paladset på byens centrale plads udtænkt en strålende plan for metropolens fremtid som centrum for landet.

I planen indgår en omfattende udbygning af beboelsesområderne i omegnen til de mange forventede nye tilflyttere.

Desværre synes beboerne af de nye kvaterer at de er kedelige og uinspirerende og man må derfor fra bystyret finde andre og mere spændende områder hvor befolkningen kan slå sig løs i fritiden, da brød og skuespil jo altid har været en vigtig forudsætning for at holde utilfredse elementer i befolkningen i ave.

Heldigvis ligger løsningen lige for: omkring fyrstens palads ligger flere gamle, nedslidte og uudviklede kvarterer, som ville egne sig fortrinligt til at underholde befolkningen i nattetimerne.

Der er bare ét problem: disse kvarterer er beboede, nogle af dem endda tæt beboede. Og beboerne protesterer endda højlydt og forgæves mod Fyrsten og Rådets planer, som slet ikke harmonerer med deres egne ideer om et godt og fredeligt liv.

Især i inderbyens Nordre Kvarter, som er det tættest befolkede, er utilfredsheden stor og Rådet bliver derfor i tide og utide konfronteret med beboernes desperate klager over at kvarteret allerede nu er under massivt angreb fra fortropperne for Fyrsten og Rådets nye ideer om underholdning i udvalgte dele af byen i nattetimerne ugen igennem.

Disse spredte modstandslommer mod fremskridtet er naturligvis et irritationsmoment for Rådet, som derfor, diskret, har udloddet de forskellige problematiske områder til diverse krigsherrer, som har påtaget sig at nedkæmpe oprøret mod at blive tilgodeset med visse frynsegoder. For som en kilde, der ikke ønsker sit navn frem, men er tæt på beslutningerne udtaler: "Nogen skal jo gøre

det beskidte arbejde". Officielt kalder Rådet disse tiltag for "erhvervsfremmestøtte".

Den mægtigste krigsherre i Nordre Kvarter er den frygtede oberst Fallbarbe, der med sine lejetropper står for oprensningen i dette oprørske område. Obersten, som er chef for "Drukkompagniet", der er kendt og berygtet for sin effektivitet og hensynsløse terror mod civilbefolkningen, sikrer sig sine irregulære styrkers loyalitet ved at give dem frie tøjler til efter mørkets frembrud at hærge kvarteret og dets beboere.

Beboerne holder sig derfor belært af erfaringen klogeligt indendøre i nattetimerne, mens de søvnløse og frygtsomme på afstand følger med i oberstens og de allierede krigsherrers huseren i kvarterets gader. Om morgenen vover beboerne sig atter ud for at besigtige skaderne på ejendommene efter nattens kampe og derefter gå igang med oprydningen foran deres boliger.

Til hjælp for oberstens indsats i nattetimerne har man i en ring om kvarteret udlagt en række depoter (læs: 7-eleven, Netto), som skal forsyne lejetropperne med våben og andre kampmidler i deres kamp mod de genstridige beboere. Under troppernes erobringskampagne ind i området sørger Rådet for de nødvendige tilladelser til at krigsherrene inde i selve kvarteret kan oprette kommandocentraler, hvorfra nattens kampe kan føres med logistisk præcision.

Resultaterne er taktisk imponerende: For få år siden gik frontlinjen i udkanten af Nordre Kvarter, men er nu rykket længere ind i selve de centrale dele af beboelsesområdet.

Først faldt den vestlige hovedfærdselsåre, som nu er helt overtaget af obersten og hans allieredes styrker mens de tidligere beboere er fordrevet.

Opmuntret af den militære succes sætter krigsherrene nu angrebene ind på flere fronter og det er derfor efterhånden lykkedes at isolere modstanderne til de centrale dele af bydelen. Her er det nu kun et spørgsmål om tid før de sidste gader falder for stormtroppernes energiske fremstød. Mange af beboerne har allerede taget konsekvensen af den voldelige, natlige chikane og er flyttet bort mens flere andre tænker alvorligt på at gøre det samme.

Det er derfor med onde anelser beboerne i Nørre Kvarter imødeser resultaterne af Kommuneplan 2015, nu da lyset fra Paladsets Nådigherrer ikke længere skinner på deres før ellers så trofaste undersåtter, men har fundet andre og mere attraktive yndlinge, repræsenteret af obersten og de andre krigsherrer, som ihærdigt forsøger at fordrive dem fra deres hjem. Beboerne ved nu ikke længere hvem de skal vende sig til og anråbe om beskyttelse mod overgrebene.

Som en illustration af situationen vedlægges et link til en videosekvens, optaget den 30. august 2015, da Nørre Kvarters Beboerforenings formand under eskorte besøgte frontlinien. Den viser forholdene tidligt på natten i det allerede erobrede område i Vestergade. Dette er fra begyndelsen af natten, senere, da det er krigsherrenes stormtropper, der uhæmmet terroriserer gadelivet, bliver det meget værre.

Beboerne indser med rædsel at det bliver sådan dén fremtid kommer til at se ud, som den inden længe vil udfolde sig i hele kvarteret, hvis der ikke gøres noget fra det sørgeligt passive bystyres side:
Link til videoklip: https://youtube/6b1FKYT3J3s

Reporter: Morten Vesely, Larsbjørnsstræde 20 A, midt i krigszonen.

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: natalia m nielsen

Navn:
natalia m nielsen
Postnr:
2450
By:
Kbh SV
Adresse:
Bådehavnsgade 55 A

se vedhæftede fil

Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015 - endelig.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10683

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015 - endelig.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til

Københavns Kommune

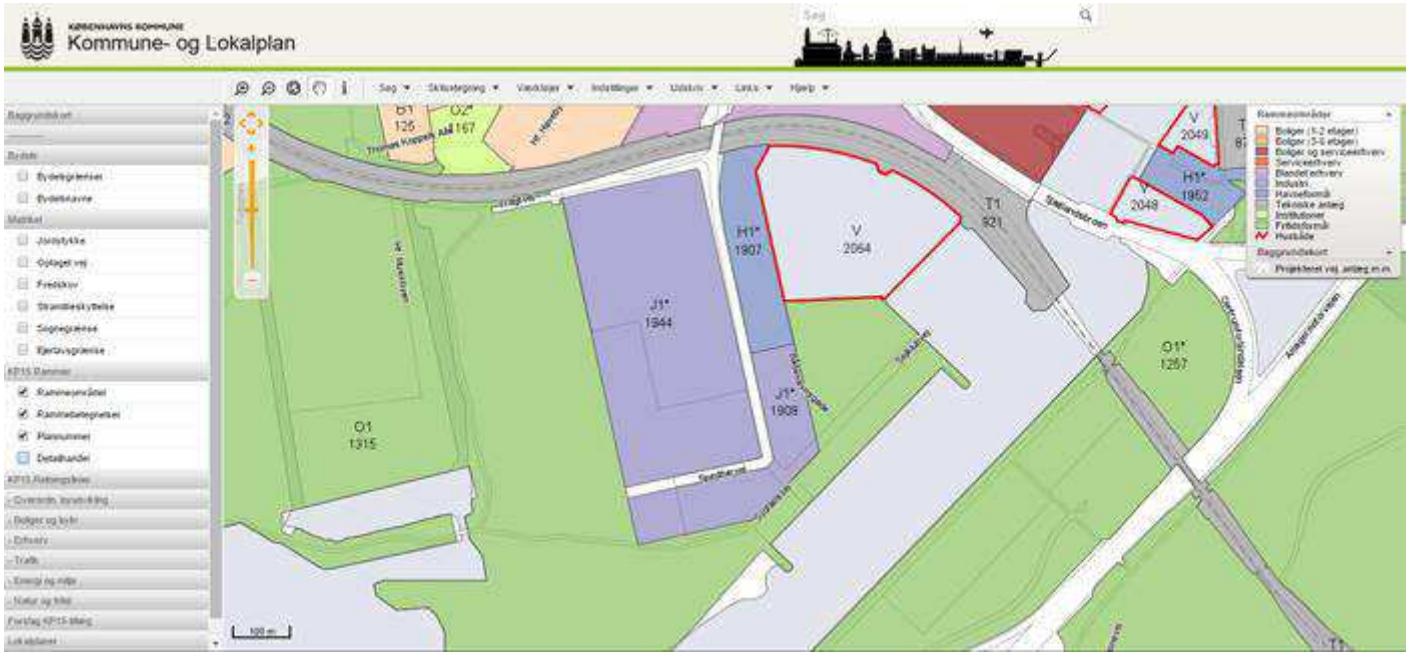
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

E-mail: CBU@okf.kk.dk

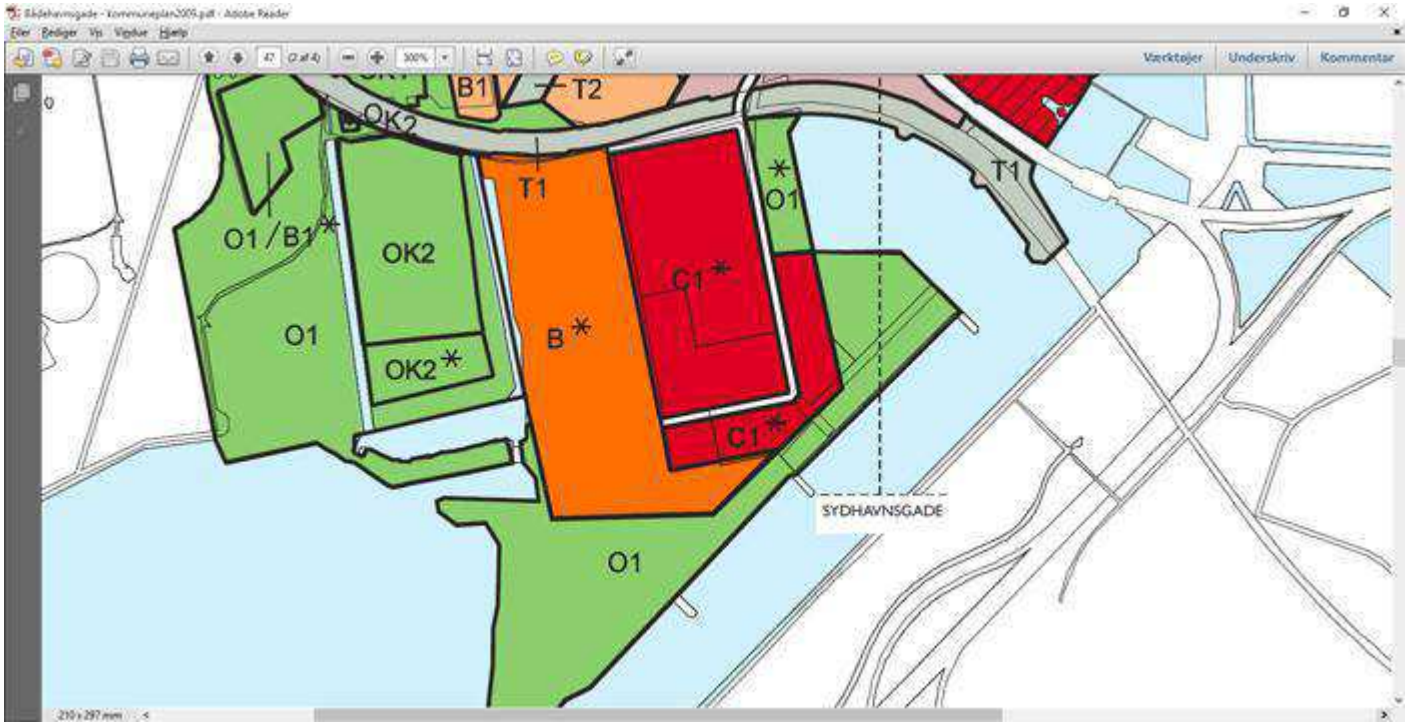
Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:



Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: ”Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger”.

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: ”Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde”.

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

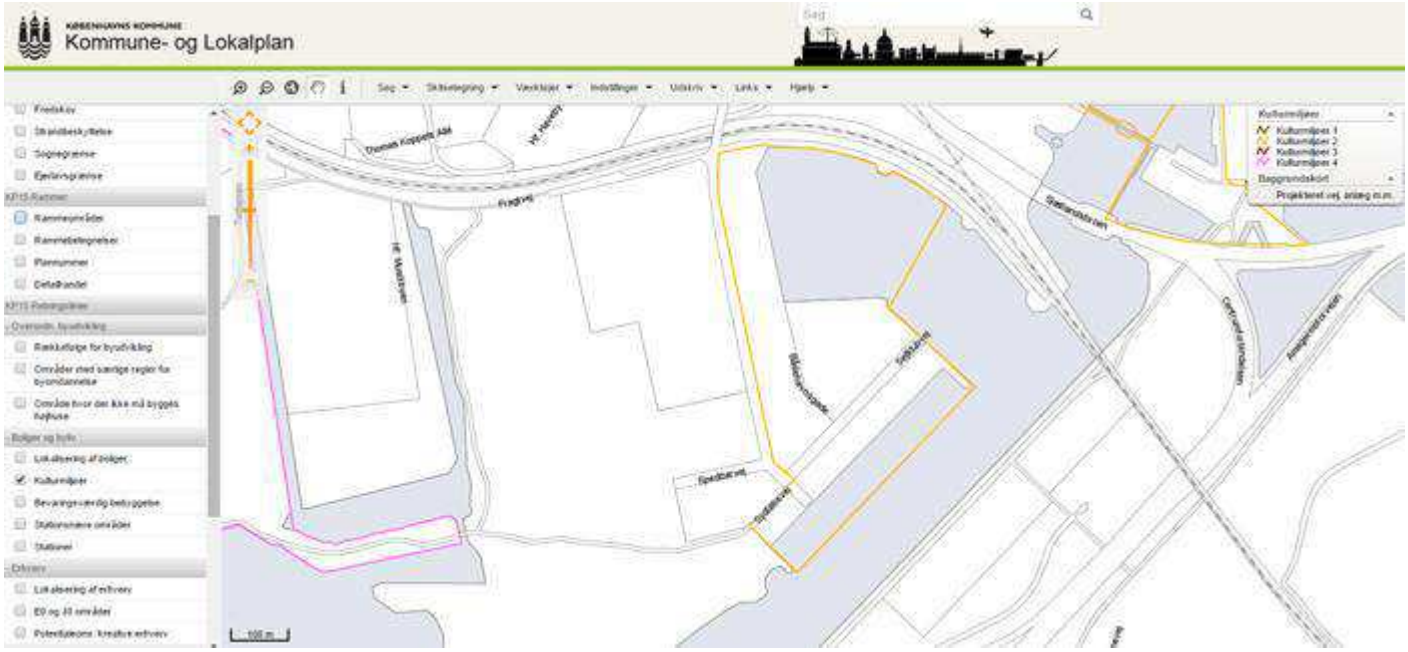
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

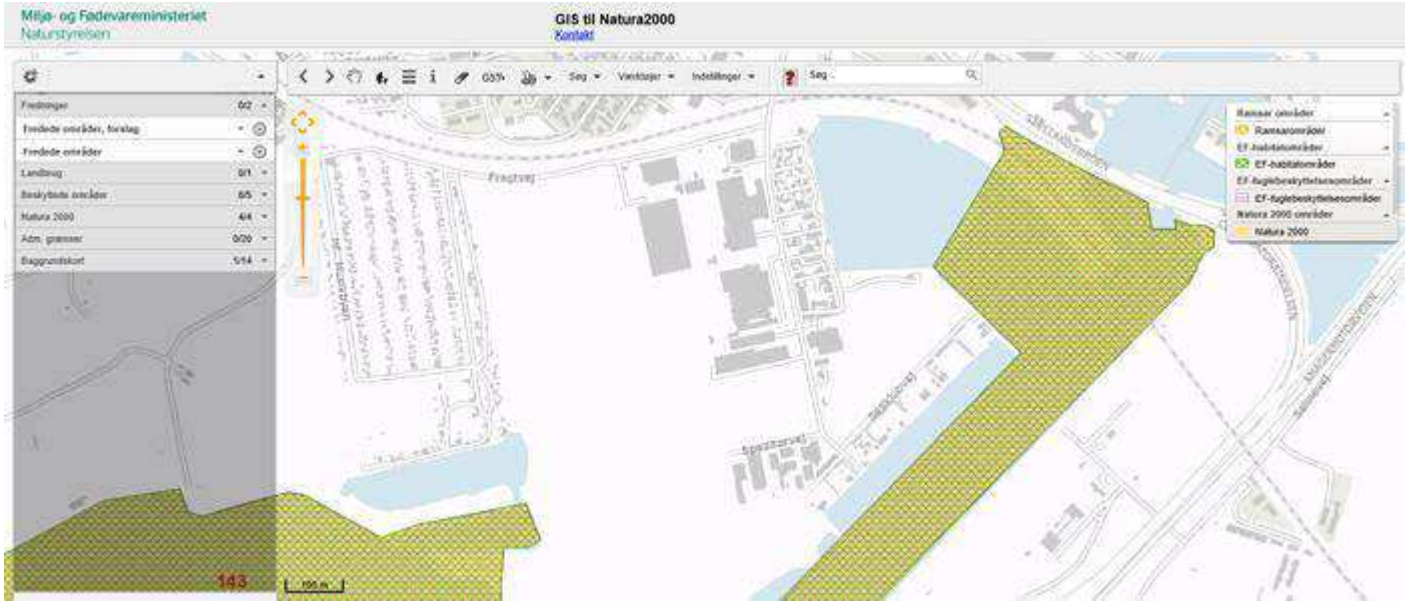
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

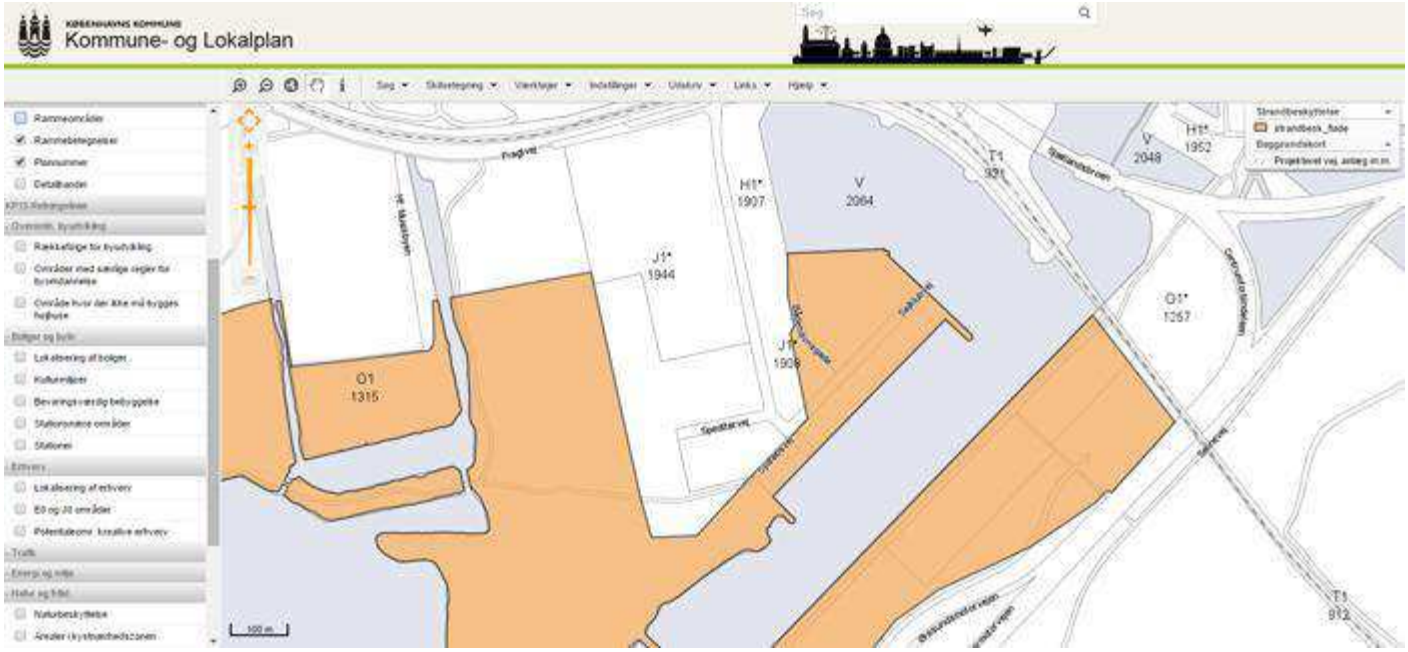
De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, ”Ramsar område”, ”EF-habitatsområde”, ”EF-fuglebeskyttelsesområde” og ”Natura 2000 område”. Se nedenstående kort fra ”Miljø- og fødevareministeriet”:



Området er omkranset af den fredede ”Stejleplads” mod øst samt det fredede ”Tippen” mod syd. Se nedenstående kort:

Desuden har området overlap med ”Strandbeskyttelseslinjen”. Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

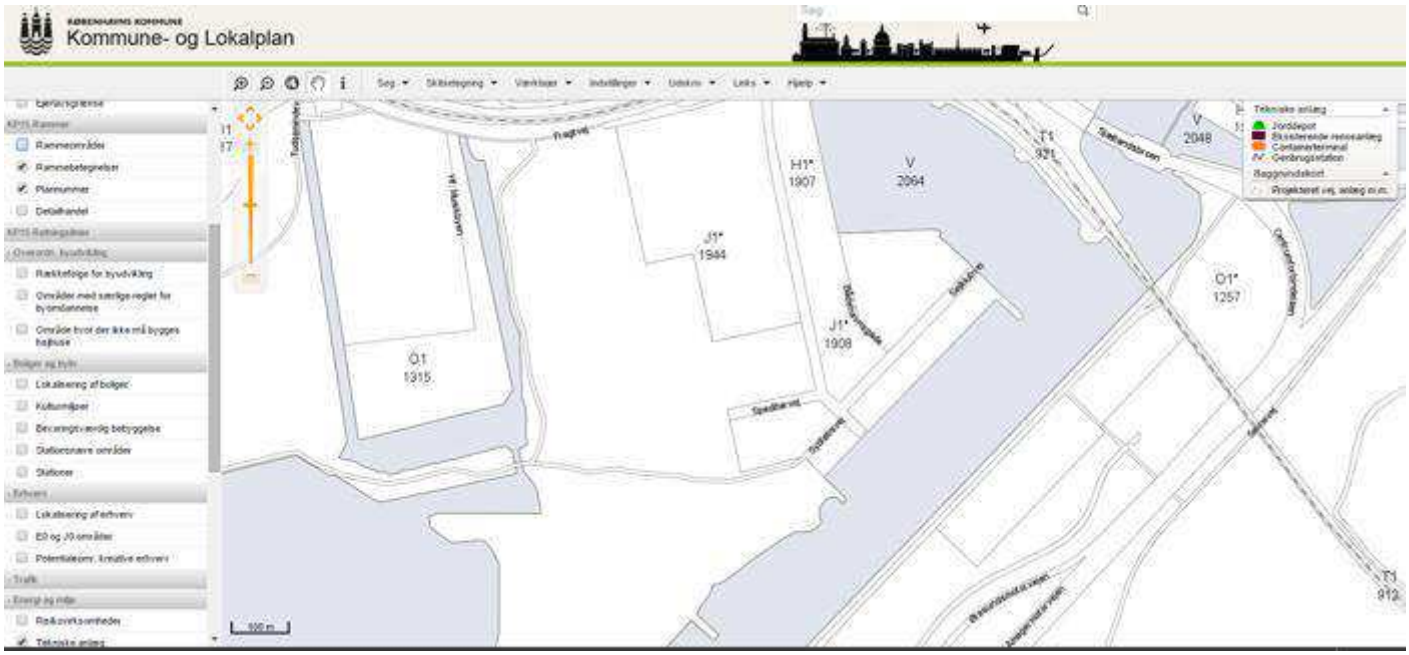
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

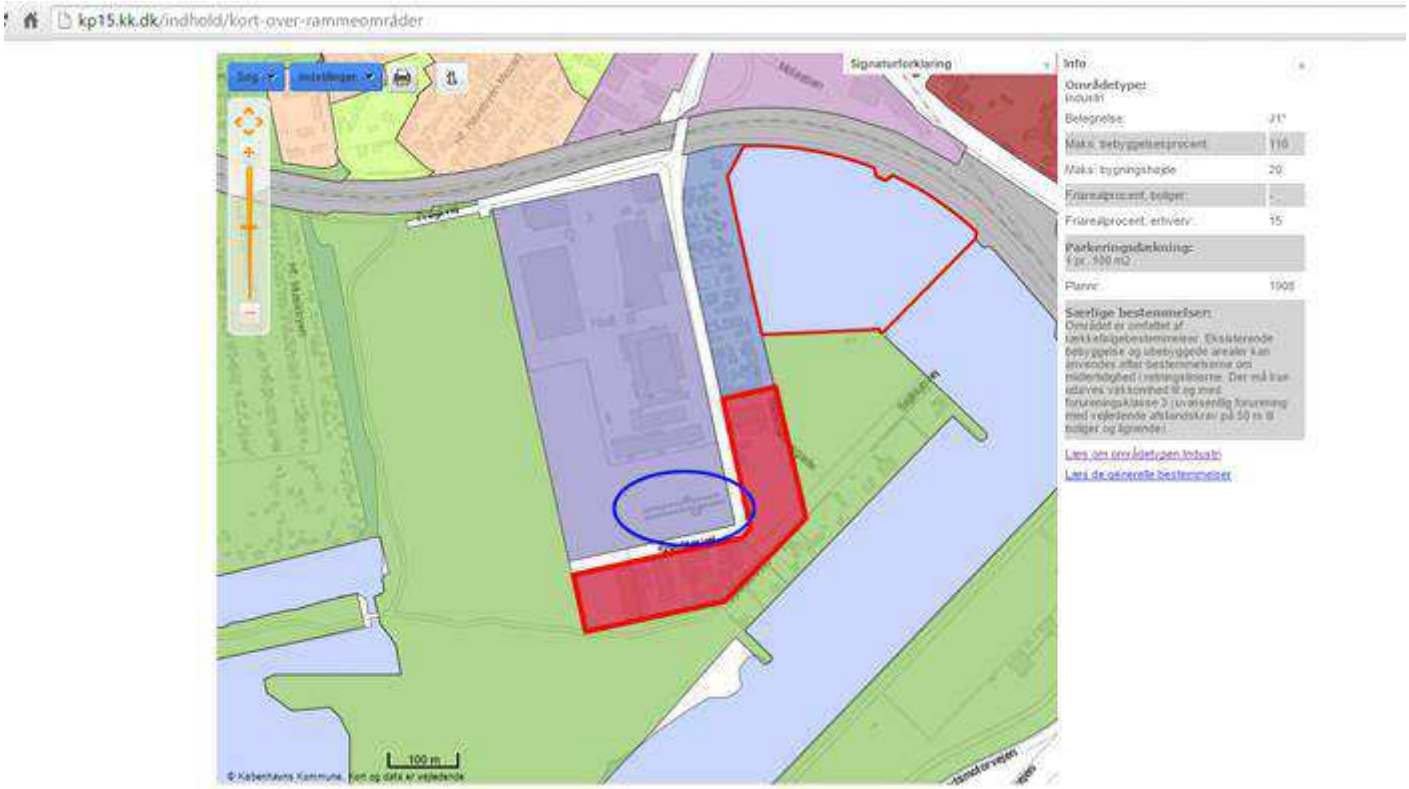
Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:



Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Michael Hansen
Bådehavnsgade 55 T
2450 København SV

E-mail: mh@frit.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: natalia m nielsen

Navn:
natalia m nielsen
Postnr:
2450
By:
kbh SV
Adresse:
Bådahavnsgade 55 A

Kommentar til mail sendt tidligere i dag:
Mailen var vedhæftet et høringssvar fra Michael Hansen. Jeg tilslutter mig MH synspunkter.

Mvh
Læge
Natalia M. Nielsen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10717

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ivan Lund Pedersen

Navn:
Ivan Lund Pedersen
Virksomhed / organisation:
NOAH-TRAFIK
Postnr:
2200
By:
København N
Adresse:
Nørrebrogade 39, 1.
Øvrige kontakt- oplysninger:
Forslaget om flere p-pladser undergraver miljøet. Det viser miljøvurderingen også.

Vedhæftet et høringssvar, som vedrører trafik.

Det der først springer i øjnene er, at forslaget til ny kommuneplan bl.a. indebærer krav om flere pendlerparkeringspladser.

En sikker følge heraf er mere biltrafik og miljøforringelser. Derved undergraves de trafikale og miljømæssige målsætninger.

Alle de pæne ord om bæredygtighed og miljø gøres til skamme. Disse miljøforringelser kommer tilmed oveni en parkeringsforlig, der også betyder mange flere p-pladser.

Københavns Kommunes egen miljøvurdering viser også klart, at flere parkeringspladser undergraver CO2 målsætning og ren luft planen

Miljøvurderingen konkluderer, at den forslåede ændring af parkeringsnormerne:

”ikke understøtter målet om CO2 neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes”.

For hver ny Kommuneplan der er kommet siden 2009 er der krævet/tilladt flere pendlerparkeringspladser.

Se mere om parkering og andre trafikale forhold i den vedhæftede kommentar.

Med venlig hilsen
NOAH-TRAFIK
Ivan Lund Pedersen
3116 0082

Materiale:
Kommentarer til forslag til Kommuneplan 2015. København.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10603

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommentarer til forslag til Kommuneplan 2015. København.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
www.trafikbogen.dk
noahtrafik@noah.dk

København den 13. oktober 2015

Vedrørende: Forslag til Københavns Kommune, Kommuneplan 2015

Tak for muligheden for at kommentere forslaget. NOAH-Trafik vil især beskæftige os med en del af de trafikale aspekter ved forslaget.

Miljøvurderingen viser: Flere parkeringspladser undergraver CO2 målsætning og ren luft planen

Det der først springer i øjnene er, at forslaget bl.a. indebærer krav om flere pendlerparkeringspladser. En sikker følge heraf er mere biltrafik og miljøforringelser. Derved undergraves de trafikale og miljømæssige målsætninger. Alle de pæne ord om bæredygtighed og miljø gøres til skamme. Disse miljøforringelser kommer tilmed oveni en parkeringsforlig, der også betyder mange flere p-pladser.

Miljøvurderingen af forslag til Kommuneplan 2015 konkluderer da også, at den forslåede ændring af parkeringsnormerne:

"ikke understøtter målet om CO_2 neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes".

For hver ny Kommuneplan der er kommet siden 2009 er der krævet/tilladt flere pendlerparkeringspladser.

Kommuneplan 2009

Nedenfor gengives parkeringsnormerne i Kommuneplan 2009. Der var i rammeområder C, S, E, J, H, T og O sat et maksimum antal.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m^2, højst 1 pr. 100 m^2	
C (boliger og serviceerhverv)	Højst 1 pr. 200 m^2	Højst 1 pr. 100 m^2
S (serviceerhverv)	Højst 1 pr. 150 m^2	Højst 1 pr. 100 m^2
E (blandet erhverv)	Højst 1 pr. 100 m2	
J (industri)	Højst 1 pr. 100 m^2	
H (havneformål) T (tekniske anlæg) O (offentlige formål)	Højst 1 pr. 100 m^2	

I forbindelse med byggeri til butiksformål skal der i alle områder etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m^2 etageareal.

Kommuneplan 2011

Med Kommuneplan 2011 blev parkeringsnormerne endnu mindre miljøvenlige. Selve tallene er de samme, men i stedet for **"HØJST"** i Kommuneplan 2009, kom der i Kommuneplan 2011 til at stå **"I STØRRELSESORDEN OG HØJST"**. Det var en stor miljøforringelse, idet man *næsten* afskar mulighed for at kræve færre end det højest tilladte antal. Der var dog stadig en mulighed.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m2	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m2	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m2	

Kilde: Københavns Kommune. Kommuneplan 2011

Kommuneplanforslag 2015

I det foreliggende forslag til Kommuneplan 2015 bliver det miljømæssigt endnu værre.

Nu kræves 1 p-plads pr. 150 kvadratmeter i områdetype C - tætbyen og byudviklingsområder - i stedet for "I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 kvadratmeter".

Der åbnes tilmed op for, at i områdetype C og S i tætbyen og udviklingsområder kan kræves helt op til 1 plads pr. 100 kvadratmeter. Det er det dobbelte af maksimum i gældende kommuneplan. Der er dog mulighed for kun at kræve 1 pr. 200 kvadratmeter. Det er nok kun en teoretisk mulighed.

Parkeringsnormen kan maksimeres til 1 plads pr. 100 m2 eller minimeres til 1 plads pr. 200 m2, såfremt der efter en konkret vurdering kan påvises et andet p-behov.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2	
C (boliger og serviceerhverv)	~~I størrelsesordenen og højst~~ 1 pr. 150 m2	~~I størrelsesordenen og højst~~ 1 pr. 100 m2
S (serviceerhverv)	~~I størrelsesordenen og højst~~ 1 pr. 150 m2	~~I størrelsesordenen og højst~~ 1 pr. 100 m2
E (blandet erhverv)	~~I størrelsesordenen og højst~~ 1 pr. 100 m2	
J (Industri)	~~I størrelsesordenen og højst~~ 1 pr. 100 m2	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m2	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m2	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m2	

Kilde: Materiale til Forslag til Kommuneplan 2015.

Parkering er afgørende for transportmiddelvalget

Hvis man vil have folk til i videst muligt omfang at benytte cykler og kollektive transportmidler skal man ikke samtidig lokke med masser af pendlerparkeringspladser.

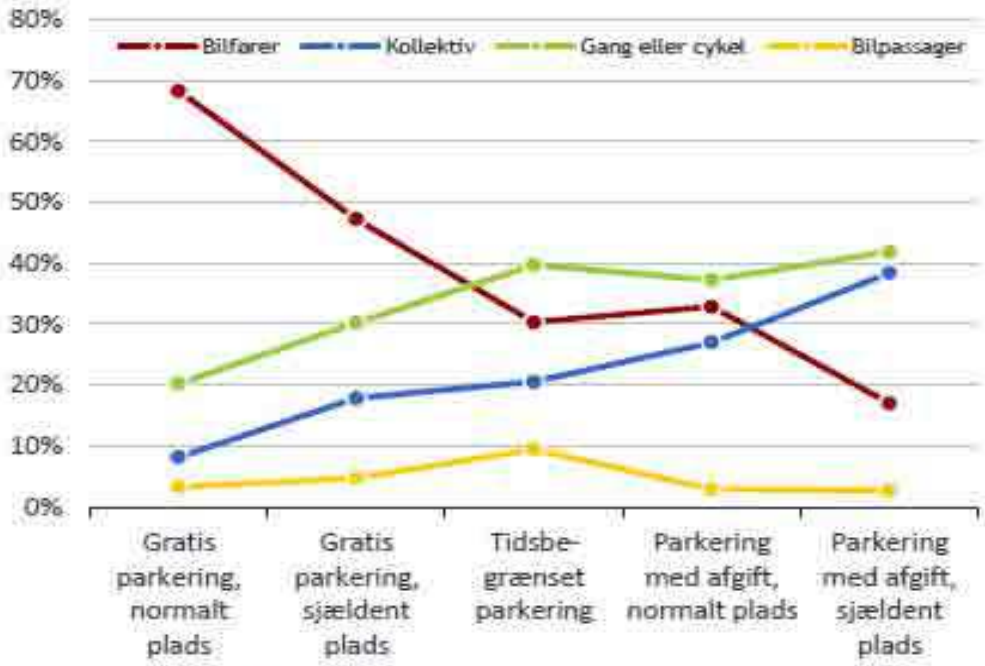
Selv ved stationsnær beliggenhed af erhvervsbyggeri kræver Københavns kommune desværre et stort og - ifølge kommuneplanforslaget - et endnu større antal pendlerparkeringspladser. Derved undergraves effekten af stationsnær beliggenhed på afgørende vis. Det tilmed på et tidspunkt, hvor der med metroudbygningen kommer flere stationsnære områder

Et skræmmende eksempel på den nuværende praksis er kravet om 180 parkeringspladser ved det - i udpræget grad - stationsnære Scala-byggeri. Det ligger lige ved Vesterport Station, Københavns Hovedbanegård og nær den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Disse p-pladser vil formentlig generere mere end 1100 ekstra daglige bilture til Københavns centrum. Man har nemlig ofte i København brugt den tommelfingerregel, at hver parkeringsplads i centrum i gennemsnit medfører omkring 6 daglige kørsler. Tidligere var der ingen parkeringspladser ved Scala.

Naturligvis skal der være parkeringspladser til handicappede bilister, vare- servicetrafik og til besøgende til virksomhederne. Vi så dog gerne, at der i tætte bykvarterer med god kollektiv trafik kun blev krævet/ tilladt parkeringspladser til handicappede bilister og til al nødvendig service- og godstrafik.

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenten som bilfører 68 %. Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30-40 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2011-2013

Kilde: Faktaark om pendling. Transportvaneundersøgelsen

Titusinder af nye private pendlerparkeringspladser

Udbuddet af pendlerparkeringspladser i Københavns Kommune er gennem årtier forøget med tusinder og atter tusinder.

Disse parkeringspladser er en afgørende forudsætning for den voldsomme vækst i biltrafikken, som især har fundet sted over kommunegrænsen.

Der findes ikke i kommunen nogen samlet oversigt over, hvor mange ekstra private parkeringspladser, der er og er kommet i København de seneste årtier.

Man har heller ikke et samlet overblik over, hvor mange private p-pladser der er under anlæg, og hvor mange der er krævet i forbindelse med planlagte byggerier.

Der er dog et enkelt alarmerende tal for udviklingen i antallet af pendlerparkeringspladser fra ca. 1992 til ca. 2002, men det omfatter kun nye større erhvervsbyggerier i nævnte periode. I disse områder er der kommet over 10.000 ekstra parkeringspladser:

"I forbindelse med de sidste 10 års større erhvervsbyggerier i København, bl.a. i havneområderne er der således anlagt over 10.000 parkeringspladser på privat grund eller parkeringskældre".

Kilde: Københavns Kommune: Trafik- og miljøplan 2003. Status og hovedproblemer

NOAH-Trafik har gennem mange år forgæves forsøgt at få en oversigt over alle private parkeringspladser ved arbejdspladser i København. Københavns Kommune har undskyldt sig med, at man ikke havde ressourcer til at lave en sådan oversigt. Det ville ellers kun kræve begrænset arbejde løbende at opdatere en oversigt.

Den 9. november 2001 sendte NOAH-Trafik igen en henvendelse til Københavns Kommune, hvor vi ud fra kendskab til lokalplaner og byggeplaner anslog det antal parkeringspladser, der var anlagt de seneste år eller var under anlæg eller mulige ifølge lokalplanerne. Det drejede sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal altså over 33.000.

Listen er gengivet nedenfor.

Forøgelse af antallet af parkeringspladser i Indre by (inden for søerne):

	Antal nye parkeringspladser, som er planlagt/besluttet/overvejet
Glyptoteksgården, domicil 6.000 m^2 kontor og 6.000 m^2 lejligheder	120
Kommunehospitalet	325
Kvæsthusbroen	500
Turbinegrunden	200
I alt:	1.145

Forøgelse af antallet af parkeringspladser i det øvrige København:

	Antal parkeringspladser, som er anlagt/planlagt/besluttet/overvejet
"Ny Tøjhus", 185.000 m^2 nybyggeri	1.850
"Holmen II" – lokalplan nr. 331 . 170.000 m^2	1.700
Christianshavn syd for Torvegade, Unibank m.v	830
Ny Amager Strandpark	1.400
Islands Brygge syd, op til 192.000 m^2 boliger og serviceerhverv	1.920
Bellacenter II, 264.000 m^2	2640
Rica Hotels ASA, Vejlands Allé 13.400 m^2	134
Færgehavn Nord, 100.000 m^2 erhvervsbyggeri	1000
Parkeringshus ved Blågårdsgade/Ågade	200
Kalkbrænderihavnen, 28.000 m^2 kontor	280
Tuborg nord, 40.000 m^2 kontor	400
Østerbro (Østerbrogade/Jagtvej), 16.000 m^2	160
Østbanegade – op til 8.500 m^2 kontor	85
Nordisk Fjer, 14.000 m^2 kontor	140
Sønderfrihavn, 50.000 m^2 kontor	500
Amerikakaj, 5.500 m^2 ejerboliger	55
Amerikakaj, 6.500 m^2 kontorer	65
Amerikakaj, etape II, Domicilbyggeri, 6.400 m^2	64

Langelinie, 25.000 m^2 kontorer	250
Kanonbådskurene, 12.700 m^2 kontorer	125
Amager Boulevard, 10.500 kvadratmeter kontor	105
Fisketorvet	2.000
Havnestad, Islands Brygge, 100.000 m^2	1.000
Havneholmen, 120.000 m^2 kontor/bolig	1.200
Strandlodsvej, 8.000 m^2 butik/kontor	80
Teglværkshavnen, 50 boliger	50
Østre Teglgade, 32.000 m^2 kontor	320
Teglholmen, 70.000 kvadratmeter kontor	700
Teglholmen, erhvervsbyggeri 7.500 kvadratmeter	75
Sluseholmen, 90.000 kvadratmeter boliger/kontor/hotel	900
Islands Brygge, 8.000 m^2 erhverv.	80
Sydhavn Plads 8.500 m^2 kontor	85
Teglholmsgade, 40.000 m^2 kontor	400
Borgmestergården, Sydhavnen, 11.000 m^2 erhverv.	110
Frederikskaj, 22.000 m^2 erhverv	220
Sjællandsbroen, 6.600 m^2 kontor.	66
Scanpark, Valby, 9.000 kvadratmeter kontor	90
Gl. Køge Landevej, 6.000 m^2 kontor/industri	60
DGI-byen	220
Dansk Ingeniørforening (Kalvebod brygge)	92

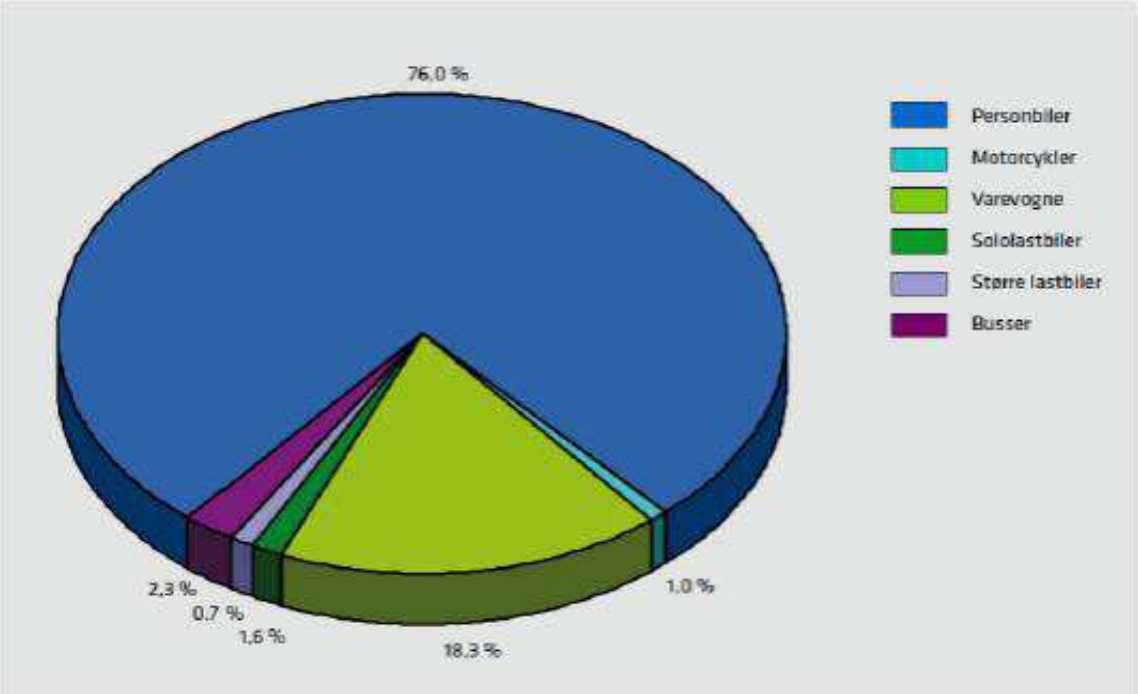
Marriott Hotel og Nykredit på Kalvebod brygge	417
Sagabyggeriet, Vesterbrogade	200
Comfort House City, 7.390 m^2 = 70 ejerboliger	74
Livjægergade 4.500 m^2 kontor/bolig	45
Rejsbyhus 8.300 m^2 kontor / erhverv	83
Domicilbyggeri, Amager Strandvej 6.500 m^2	650
Scanpark 35.000 m^2 Kontor	350
"Ørestad Nord", Danmarks Radio, m.v. op til 600.000 m^2 til undervisning, kulturelle formål, boliger og serviceerhverv	3.000
Ørestad City 31.000 m^2 kontor	310
Ørestad 8/18/40.000 m^2 kontor	400
Ørestadhuse, 27.000 m^2kontor.	270
Fields, Ørestaden 95.000 m^2	3560
KLP 29.000 + 25.000 m^2 kontor	540
KLP 50.000 m^2 kontor	500
Gl. Køge Landevej, 5.000 m^2 kontor/ m^2 1.500 butik	20
Center v. Vanløse St.	100
I alt:	32.170

Vi har gentagne gange siden 2001 forsøgt at få svar hvor mange parkeringspladser der rent faktisk er bygget i forbindelse med de nævnte projekter. Senest her i 2015, hvor vi igen fik et afvisende svar, hvor vi blev henvist til selv at grave i alle sagsakterne i Njalsgade. Vi vil derfor gentage spørgsmålet her. Det er afgørende at kende antallet af nytilkomne parkeringspladser og naturligvis det samlede antal private p-pladser.

Næsten tomme biler fylder gaderne

Det er vigtigt, at gøre sig klart, at det er privatbiler med deres ringe belægning der bruger det meste af vejpladsen. Der vil være masser af plads til erhvervstrafikken og anden nødvendig trafik hvis færre kørte rundt i hver sin bil. Færre tillokkende p-pladser vil være med til at sikre en sådan udvikling.

Her fordeling af køretøjer på hverdage i København klokken 07-19 i 2010.



Kilde:Trafikken i København. Trafiktal 2010. Københavns Kommune.

Analyser viser, at gennemsnitsbelægningen i bilerne myldretiden nu er helt nede på 1,05 person pr. bil.

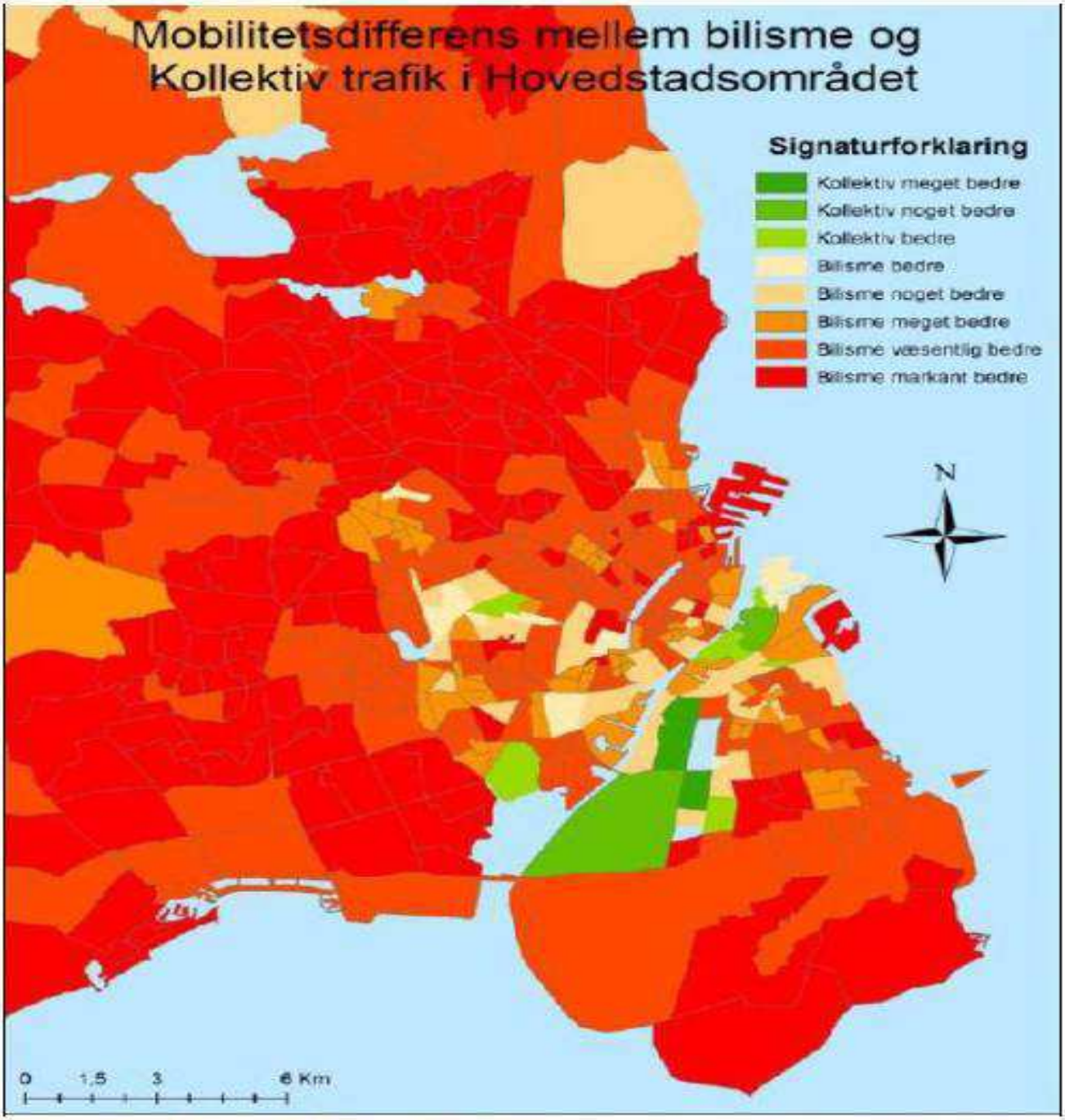
DTU's transportvaneundersøgelser viser, at der ved ture til arbejde i gennemsnit i Danmark er 1,05 personer i bilen. Set på alle ture, er bilerne lidt bedre udnyttet, da der her er 1,37 personer i hver bil. Men der er stadig mange ledige sæder i bilerne. Det er i pendlingen til arbejde, at belægningen i personbiler ligger lavest.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Gate 21

Som det fremgår af graferne nedenfor fra DTU-transport er biltrafikken yderst privilegeret sammenlignet med situationen for de kollektive trafikanter:

"Som det fremgår er mobiliteten for kollektiv trafik bedre end for bil i Ørestaden, omkring Flintholm og Ny Ellebjerg stationer samt på Christianshavn.

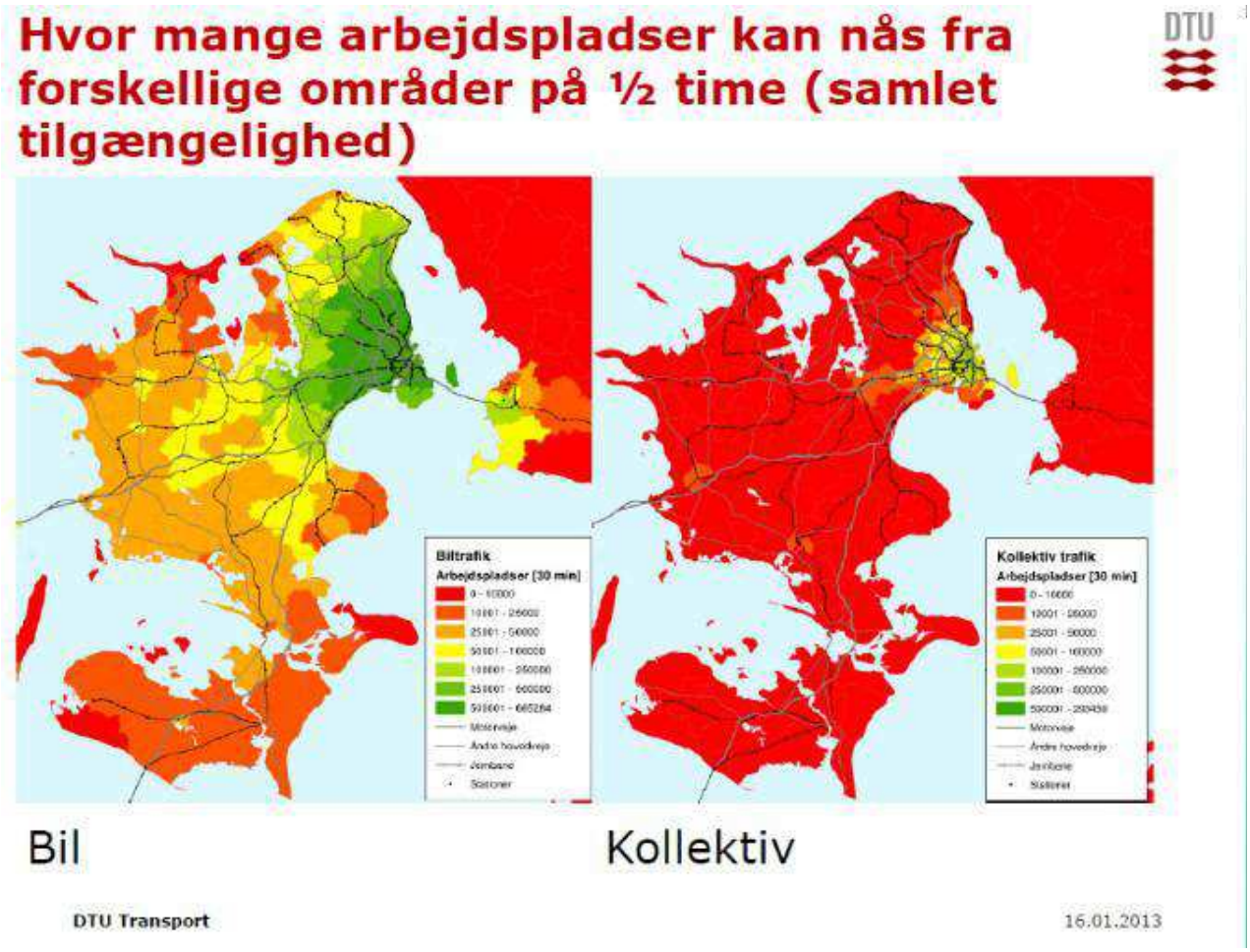
Men ses der bort fra disse succeser, så er det tankevækkende, at mobiliteten for biler er markant bedre end kollektiv trafik i meget store dele af Hovedstadsområdet".



Figur 3 Mobilitet for kollektiv trafik i forhold til bil (gennemsnitlig rejsetid for eksisterende personrejser).

Kilde: Trængselskommissionen. Professor Otto Anker Nielsen, DTU-Transport vedrørende definition og mål for mobilitet og tilgængelighed.

Hvis man kigger på den samlede tilgængelighed med bil og kollektiv transport på hele Sjælland og Sydhavsøerne er det også klart, at biltrafikken har fantastisk meget bedre forhold end de kollektive trafikanter.



Kilde: Trængselskommissionen. Professor Otto Anker Nielsen, DTU-Transport vedrørende definition og mål for mobilitet og tilgængelighed.

Analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen mod København

Det ser voldsomt ud på en fyldt motorvej, men ”blikket” bedrager. Der er f.eks. kun 3.449 personer i bilerne i spidstimen på Lyngbyvejen ved kommunegrænsen mod København.

Vi har udarbejdet nedenstående analyse, der viser, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe mere miljøvenlig transport til en pæn del af de pendlere, der er på de undersøgte indfaldsveje i ”spidstimen” mellem 8 og 9.

Det siger sig selv, at kan man håndtere ”spidstimen” så er alle andre af døgnets timer endnu lettere at klare. Det samme gælder den modsatte køreretning.

Også en større reduktion kan håndteres ved fælles indsats fra bus- og bane-operatører.

Hvis man eksempelvis kunne få 20 % af disse bilpendlere på Lyngbyvejen til i stedet at vælge den kollektive transport, drejer det sig kun om 690 personer. De kunne sidde i 1 tog eller 16 busser.

	Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen"	Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København	20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer:	Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlerne på disse veje i spidstimen mod København.Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog:
Eksempler på indfaldsveje:				
Lyngbyvejen	3108	3449	**690**	1 tog **eller** 16 busser
Hareskovvejen	1761	1954	**391**	1/2 tog **eller** 9 busser
Strandvejen	889	986	**198**	1/4 tog **eller** 5 busser
Tuborgvej	1569	1741	**349**	1/2 tog **eller** 8 busser
Holbækmotorvejen	1519	1686	**338**	1/2 tog **eller** 8 busser
Frederikssundsvej	748	830	**166**	1/4 tog **eller** 4 busser
Jyllingevej	853	946	**190**	1/4 tog **eller** 5 busser
Slotsherrensvej	647	718	**144**	1/4 tog **eller** 4 busser
Roskildevej	1158	1285	**257**	1/3 tog **eller** 8 busser
Islevhusvej og Horsebakken	514	570	**114**	1/6 tog **eller** 3 busser
Mørkhøjvej	381	422	**85**	1/9 tog **eller** 2 busser

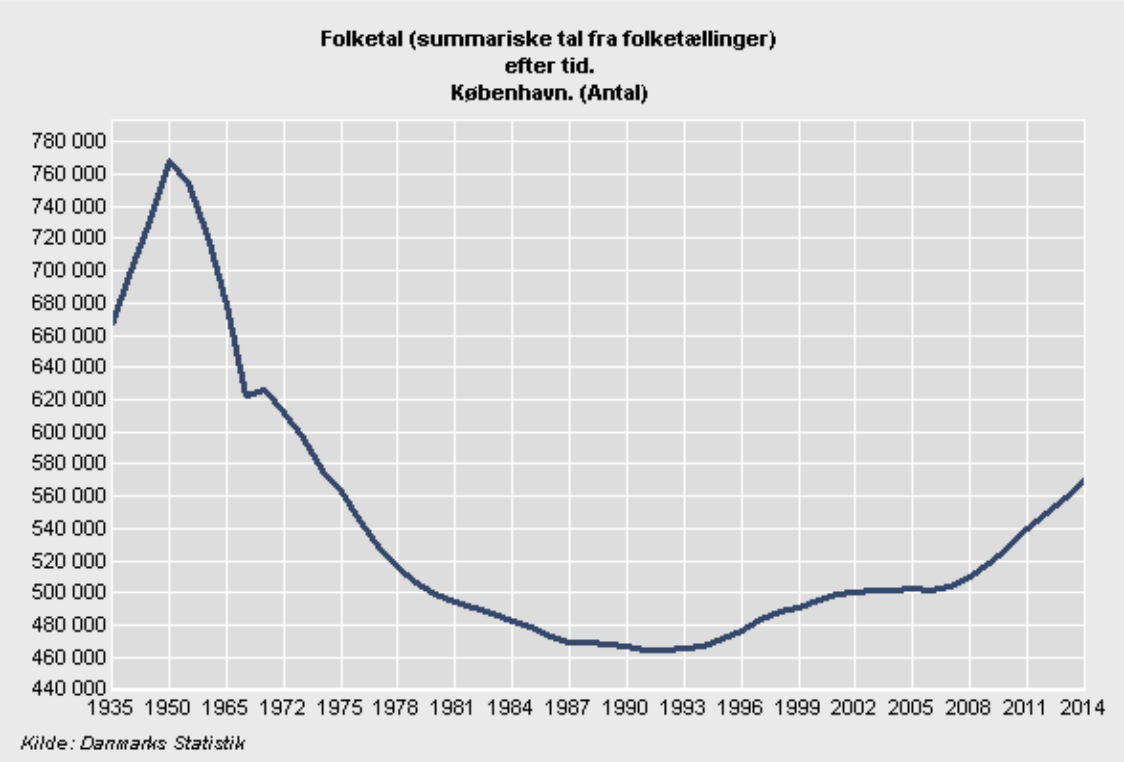
Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.

Forventet befolkningsvækst

”Forslag til Kommuneplan 2015 tager udgangspunkt i en stærk befolkningstilvækst i København. Det forventes med udkastet til kommuneplan 2015, at København i 2027 vil have 100.000 flere borgere end i dag.”

Udviklingen skyldes mange unge tilflyttere, overskud af nyfødte i forhold til døde og indvandring fra udlandet.

Det er i denne forbindelse dog vigtigt at bemærke, at Københavns kommune i 1950 havde ca. 768.000 indbyggere og i 2014 kun ca. 569.000 indbyggere. Der kan altså komme 200.000 ekstra borgere i København før man slår rekorden fra 1950.

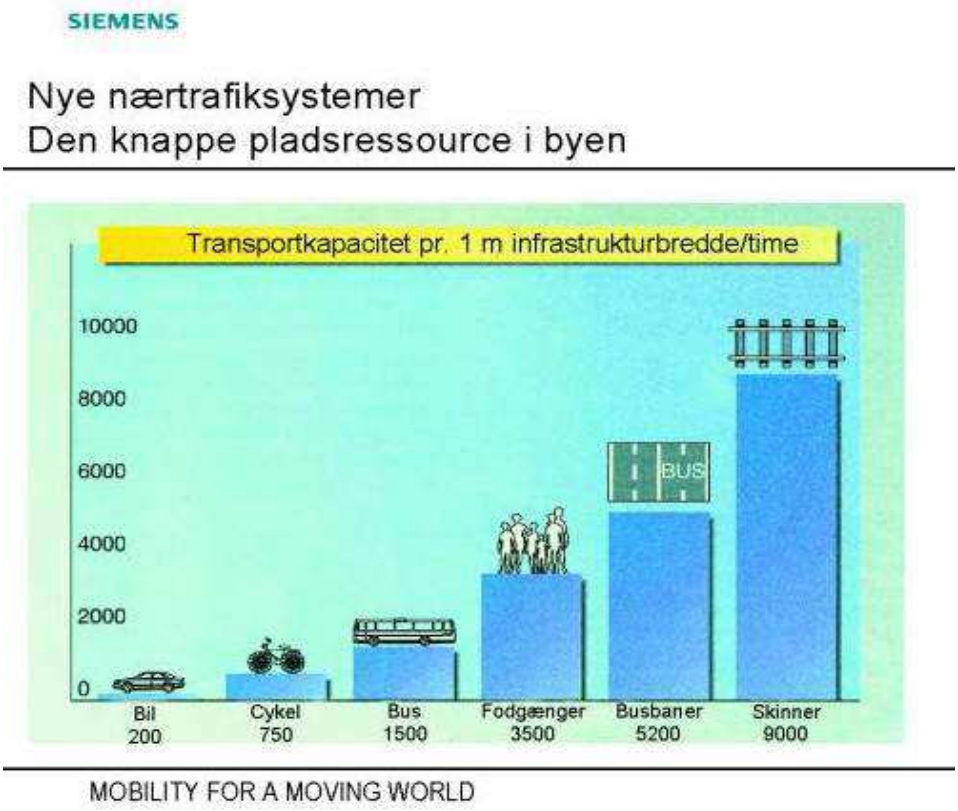


Kilde: Danmarks Statistik. Statistikbanken.

Der skal satses på arealbesparende transportmidler

En befolkningsvækst, som forventet, kan København godt klare trafikalt, dersom man målbevidst satser på miljøvenlige arealbesparende transportformer.

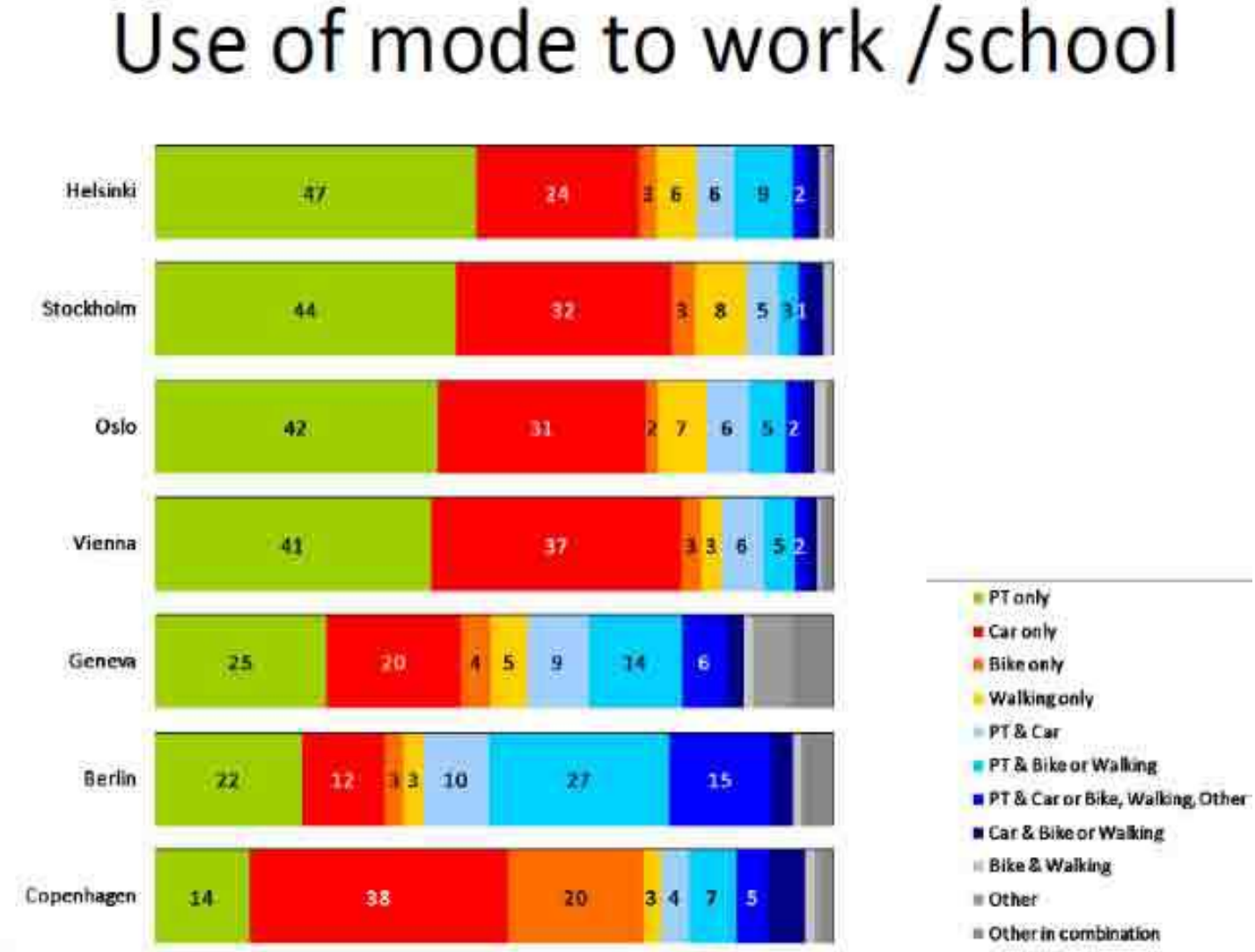
Det gælder derfor om at bruge pladsen fornuftigt. Da Københavns indbyggertal toppede var det gang, cykler og kollektiv transport, der klarede langt det meste af persontransporten. Her illustreres forskellene mellem arealforbruget for forskellige transportformer. Biler er den allerdårligste løsning:



Det er derfor afgørende, at københavnerne og de forventede nye borgere ikke i særligt stort omfang bruger bil som transportmiddel. Det samme gælder pendlere.

København er i udpræget grad en bilorienteret by. Biltrafikken har generelt fremragende forhold både i signalstyringen og arealanvendelsen på vejene. Ifølge undersøgelsen nedenfor er bilandelen af ture højst i København blandt de 7 undersøgte byer.

Kun vores pæne andel på cykel redder lidt af æren, mens den kollektive andel er den laveste blandt de undersøgte europæiske byer. Det er beskæmmende for København.



Kilde: BEST Survey 2008

Som det kan ses af skemaet nedenfor, er der dagligt omkring 138.000 personer, som pendler til København i bil. En yderst beskeden del af disse bilister er formentlig handicappede. Resten må formodes at være raske og rørige således, at de må kunne pendle på anden og mere bæredygtig måde.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til jobb/ cycle (TU-data 2009).

	0-2 km	2-4,9 km	5-9,9 km	10-14,9 km	> 15 km	ALLE
GANG	30.000	6.000	0	0	0	36.000
CYKEL	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000
BIL	3.000	16.000	22.000	23.000	67.000	138.000
BUS	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	29.000
TOG	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000
ANDET	0	0	1.000	1.000	4.000	6.000
ALLE	70.000	105.000	98.000	49.000	116.000	438.000

Kilde:Transportvaneundersøgelsen og Københavns Kommune. ”Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025”.

Udvidelse af vejkapaciteten mod København burde stoppes

De store motorvejsanlæg mod København gør det ekstra fristende at vælge bil frem for andre transportmidler. Som det fremgår af ovennævnte om antallet af personer pr. bil er det tilmed biler med ringe belægning, der fylder vejene. Alligevel er indfaldsvejene gennem årtier udbygget og udbygget.

Hvis biltrafikken skal tæmmes må der heller ikke investeres i store trafikgenererende anlæg som udvidelse af indfaldsvejene og en havnetunnel/østlig ringvej. Sådanne anlæg vil i uhørt grad forkæle biltrafikken og derved stimulere folk til at vælge biltransport frem for cykel og kollektiv transport.

Københavns Magistrat og Tengvad-udvalget forsøgte i 1988 at få sat en stopper for denne miljøfjendtlige udvikling:

I 1988 udtalte København magistrats 4. afdeling i sit høringssvar (Hovedjournal nr. 2182-2) om en evt. udvidelse af Helsingørmotorvejen bl.a.:

"Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet". Det hed videre: "I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske".

Det samtidige såkaldte Tengvad-udvalg (Udvalget om Hovedstadsområdets Trafik), udtrykte problemerne med udbygning af vejene således: " På vejområdet står vi overfor betydelige problemer. De seneste års stigning i biltrafikken kan ikke løses ved en udbygning af vejene, som blot ville flytte problemerne til andre steder i regionen. I stedet må der satses på en overflytning til den kollektive trafik".

Siden da er trafikken vokset kraftigt bl.a. på grund motorvejsudvidelser, uden at der er grebet ind. For øjeblikket udbygges f.eks. Helsingørmotorvejen og flere udvidelser og forlængelser af motorveje er bebudet. Gennemføres disse planer vil det give centralkommunerne store ekstra trafikbelastninger og gøre det endnu mere attraktivt at benytte bil frem for kollektive trafikmidler samt medføre et øget pres for at udbygge kapaciteten på der Københavnske vejnet. Altså en videreførelse af den onde cirkel.

”Nu har vi har veje nok”, som tidligere vejdirektør Per Milner erklærede i dette interview i Ingeniøren: http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf

Trafikal målsætning er alt for slap

Det er ærgerligt og skuffende, at der på trafikområdet kun er en målsætning der vedrører *stigningen* i trafikken:

”Frem mod år 2025 er det målet, at mindst 2/3 af væksten i trafikken - målt som det samlede antal personture skal ske inden for fodgænger-, cykel-og kollektiv trafik, så trafikkens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning”

Det er alt for beskedne målsætninger for en by, der ønsker at fremstå som en miljømæssig frontløber.
På transportområdet er man derfor miljømæssigt dårligt kørende.

Man kunne f.eks. sætte målet ud fra antallet af tilbagelagte kilometer i stedet for antallet af ture. En lang forurenende biltur tæller kun på samme måde som en kort gå- eller cykeltur. Ikke just miljøstimulerende.

Byen kan ikke tåle den biltrafik, der er i dag – hverken miljømæssigt eller pladsmæssigt.

Derfor burde der være en målsætning om, at biltrafikken ikke må stige. Københavns Borgerrepræsentation besluttede faktisk i januar 1997, at biltrafikken i København ikke måtte stige over niveauet i 1996.

Desværre blev trafikpolitikken ikke indrettet sådan at målsætningen blev opfyldt. Man kunne udarbejde en ny miljømæssig forsvarlig målsætning.

Med venlig hilsen
NOAH-trafik

Ivan Lund Pedersen
3116 0082

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jack van Burleigh

Navn:
Jack van Burleigh
Virksomhed / organisation:
Nordea Ejendomme
Postnr:
2600
By:
Glostrup
Adresse:
Ejby Industrivej 38
Øvrige kontakt- oplysninger:
Telefon, direkte: 4333 8074

Høringssvar er vedlagt

Materiale:
Høringssvar Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10172

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Nordea Ejendomme

Høringssvar i forbindelse med kommuneplanens offentlige høring.

Vedr.: Anvendelse af ejendommen Tranevej 25/Vibevej 20, 2400 København NV, til fri grundskole.

Ejendommen er på 8.329 m^2 med tilhørende stor P-kælder. En del af ejendommen har siden 2006 har været lejet ud til Al-Huda friskolen og er stadig udlejet hertil. Ellers er vi udfordret med tomme lokaler for udlejning til kontor og administration - og boliger har vi ikke lov til at etablere.

Med ejendommens beliggenhed, bygningskvalitet og store friareal er det oplagt at anvende bygningen til en eller flere fri grundskoler.

Umiddelbart er vores ejendom den eneste i området der har tilstrækkeligt stort friareal som er påkrævet til et skoleprojekt.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 146 som fastlægger rammer for lettere industri, småværksteder, kontor samt offentlige formål som f.eks teknisk skole og fritidsundervisning. Området er rammebelagt som et E0-område. Som det ser ud nu lægges der ikke umiddelbart op til anvendelse af frie grundskoler.

Vi er bekendt med rammerne for E0-området. Derfor ønskes at kommuneplanen fremadrettet muliggør en ændret anvendelse af vores ejendom til en eller flere grundskoler. Der kan evt. blive tale om genhusning af en eksisterende fri grundskole med over 500 elever, en skole som vi har været i dialog med, samt mulig genhusning af andre mindre skoler i området med omkring 300 elever.

Er dette ikke muligt henvises til et fortilfælde i Den Hvide Kødby, hvor Rysensteen Gymnasium af forvaltningen har fået en ændring gennemført og dermed lov til at placere sig der i E0-rammen – og på samme måde have en tilsvarende ændring igennem gældende for vores ejendom.

Bilag: Anvendelsesmuligheder Tranevej 26 / Vibevej 20

21.08.2015

Nordea

BILAG, 12 sider

INTERNATIONAL
DEVELOPMENT
SERVICES LTD

Ejendommen Tranevej 25 / Vibevej 20
Matrikelnr. 151 Utterslev, København
Ejendomsnummer 578453

Vurdering af anvendelsesmuligheder som center for fri grundskole.

01: Planvurdering / Lokalplan

02: Arealvurdering / Udnyttelsesmuligheder

03: Generelt

04: Arealoversigt 1:1000 (bilag)

05: Lokalplan nr. 146 (bilag)

06: BBR-meddelelse (bilag)

Juli 2015

Nordea Ejendomsinvestering A/S
Ejby Industrivej 38
Postboks 1468
2600 Glostrup

INTERNATIONAL
DEVELOPMENT
SERVICES LTD

Ejendommen Tranevej 25 / Vibevej 20
Matrikelnr. 151 Utterslev, København
Ejendomsnummer 578453

Vurdering af anvendelsesmuligheder som center for fri grundskole.

01: Planvurdering / Lokalplan:

Ejendommen er beliggende centralt i det ydre nørrebroområde, og udgør hovedparten af lokalplan 146.
Lokalplan 146 åbner mulighed for lettere industri, småværksteder – herunder kontorformål, samt offentlige formål – eksempelvis teknisk skole og fritids-undervisning.

Eksisterende bygning er opført og godkendt som kontorejendom. En del af bygningen har været anvendt til dette formål, men er nu delvist fraflyttet. En væsentlig del af bygningen har siden 2006 været udlejet til en fri grundskole, og er fortsat udlejet til dette formål.

Byudviklingen har gjort, at kontorer og håndværksvirksomheder er flyttet til byens yderområder. Samtidig har der i nærområderne på Ydre - og Indre Nørrebro været en betydelig tilvækst af indvandrerfamilier, med et skønnet indbyggertal på 14 – 15.000 personer, heraf et stort antal skolesøgende børn.

Med ejendommens centrale beliggenhed, høje bygningskvalitet og stort beskyttet friareal, vil det være oplagt at anvende det samlede bygningsareal til en eller flere fri grundskoler.

Eksisterende fri grundskoler i området er typisk lokaliserede i ældre nedslidte industribygninger med begrænsede friarealer.
Elever og personale vil kunne overflyttes til det nye projekt.

Et samlet skoleprojekt kan skabe grundlag for lokale arbejdspladser for personale samt relaterede serviceerhverv for handlende og håndværkere.

INTERNATIONAL
DEVELOPMENT
SERVICES LTD

Ejendommen Tranevej 25 / Vibevej 20
Matrikelnr. 151 Utterslev, København
Ejendomsnummer 578453

Vurdering af anvendelsesmuligheder som center for fri grundskole.

02: Arealvurdering:

Samlet grundareal med vejareal:	8161 m2
Vejareal udgør:	629 m2
Samlet grundareal med fradrag af vejareal:	7535 m2
Bebygget areal:	2469 m2
Samlet friareal med fradrag af vejareal:	5063 m2

Nuværende samlede etageareal udgør:	8329 m2
Nødvendigt friareal hertil vil udgøre:	3332 m2

Der er på ejendommen rigelig dækning for lovpligtige friarealer til en fri grundskole. Overskydende areal kan anvendes til idrætsformål.

Fra en arealmæssig betragtning, er ejendommen velegnet til anvendelse som fri grundskole.
Det er usædvanligt at finde tilsvarende muligheder på dette niveau i Københavns byområde.

Fra en infrastrukturel betragtning, er ejendommens centralt beliggende i et tætbefolket byområde inden for gåafstand for de potentielle brugere i lokalområdet.

INTERNATIONAL
DEVELOPMENT
SERVICES LTD

Ejendommen Tranevej 25 / Vibevej 20
Matrikelnr. 151 Utterslev, København
Ejendomsnummer 578453

Vurdering af anvendelsesmuligheder som center for fri grundskole.

03: Generelt:

Ejendommen er ejet af forsikringsselskabet TRYG A/S
Ejendommen administreres af Nordea Ejendomme A/S
Ejendommen omfatter hovedparten af arealet under lokalplan 146
Lokalplan 146 er vedtaget i marts 1990

Nuværende bygning er en moderne kontorejendom i 4 etager, opført i perioden 1993 – 1996
Samlede etageareal er på 8329 m2.
Grundarealet er 8161 m2
Bebyggelsesprocenten er 110.

Bygningen er opført i vedligeholdelsesfri materialer, og har et lavt energiforbrug.

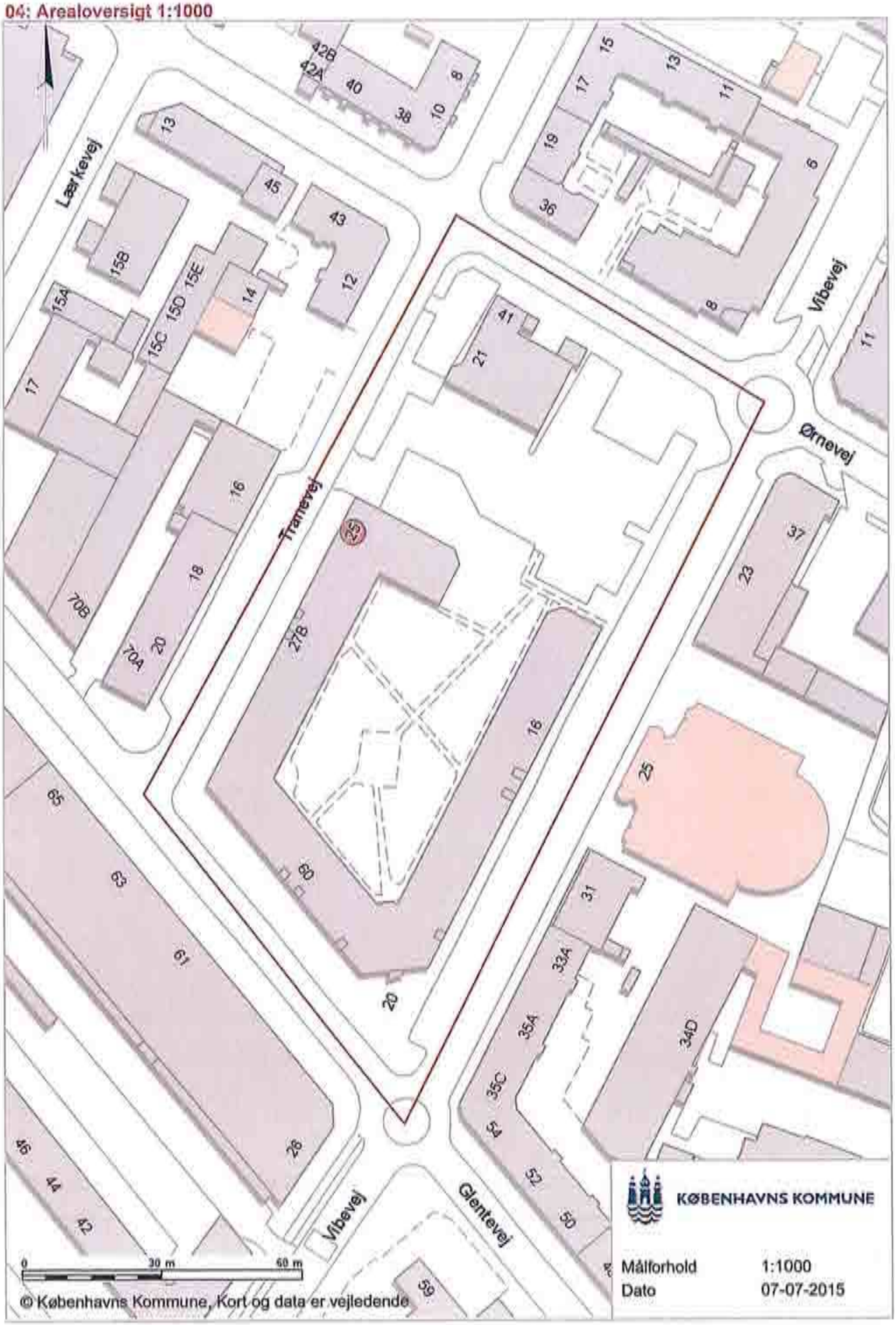
Ejendommen er hos BBR registreret med anvendelseskode 320, som indebærer mulighed for anvendelse til offentlige formål.

En del af friarealet anvendes som skolegård / legeplads for eksisterende skole i ejendommen.

Bygningen har et stort parkeringsareal i kælder.

Sikringsrum er oplyst med i alt 519 pladser.

04: Arealoversigt 1:1000



KØBENHAVNS KOMMUNE
PLANORIENTERING

Lokalplan nr. 146

Bygge- og Teknikforvaltningen • Plan & Arkitektur

„Vibevej"

Bispebjerg

Fastlægger anvendelsen m.v.

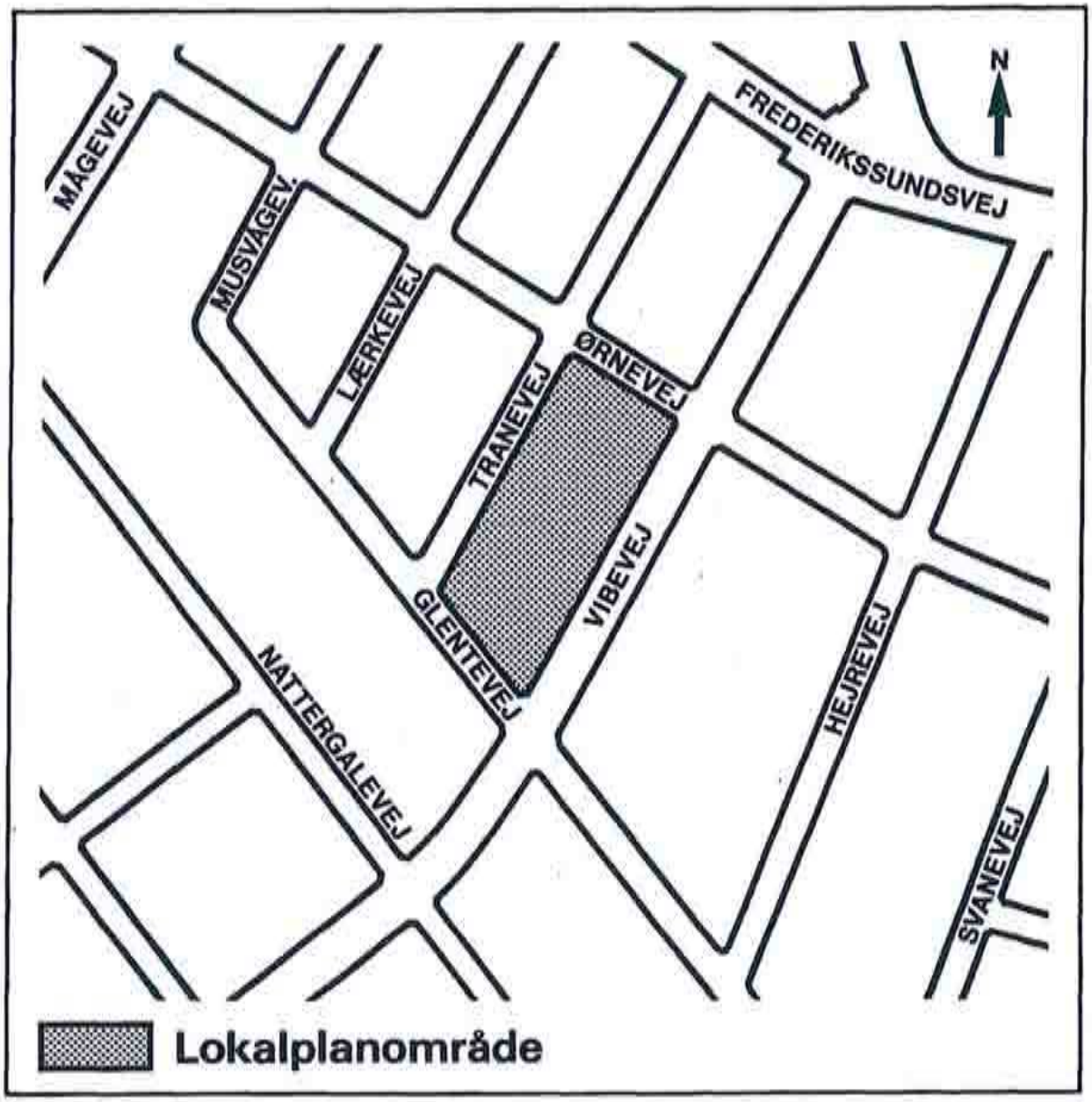
Erhvervsområde

Marts 1990

05: Lokalplan nr. 146

LOKALPLAN NR. 146

Lokalplan for området begrænset af Vibevej, Glentevej, Tranevej og Ørnevej.



Lokalplan Orientering

Overborgmesterens afd. Københavns Rådhus
1599 V. tlf. 33 15 38 00, lok. 2643

05: Lokalplan nr. 146

Københavns kommune.

Lokalplan nr. 146.

Lokalplan for området begrænset af Vibevej, Glentevej, Tranevej og Ørnevej.

I henhold til lov om kommuneplanlægning (lovbekendtgørelse nr. 391 af 22. juli 1985) fastsættes herved følgende bestemmelser for området.

§ 1. Formål.

Formålet med lokalplanen er at opretholde området - der udgør en karré i et tidligere fastlagt industrikvarter - til erhvervsformål, herunder lettere industri med dertil hørende administration.

Det tilstræbes, at ny bebyggelse indpasses i omgivelserne på en miljømæssig og arkitektonisk rimelig måde.

§ 2. Område.

Lokalplanområdet afgrænses som vist på vedhæftede tegning nr. 25.704 og omfatter ejendommene matr.nr.ne 14 *dm*, 14 *dv*, 14 *dx*, 74, 140, 148 og 151 Utterslev, København, samt alle parceller, der efter 1. maj 1988 udstykkes fra de nævnte ejendomme.

§ 3. Anvendelse.

Stk. 1. Området fastlægges til erhvervsformål.

Der må opføres eller indrettes bebyggelse til lettere industri-, værksteds-, transport-, engros-, lager- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende. Der må endvidere opføres eller indrettes bebyggelse til salg af udvalgsvarer med tilknytning til virksomhederne.

Der må ikke udøves virksomhed, som efter Magistratens skøn i mere end uvæsentlig grad kan medføre støjforurening, luftforurening eller andre ulemper.

Stk. 2. Magistraten kan tillade, at der opføres eller indrettes bebyggelse til offentlige formål, der af Magistraten anses for forenelige med beliggenheden i heromhandlede erhvervsområde.

Stk. 3. Uanset stk. 1 kan Magistraten tillade, at der på hver ejendom opføres eller indrettes enkelte boliger for indehaver, bestyrer, portner eller andre personer med lignende tilknytning til virksomheden.

§ 4. Vejforhold.

Stk. 1. Mod Vibevej opretholdes den eksisterende vejlinie.

Stk. 2. Mod Glentevej, Tranevej og Ørnevej opretholdes vejudlægslinierne i afstande af 9,415 m fra midtlinierne som vist på tegningen.

Stk. 3. Der fastlægges/opretholdes 5 m hjørneafskæringer som vist på tegningen.

§ 5. Bebyggelsens omfang og placering.

Stk. 1. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 110.

Bebyggelsens rumfang må ikke overstige 4,5 m^3/m^2 grundareal.

Stk. 2. Bebyggelse må opføres i højst 5 etager.

Stk. 3. Bebyggelsens højde må ikke overstige 20 m.

Stk. 4. Bebyggelsens højde må ikke overstige afstanden til modstående vejlinie. Stk. 5.

Bebyggelsens højde må ikke overstige 4 m + afstanden til naboskel.

Stk. 6. Bebyggelsens højde må ikke overstige afstanden til anden bebyggelse på samme grund.

Bestemmelsen kan lempes under forudsætning af, at opholds- og arbejdsrum opnår efter Magistratens skøn tilfredsstillende lysforhold.

Stk. 7. Bebyggelse kan tillades opført i mindre afstand end 2,5 m fra naboskel.

Stk. 8. Bebyggelse skal efter Magistratens nærmere godkendelse placeres og udformes under hensyntagen til den eksisterende bebyggelse og omgivelserne i øvrigt, således at der opnås en tilfredsstillende arkitektonisk fremtræden i bybilledet.

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden.

Stk. 1. Bygningernes materialer, udformning, farve og øvrige ydre fremtræden skal efter Magistratens skøn være samstemmende med omgivelserne og områdets karakter, og eksisterende bebyggelse må i nævnte henseender ikke ændres uden Magistratens tilladelse.

Stk. 2. Ingen form for skiltning og reklamering må finde sted uden Magistratens godkendelse.

Stk. 3. Ibrugtagning af bebyggelse kan efter Magistratens nærmere bestemmelse betinges af etablering af fællesantenneanlæg - hvis placering og udformning skal godkendes af Magistraten - eller tilslutning til et godkendt fællesantenneanlæg.

§ 7. Foranstaltninger mod forureningsgener.*)

Stk. 1. Bebyggelse skal efter Magistratens nærmere godkendelse i overensstemmelse med miljømyndighedernes krav placeres, udføres og indrettes, således at brugere i fornødent omfang skærmes mod støj og anden forurening fra vej.

---

*) Opmærksomheden skal henledes på, at lokalplanområdet er tidligere industrigrunde, hvor man har erfaring for, at forurening af undergrunden kan have fundet sted. Ved konstatering af forurening af jord med olie- og kemikalieaffald, skal der, i henhold til bekendtgørelse nr. 121 af 17. marts 1976 om kemikalieaffald og bekendtgørelse nr. 410 af 27. juli 1977 om olieaffald m.v., ske indberetning til Magistraten (Miljøkontrollen). Bortskaffelse af forurenet jord skal ligeledes i henhold hertil ske efter Miljøkontrollens anvisninger.

Stk. 2. Opførelse af bebyggelse på ejendommene matr.nr.ne 14 dv, 140 og 151 Utterslev, København, der er indberettet som kemikalieaffaldsdepot i henhold til lov nr. 262 af 8. juni 1983 om kemikalieaffaldsdepoter, må ikke finde sted sålænge, en sådan bebyggelse efter Magistratens (Miljøkontrollens) skøn på grund af eventuel forurening af undergrunden kan blive udsat for skade, der kan medføre fare for brugernes liv, helbred eller ejendom.

§ 8. Kollektiv varmeforsyning.

Bebyggelse må ikke uden Magistratens tilladelse tages i brug, før bebyggelsen er tilsluttet et kollektivt varmeforsyningsanlæg efter Magistratens anvisning.

§ 9. Ubebyggede arealer.

Stk. 1. Friarealet (excl. parkerings-, tilkørsels- og oplagsareal) skal være af størrelsesordenen 15 pct. af etagearealet.

Friarealet skal anlægges efter Magistratens nærmere godkendelse, og der skal efter Magistratens nærmere bestemmelse indrettes opholdsarealer for de beskæftigede.

Stk. 2. Parkeringsdækningen skal være af størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 100 m² etagearealet.

Stk. 3. Oplag uden for bygningsanlæg kan etableres med Magistratens samtykke.

Stk. 4. Træer skal bevares i videst muligt omfang.

§ 10. Matrikulære forhold m.v.

Efterhånden som forholdene gør det påkrævet, må der i overensstemmelse med lovgivningens regler foretages sådanne omlægninger af ejendomsgrænser og andre foranstaltninger, som efter Magistratens skøn må anses for nødvendige til gennemførelse af en hensigtsmæssig ordning af bebyggelsesforholdene.

§ 11. Eksisterende forhold.

Lokalplanens bestemmelser skal ikke være til hinder for bibeholdelse af den eksisterende bebyggelse og dennes udnyttelse, forudsat at såvel denne bebyggelse som udnyttelsen ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

§ 12. Påtaleret.

Københavns Magistrat har påtaleret for overtrædelse af bestemmelserne i nærværende lokalplan.

§ 13. Dispensationer.

Den Samlede Magistrat kan indrømme sådanne dispensationer fra lokalplanens bestemmelser, som ikke vil være i strid med principperne i planen.

Nærværende lokalplan med vedhæftede plan nr. 25.704 er vedtaget af Borgerrepræsentationen i mødet den 14. september 1989 og endeligt bekendtgjort den 2. november 1989.

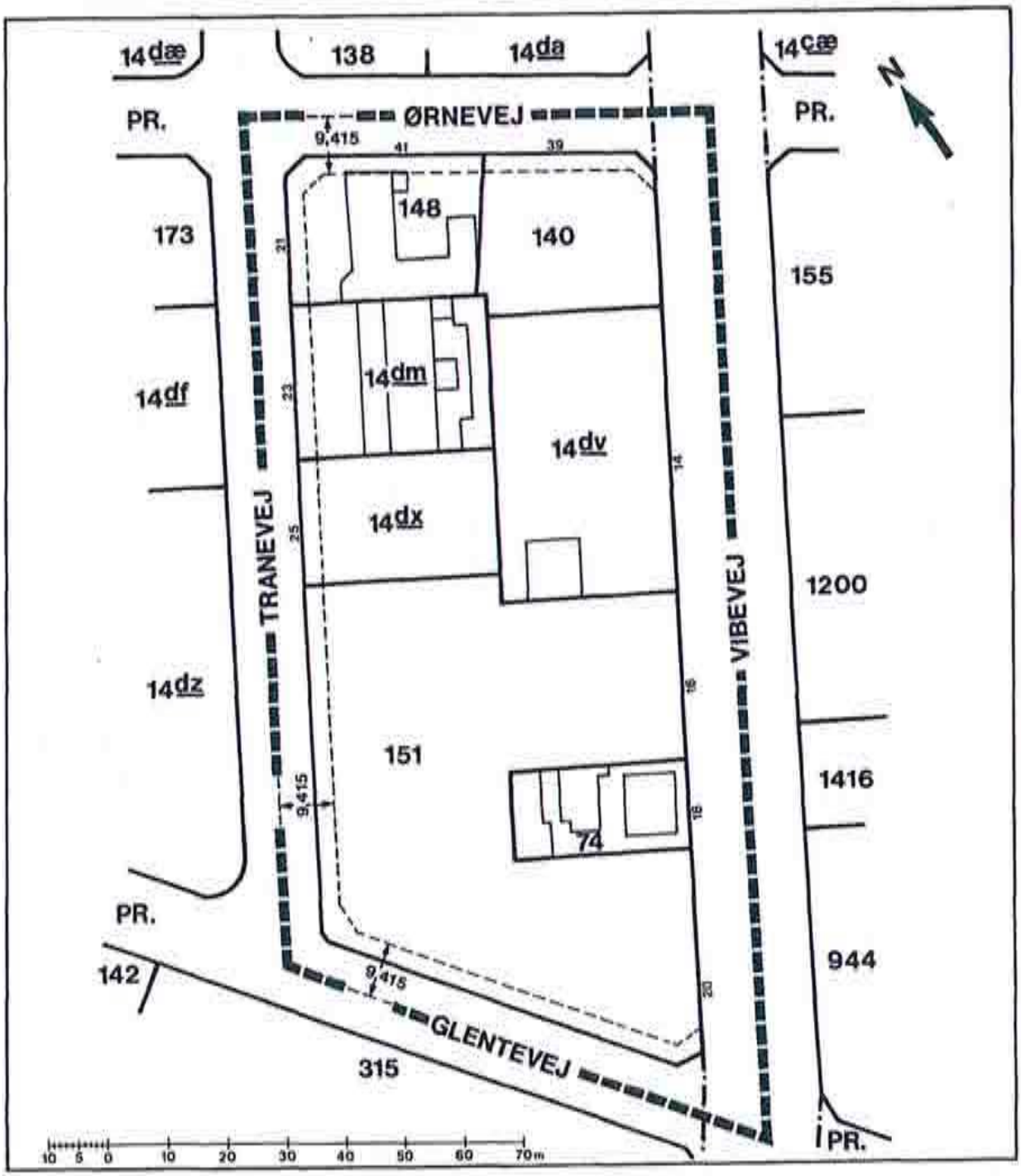
Københavns Magistrat, Overborgmesterens Afdeling, den 12. marts 1990

p.o.v.

Per Krogh

/ Annette Hansen
fuldmægtig

INDFØRT I DAGBOGEN
den 12. marts 1990
KØBENHAVNS BYRET
Lyst
Jette Søberg Lerke



GRÆNSE FOR LOKALPLANOMRÅDE

VEJUDVIDELSESLINIE

EMNE LOKALPLAN	MÅL 1:1000	JOUR. NR. LP. 185
KVARTER UTTERSLEV, KØBENHAVN	TEGN. DATO	TEGN. NR. 25704
OVERBORGMESTERENS AFDELING · PLANDIREKTORATET LOKALPLANAFDELINGEN · FARVERGADE 27 A · 1463 KØBENHAVN K		

Københavns Kommune
Byens Anvendelse, BBR

BBR-Meddelelse

(Udskrift af oplysninger fra Bygnings- og Beligregistret)

Kommune nr.:	Ejendoms nr.:	Udskrift dato:
101	578453	08-07-2015

Ejendommens beliggenhed:
Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV

Afsender
Københavns Kommune Byens Anvendelse, BBR
Postboks 416, 1504 København V

Modtager:

BBR-Meddelelse rekvireret via OIS
Fejl eller mangler i udskriften bedes meddelt til kommunen via e-malladressen BBR@tmf.kk.dk.

Oplysninger om grunde

Adresse: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV
Ejerforhold: Aktie-, anpart- eller andet selskab (undtagen interessentskab)
Vand & afløb
Vandforsyning: Almen vandforsyningsanlæg (tidligere offentligt)
Afløbsforhold: Afløb til splidevandsforsyningens renseanlæg

Matrikelnr.	Ejerlav
151	UTTERSLEV, KØBENHAVN

Oplysninger om tekniske anlæg

Pr. 1. januar 2012 skal oplysninger om olietanke oplyses og registreres i BBR. Derfor er de oplysninger, som kommunen i forvejen har været i besiddelse af, blevet samlet i BBR. Hvis der er uoverensstemmelse mellem olietankoplysningerne på BBR-meddelelsen og de faktiske forhold, har ejeren pligt til at meddele dette til kommunen.

Anlægsnr.: 1

Adresse: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV
Beliggende på matrikel 151
Tank (Produkt på væskeform)
Indhold: Mineralske olieprodukter (Olietankbekendtgørelsens §6, stk. 1 nr. 13)
Placering: Indendørs
Størrelsesklasse: Under 6.000 l
Etableringsår: 1992
Type: Enkeltvægget

Anlægsnr.: 2

Adresse: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV
Beliggende på matrikel 151
Tank (Produkt på væskeform)
Indhold: Mineralske olieprodukter (Olietankbekendtgørelsens §6, stk. 1 nr. 13)
Placering: Indendørs
Størrelsesklasse: Under 6.000 l
Etableringsår: 1992
Type: Enkeltvægget

Anlægsnr.: 3

Adresse: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV
Beliggende på matrikel 151
Tank (Produkt på væskeform)
Indhold: Mineralske olieprodukter (Olietankbekendtgørelsens §6, stk. 1 nr. 13)
Placering: Nedgravet/underjordisk
Størrelsesklasse: 6.000 l - 100.000 l
Etableringsår: 1958
Type: Enkeltvægget
Tanken er tømt, afblændet og opfyldt

Oplysninger om bygninger

06: BBR-meddelelse

Bygningsnr.: 4

Adresse: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV

Bygning til kontor, handel, lager, herunder offentlig administration (anvendelseskode: 320)

Matrikelnr.: 151 | Ejerlav: UTTERSLEV, KØBENHAVN

Opførelsesår: 1993 | Om-/tilbygningsår: 1996

Sikringsrumpladser: 519

Materialer

Ydervæg: Betonelementer (etagehøje betonelementer)

Tagdækning: Tagpap (med taghældning)

Kilde til materialer: Oplyst af teknisk forvaltning

Areal i grundplan	m2	Areal i hele bygningen	m2	Arealanvendelse	m2
Bebygget areal	2469	Samlet bygningsareal	8329	Samlet boligareal	0
heraf affaldsrum i terræn	0	heraf udvendig efterisolering	0	heraf lovlig beboelse i kælder	0
heraf indbygget garage	0	Kælder	4870	Samlet erhvervsareal	8329
heraf indbygget carport	0	heraf loftshøjde lavere end 1,25m over terræn	4870	Adgangsareal	0
heraf indbygget udhus	0	Tagetage	0	Andet areal	0
heraf indbygget udestue	0	heraf udnyttet	0	Antal etager u. kælder & tagetage	4
Overdækkede arealer	0	Lukkede overdækninger	0	Åbne overdækninger	0

Afvigende etager: Bygningen har afvigende etager

Kilde til arealer: Oplyst af teknisk forvaltning

Energioplysninger

Varmeinstallation: Fjernvarme/blokvarme (radiatorsystemer el. varmluftanlæg)

Supplerende varme: Bygningen har ingen supplerende varme

Oplysninger om byggesager

Sagsnr.: 404100

Byggesagen berører:

- grund: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV

Sagsnr.: 434455

Byggesagen berører:

- grund: Tranevej 25 (vejkode: 7620), 2400 København NV

Tilladelsesdato: 08-09-2010 | Sagsdato: 08-09-2010

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jens Christian Lolk (kontaktperson)

Navn:
Jens Christian Lolk (kontaktperson)
Virksomhed / organisation:
Nordic Real Estate Partners A/S, v/Accura Advokatpartnerselskab
Postnr:
2900
By:
Hellerup
Adresse:
Tuborg Boulevard 1
Materiale:
Høringssvar til Københavns Kommune vedr. Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10654

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Københavns Kommune vedr. Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

14. oktober 2015

ACCURA

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedrørende *forslag til kommuneplan 2015 - Den sammenhængende by*

På vegne af Nordic Real Estate Partners A/S ("NREP") skal jeg fremkomme med de nedenfor anførte bemærkninger til det af Københavns Kommune fremsatte *forslag til kommuneplan 2015 – Den sammenhængende by*.

NREP har en ambition om at forestå investeringer i samt opførelse og drift af 2.000-3.000 studieboliger til en overkommelig husleje hovedsagligt i form af kollegieværelser af høj kvalitet i Københavns Kommune. NREP ønsker således at bidrage direkte til den vision Københavns Kommune har fremsat i *forslaget til kommuneplan 2015 - Den sammenhængende by – 3.C. Gode boliger til alle, herunder nye muligheder for at bygge kollegie- og ungdomsboliger* vedrørende behovet for opførelsen af studieboliger og kollegieværelser i kommunen.

Ambitionen for NREP er i øvrigt at udvide konceptet vedrørende studieboliger og kollegieværelser til de øvrige nordiske hovedstæder.

Behovet for denne type af boliger er ligeledes belyst i tillæg nr. 25 til Kommuneplan 2011 – Kollegie- og Ungdomsboliger – generelle bestemmelser (herefter benævnt tillæg nr. 25) vedtaget den 10. april 2014. I tillæg nr. 25 anfører Københavns Kommune, at kvoten for nye studie- og kollegieboliger skal forhøjes "*procentuelt mere end stigningsprocenten i antallet af unge*". Dette skal ske dels som følge af en forventet vækst i aldersgruppen 18-29-årige frem mod 2023, dels som følge af en forventet større fremtidig vanskelighed ved at finde en bolig for denne aldersgruppe på det almindelige boligmarked.

NREP støtter udvidelsen af kvoten for etableringen af studieboliger og kollegieværelser frem mod 2027, da NREP gerne vil bidrage til, at flere unge får mulighed for at finde en passende og egnet bolig i København. NREP ønsker derfor at opføre studieboliger og/eller kollegieværelser af høj kvalitet i relation til indretning, fællesarealer og fællesfaciliteter, bygningsmaterialer og udenoms arealer for derved at bidrage til, at de unge sikres en god base mens de studerer. En base som samtidig skal give dem optimale muligheder for et godt og aktivt studiemiljø samt et stærkt socialt fællesliv. NREP har specifikt i forhold til etableringen af kollegier et særligt fokus på at skabe fællesarealer, som ved deres indretning, materialevalg, moderne faciliteter og beliggenhed tilskynder til et dynamisk socialt liv med afsæt i den traditionelle kollegieånd i et nyt format. Inspirationen for NREP er de traditionelle

ACCURA Advokatpartnerselskab
Tuborg Boulevard 1 · 2900 Hellerup/Cph. · Denmark · CVR no. 3303 9018
Phone +45 3945 2800 · Fax +45 3945 2801 · accura.dk

kollegier i København, som eksempelvis Egmont Kollegiet, samt moderne variationer heraf som ses i eksempelvis Holland og andre steder i udlandet.

I forlængelse heraf ser NREP følgende udfordringer for virkeliggørelse af ambitionen om etableringen af et rentabelt kollegiebyggeri med fokus på fælleskab og fællesfaciliteter:

I tillæg nr. 25 forholder Københavns Kommune sig direkte til den nærmere regulering af studieboliger og kollegieværelser i kommunen. Det er NREP's vurdering, at tillæg nr. 25 hovedsagligt tager udgangspunkt i det massive ungdomsboligbyggeri der udvikles i Københavns Kommune i disse år, og som hovedsagligt opføres som mindre individuelle lejligheder med eget køkken og bad uden adgang til væsentlige fællesarealer. Tillæg nr. 25 tager således i mindre grad højde for de bygningsmæssige behov i relation til det traditionelle kollegiebyggeri. Det ligger NREP stærkt på sinde, at der ikke lægges unødige hindringer ind i regelgrundlaget for etableringen af studieboliger og kollegieværelser, hvilket dels skal ses i relation til NREP's konkrete ønsker om at investere i opførelsen heraf, dels i relation til de i tillæg nr. 25 oplyste krav og muligheder for opførelsen af disse boligtyper. Etableringen af studieboliger og kollegieværelser skal således medgives en vis fleksibilitet, i det disse boligformer har fokus på at skabe samhørighed og fællesskab, hvilket efter NREP's opfattelse sker bedst, hvis der er fokus på fællesfaciliteterne, som rammen om det fælles liv med mindre fokus på det enkelte værelse. På den baggrund ønsker NREP, at følgende forhold skal indgå i grundlaget for den nye Kommuneplan (2015) for Københavns Kommune:

<u>Større fleksibilitet i forhold til bygningsreglementets (BR 10/15) krav</u>

- Opfyldelsen af NREP's vision om et kollegie forudsætter indledningsvist en sondring mellem ungdomsboliger og kollegier, da disse udgør to forskellige boligformer. Det er derfor af afgørende betydning for realiseringen af NREP's vision, at der ikke i Bygningsreglement 2010/15 stilles unødvendige hindringer for virkeliggørelsen heraf. NREP's ønske om opførelse af et kollegie, hvorved forstås indretning af separate enkeltværelser med fælles køkken- og opholdsfaciliteter forudsætter, at der ikke hersker tvivl om, hvorvidt dette reelt kan gennemføres. Det bør derfor tydeliggøres i *forslag til kommuneplan 2015 – Den sammenhængende by*, at det eksisterende bygningsreglement (BR10) samt fremtidige bygningsreglementers (BR15) krav til indretningen af boliger kan fraviges, hvor der er tale om opførelse af kollegier, således at dette kan ske ved indretning af separate enkeltværelser. NREP ser gerne, at denne hjemmel indsættes i *forslaget til kommuneplan 2015 - Den sammenhængende by* , således at det efterfølgende kan tilsikres på lokalplanniveau.

<u>Videre rammer for nettoetagearealets minimumsstørrelse</u>

- I tilknytning til en lempelse af kravene i BR 2010/15 ønsker NREP tillige, at det tydeliggøres, at der ikke stilles krav om den individuelle boligs nettoetageareal i forbindelse med et kollegiebyggeri.

- I tillæg nr. 25 er det anført, at kollegie- og ungdomsboliger *"..skal – med mindre særlige bygningsmæssige forhold hindrer dette – have en størrelse på mellem 25 og 50 m2 bruttoetageareal. Dog skal nettoarealet for de enkelte boliger være mindst 15 m2.*".

- NREP ønsker, at der gives videre rammer for studieboligers/kollegieværelsers minimumsstørrelse, således at der ikke er en fast grænse for netteoetagearealet, men at forholdene derimod reguleres i bruttoetagearealet pr. studerende, hvor også fællesfaciliteter, herunder f.eks. køkkener, bad, gangarealer, stuer, læsesale, reception, festsale, fitness og andre fællesfaciliteter indgår forholdsmæssigt for hvert kollegieværelse. Alternativt foreslås det, at krav til nettoetagearealet ansættes lavt og ikke over 10 m2 for kollegieværelser. NREP anser, at kombinationen af mindre værelser kombineret med rummelige fællesarealer tilskynder til et bedre studiemiljø end individuelle boligenheder såsom ungdomsboliger. Såfremt kollegiebyggeri underlægges de samme nettoetagearealskrav som ungdomsboliger vil det ikke være muligt både at inkludere de ønskede fællesarealer samt ramme et lejeniveau, hvor de studerende kan være med økonomisk. Bruttoetagearealskravet tilgodeser i sig selv, at der disponeres et tilstrækkeligt areal pr. studerende, hvorfor bruttoetagearealskravet bør kunne stå alene.

NREP oplever desuden, at der er en efterspørgsel i markedet for midlertidige studieboliger fra udenlandske studerende og gæsteprofessorer, som kun er i Danmark i en kortere periode. NREP ønsker derfor i visse tilfælde (i tilknytning til opførelse af kollegier) at kunne tilbyde et produkt, der inkluderer serviced appartments til midlertidigt og mere kortvarigt ophold i kombination med kollegieboliger med mere permanent ophold. NREP vil sætte pris på, at der i Kommuneplanen 2015 tages højde for, at der i tilknytning til kollegieetableringen, hvad enten dette sker ved nybyg eller omdannelse af eksisterende bygninger, kan ske etablering af serviced apartments eller hotellignende enheder.

Med venlig hilsen

Jens Christian Lolk
Advokat

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: nuka forchhammer

Navn:
nuka forchhammer
Postnr:
1430
By:
København K
Adresse:
bodenhoffs plads 18 stuen til venstre
Øvrige kontakt- oplysninger:
28543501

se venligst bilag

Materiale:
Kommuneplan 2015.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10612

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommuneplan 2015.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015

Christiania er en særlig del af byen, som bruges af mange københavnere og turister hver dag, i høj grad på grund af blandingen af park, beboelse og byliv.

Af kortet til Kommuneplan 2015 fremgår det, at en stor del af Christiania planmæssigt skal ses som fritidsområde, og det vil jeg gøre indsigelse imod. Det særlige ved Christiania er netop, at stedet opleves som en blanding af boliger, steder med institutioner, virksomheder og park. Selvgroet med respekt for fællesarealer, dyreliv og bynatur.

Det byrum som idéen om bilfri by har skabt, bruges hver dag af en meget blandet del af befolkningen, københavnere, gæster fra det store udland og hr. og fru Danmark på besøg fra provinsen. Christiania har skabt en mulighed for at mødes, gå tur og hænge ud, og skaber på den vis kulturelle og rekreative værdier, som kommuneplanen bør give adgang til, at Christiania selv kan udvikle til gavn for besøgende og christianitter. Den sammenhængskraft som der ofte tales om, findes og trives på Christiania, og den bør bakkes planmæssigt op ved at fjerne den fejlagtige udlægning af en stor del af Christiania som rent fritidsområde.

En idé er, med de tendenser vi ser overalt i verdens metropoler med byhaver og grøn byudvikling, at I opretter en ny farvekategori i jeres byplansværktøj, der medtænker denne særlige crossover mellem beboelse, erhverv, institutioner og rekreativt område.

Jeg mener, at vi gennem årene har taget hensyn til og passet på Fortidsmindet, også når jeg sammenligner med, hvordan det har været behandlet og håndteret andre steder i byen, f.eks. ved Tivoli og Rådhuset. Jeg kan ikke gå med til, at Fortidsmindet skal være det eneste gældende kulturlag, som en kommuneplan skal tage hensyn til. Christiania sætter sit kulturelle præg på København, og skal forstås om en vigtig del af byens historiske arv.

Derfor mener jeg, at de byggefelter i Fabriksområdet, som vi fik forhandlet på plads i processen med Københavns Kommune efter Christianialovens vedtagelse, fortsat skal være byggefelter, og at kommunen skal arbejde for dispensationer og flytninger af fortidsmindebeskyttelseslinjer, på samme måde det er sket andre steder i byen, når entreprenører skal planlægge og byudvikle.

Vi skal ikke have planmæssige hovsaløsninger omkring Christiania, som f.eks. den gang en del parker blev udlagt som parker, hvor løsgående hunde var tilladt. Her var Christiania ikke medtaget, selvom det er en kendt sag, at Christianias hunde går frit.

Idet jeg ser frem til at vi gennemgår og bliver enige om et kommuneplansforslag for Christiania som er i alles interesse,

Mvh
Nuka forchhammer
Bodenhoffs Plads 18, stuen tv
1430 K

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Mogens Petersen

Navn:
Mogens Petersen
Virksomhed / organisation:
Nørrebro Lokaludvalg
Postnr:
2200
By:
København N
Adresse:
Nørrebrogade 208
Materiale:
Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10656

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Nørrebro Lokaludvalg
Nørrebrogade 208
2200 København N

Telefon
2677 0582
E-mail
BC50@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by

15-10-2015

Sagsnr.
2015-0236621

Dokumentnr.
2015-0236621-1

Generelt

Demokrati og gennemsigtighed
I forbindelse med kommuneplanstrategi er borgerinddragelsen blevet diskuteret. Blivhoert.kk.dk er et godt initiativ fra kommunen, hvor borgerne kan se, hvad andre aktører svarer på høringer – men man kigger som borger forgæves efter svar fra kommunen. Som det er i dag findes behandlingen af høringssvarene kun i referater under de enkelte udvalg og kan være meget svære at finde.
Det kan give et indtryk af, at det er en énvejsdialog, fordi kommunen aldrig svarer på det, man har indsendt på det sted, man har indsendt det. Derfor bør kommunen af hensyn til gennemsigtighedsprincippet i fremtiden offentliggøre høringsnotaterne og BR/udvalgsbeslutninger til de enkelte høringer på blivhoert.kk.dk – evt. blot som et link til referaterne.

Lokalplanerne er et vigtigt redskab til at styre udviklingen. Desværre udarbejdes der mange lokalplaner, som ikke umiddelbart følges op af bygherre. Mange arealer med lokalplan ligger i mange år uden at der sker noget, for så pludselig at blive aktiveret. I mellemtiden kan udviklingen i det omliggende kvarter/bydel være løbet fra lokalplanens intentioner. Nørrebro Lokaludvalg foreslår derfor, at der skal indskrives en udløbsdato på 10 år i lokalplanerne.

Udviklingen af Nørrebro sker hurtigt i disse år. Vi kan forvente, at der kommer endnu mere byliv i vores bydel. Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at der kan arbejdes med "Stillezoner", hvor man med redskaber som værtshusbevillinger etc. kan begrænse natteliv. Lokaludvalget har ikke et konkret forslag til stillezoner, men ønsker at kunne arbejde med dem i planperioden.

Nørrebro Lokaludvalg har også en forventning om at skulle udarbejde en Bydelplan som en del af Kommuneplan 2015 og at denne indarbejdes som en del af Kommuneplanen.

Kommentarer til de enkelte sider

Samt enkelte spørgsmål

p. 7: Visionen
I Nørrebro Lokaludvalg mener vi ikke, at det skal være et mål i selv, at vi bliver 100.000 flere københavnere i 2025. Vi mener i stedet, at

dette er en udfordring, der skal løses uden, at man går på kompromis med det overordnede mål, at København skal blive en bedre by at bo i for alle københavnere. Det, at vi bliver flere i København, medfører et pres bl.a. på bydelenes grønne områder.

p. 12: Grøn boligby
Nørrebro Lokaludvalg er af den klare opfattelse, at Nørrebro må betragtes som værende fuldt udbygget, og at der ikke er plads til flere større boligbyggerier i bydelen. En byfortætning skal derfor ske med omtanke. Det sker i stor udstrækning i dag på Nørrebro med bebyggelser af tomter, udvidelser af lejligheder/inddragelser af tagetager etc. Befolkningstallet er voksende på Nørrebro. Før nye boligbebyggelser, har vi på Nørrebro behov for at få udbygget kultur- og idrætsfaciliteter, som bydelen mangler. Det er derfor ikke relevant at tænke i øget byfortætning i de stationsnære områder på Nørrebro, som der er aktuelt er planer om ved Nuuks Plads og Borgmestervangen. Der er derimod brug for at tænke i bæredygtige byrum omkring metrostationerne, der kan fungere som gode opholdsrum, og hvor der både indtænkes LAR- og grønne løsninger.

Det, at vi bliver flere i København medfører et pres bl.a. på bydelenes grønne områder.

Her på Nørrebro er der pt. et igangværende byggeprojekt på Assistens Kirkegård, hvor metrostationen på hjørnet ved Runddelen kommer til at reducere det grønne åndehul, som kirkegården er.

Nørrebro Lokaludvalg mener i øvrigt, at en fornuftigt diameter for det, der kaldes ”stationsnære områder” – og dermed muligheden for at bygge højt (over 1.500 etagemeter) – skal være 300 m og ikke de 600 m, som der bliver opereret med i Kommuneplanstrategien.

p. 14; første spalte; citat: ”fortætning giver mulighed for at holde andre dele af byen mere åben og grøn”: dette skal åbenbart ske på bekostning af Nørrebros befolkning. Vi har det laveste antal grønne m² – men fra en byplanlægning gennem de sidste 30 år, hvor der er ryddet op i slum og baggårde for at skabe åbne gårde etc., skal der nu igen skabes byfortætning i bydelen.

I Nørrebro Lokaludvalg mener vi, at det vigtigste mål for Kommuneplanstrategien må være, at København bliver en bedre by at bo i for alle københavnere. Derfor mener vi ikke, at det bør være et mål i sig selv at have en 5 %’s vækst i København, da dette mål kan stå i vejen for nogle af de andre mål, man har, bl.a. målet om, at København skal være CO_2 -neutral i 2025. Man kan dog diskutere om målet om 5 %’s vækst i stedet kan være et middel til at nå nogle af de mål, man har med Kommuneplanen, det er bare vigtigt, at det ikke bliver et mål i sig selv.

p. 16: 2. afsnit: Det er for uambitiøst at min. 1/3 af trafikken er cykler – Nørrebro har byens laveste bilejerskab, procenten skal langt højere op. Nørrebro er ikke dækket ind af højklasse kollektiv trafik. Det gælder Indre Nørrebro og f.eks. de meget store arbejdspladser Panum og Rigshospitalet, som ikke er dækket ind.

p. 18: citat: ”Vi stiller krav om gode og grønne friarealer til nybyggeri, anlæg af attraktive opholdsmuligheder for byliv og begrønning af gader og parkeringspladser”.
Kommentar: med planerne om byfortætning på Nørrebro er dette i direkte modsætning til de pæne ord i planen.

’Grøn by’, miljø og bæredygtighed nævnes mange gange i høringsudkastet. Man kunne med fordel tilføje **biodiversitet** som selvstændig målsætning eller nævne det som en prioritet i hovedteksten, da det efter vores opfattelse indgår i en normal opfattelse af ’grøn by’, i miljø og i (biologisk) bæredygtighed. Hvis det derimod ikke nævnes kan man få den opfattelse, at det ikke er en prioriteret (Biodiversitet er nævnt 2 gange, mens f.eks. vækst er nævnt 118 gange).

p. 19: Nye parker; Nørrebro Lokaludvalg ønsker at sikre, at De Gamles By udlægges om grønt område, og at der ikke bygges på ”Nordpolen”.

p. 24: 2. spalte: Nørrebro Lokaludvalg mener, at det er helt centralt, at der sker en helhedsorienteret udvikling af Nørrebro Stationsområdet, derfor har vi også bakket op om det ideoplæg, der er udarbejdet for området her i foråret. Desværre er Borgmestervangen ikke blevet inddraget i diskussionerne. Nørrebro Lokaludvalg mener, der skal en nytænkning af Føtexbyggeriet samt resten af Borgmestervangen og området nord for højbanen til, for at få den optimale løsning i området.

p. 27: 2. afsnit: Nørrebro Lokaludvalg mener, at det er helt centralt at der findes en langtidsholdbar løsning på Nordvest-passagen under banen.

p. 38: Nørrebro Lokaludvalg er enige i, at den kommunale service skal udbygges – på Nørrebro er der et underskud af dette, vi har derfor ikke brug for flere boliger, men en udbygning af servicen til de eksisterende borgere.

p. 40: København geares til fremtidens klimaudfordringer;
I baggrundsmaterialet under ’retningslinjer-klimatilpasning’ findes et kort, der hedder *skybrudsplan.* Vi finder kortet problematisk af flere grunde:

1. På kortet er opkørslen på Åbuen cykelbro udlagt som

skybrudsmagasin. Vi tror, at det er en decideret fejl, som skyldes mangel på lokalkendskab og/eller forældet kortmateriale.

2. Den skitserede løsning med forsinkelse i Assistens Kirkegård er problematisk i forhold til den verserende fredningssag. I planen kommer vandet løbende ad Jagtvej over Runddelen i sydlig retning og det skal så dreje 90 grader gennem muren og ind i Kirkegården.
Vi er kritiske over for (1) om det kan lade sig gøre uden større brud i muren (som allerede er fredet) og (2) i selve brugen af kirkegården til forsinkelsesterræn.

3. Overordnet bør man ikke indtegne eller udforme konkrete løsninger langs Åboulevard-Ågade-Bispeengbuen, da Frederiksberg og København er ved at undersøge en nedgravning i tunnel af trafikken og en omkalfatring af overfladearealet, som vil gøre det muligt – ifølge kommunens egne undersøgelser – at indfri servicemålet for skybrud langt billigere end det skitserede.
Hvis man indtegner og udfører konkrete arbejder i området foregriber man en politisk beslutning om at åbne Ladegårds Åen og nedgrave trafikken og man risikerer, at skulle lave det hele om igen.

p. 45: 1. spalte: Byens kirkegårde: Assistens er et vigtigt grønt område i bydelen og et åndehul. Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at sikre Assistens gennem en fredning.

p. 45, 2. spalte: Nørrebro mangler grønne arealer, vi har byens færreste grønne arealer. Det er derfor vigtigt at de få grønne arealer vi har på Nørrebro bevares. Vi skal også pege på De Gamles By, som et grønt område og ønsker at få det udpeget som sådan og beskyttet.

p. 47: spalte 1 øverst: Byfortætningerne ved metrostationerne modarbejder ønskerne om ”gode offentlige rum til både afslapning, leg og sport”.

p. 47 2. spalte; citat: ”Gode fysiske rammer i alle bydele kan bidrage til at mindske den sociale ulighed i sundhed”; Nørrebro Lokaludvalg ser frem til at få forbedret bydelen – vi har den laveste middellevetid i byen – det hænger bl.a. sammen med luftforureningen og de støjplagede boliger.

Nørrebro Lokaludvalg er enig i, at de enkelte kvarterer i bydelen skal knyttes bedre sammen, så der ikke er områder i bydelen, der ikke hænger sammen med resten af byen. På Nørrebro har vi store sociale udfordringer, og mange udsatte byområder, som skal knyttes bedre til bydelen – både fysisk og socialt. Vi ser frem til at vores skole-, kultur- og fritidstilbud, samt beskæftigelsesmuligheder og sundhedsfremmende tilbud forbedres på Nørrebro. Borgerne på Nørrebro har en kortere levealder and andre steder i byen, og Nørrebro har heller ikke de samme sportsanlæg og rekreative anlæg, som man

finder andre steder i byen. Med øgede boligpriser er det vigtigt at sikre, at der fremover stadig er en vis del almene ungdoms-, ældre- og familieboliger til en rimelig pris, således at der sikres en blanding af lav-, mellem- og højindkomstfamilier, og at disse boliger er fordelt rundt i bydelen, så man får en blandet by og boligmasse, som vi har visioner om i Nørrebro Lokaludvalg.

p. 48: spalte 2: her nævnes helhedsplanen for Nørrebro stationsområdet: Nørrebro Lokaludvalg mener, at det er vigtigt at finde finansieringen af det udarbejdede ideoplæg.

p. 51; Ren luft og mindre vejstøj: Nørrebro Lokaludvalg ser frem til at der kommer skub i planerne for udskiftning af asfalten til den støjsvage variant. Nørrebro Lokaludvalg vil også anbefale, at der arbejdes med at udbygge miljøzonerne og at man skærper kravene til disse.

p. 54; 2. spalte; omdannelse af erhvervsarealer: Nørrebro Lokaludvalg ønsker at fastholde og udbygge antallet af arbejdspladser på Nørrebro. Vi er derfor meget urolige over, at de gamle erhvervsarealer i stigende omfang omdannes til boligområder på Nørrebro. Nørrebro Lokaludvalg ønsker ikke erhvervsarealerne omdannet til boliger.

p. 55:do.

p. 55: tabellen med erhvervsrummelighed: Her er Nørrebro ikke nævnt særskilt; er Nørrebro en del af de 20.000 m² der er nævnt under Andre områder?

p. 57: Som det fremgår af kortet, er Indre Nørrebro ikke dækket ind af højklasse kollektiv trafik.

p. 58; spalte 1 og 2: Det fremgår af erhvervsanalyser, at Nørrebro har et antal kreative erhverv, det ønsker vi at fastholde og udbygge.

Vi vil gerne bevare lokale håndværkerfirmaer og serviceerhverv og skabe rammer for nye iværksættere og socialøkonomiske virksomheder på Nørrebro. Et af redskaberne er etablering af håndværker- og iværksætterhuse, hvor der er billig husleje, og hvor de administrative udgifter kan deles. Et andet er udpegning af områder, som kreative zoner. Københavns Kommune har defineret disse ved ”at bevare eksisterende erhvervsområders blandede karakter og tilbyde attraktive lokaliseringsmuligheder til mindre kreative erhverv og håndværksvirksomheder, der ønsker billige og fleksible lejemål”.
I Nørrebro Lokaludvalg har vi peget på flere områder, som vi ønsker udpeget som kreative zoner. Butikserhvervet skifter karakter, flere og flere handler på internet. Vi ønsker at styrke vores strøggader og udvikle dem, så der stadig er et handelsliv. Det fordrer, at kommunen også er med til at understøtte dette.

Kommunen ønsker, at tilbyde gode lokaliseringsmuligheder for iværksættere og kreative erhverv. Det er derfor ærgerligt, at kommunen ikke har hørt på Lokaludvalgets forslag til udpegning af kreative zoner på Nørrebro – vi gentager ønskerne her:

Nørrebro Lokaludvalg vil derfor pege på følgende tre Nørrebroarealer, som bør udpeges til kreative zoner:
1) Arealet langs Ragnhildsgade (den gamle KTK-grund). Haraldsgade-kvarteret mangler kulturelle tilbud, men ikke flere boliger.
2) DSB-arealet ved Vingelodden/Rovsingsgade.
3) Holger Petersen-grunden (arealet mellem Tagensvej, Hamletsgade, Nannasgade og bagsiden af Baldersgade NV).
Her er der i dag en række mindre virksomheder af den kreative slags samt distriktspsykiatrien, men der eksisterer en ældre lokalplan, der tillader boligbyggeri. Denne lokalplan bør ophæves og området udlægges til kreativ zone.

p. 60: Nørrebro Lokaludvalg er ikke enig i, at det er de store arbejdspladser, som skaber jobs. På Nørrebro mener vi, at en styrkelse af detailhandelen vil skabe langt flere jobs og mere byliv.

p. 66: I Nørrebro Lokaludvalg mener vi, at det vigtigste mål for Kommuneplanstrategien må være, at København bliver en bedre by at bo i for alle københavnere. Derfor mener vi ikke, at det bør være et mål at i sig selv at have en 5 %'s vækst i København, da dette mål kan stå i vejen for nogle af de andre mål man har, bl.a. målet om, at København skal være CO_2 -neutral i 2025. Man kan dog diskutere om målet om 5 %'s vækst i stedet kan være et middel til at nå nogle af de mål, man har med Kommuneplanstrategien, det er bare vigtigt, at det ikke bliver et mål i sig selv.

p. 87; Kortet over Copenhagen science city (Nørre Campus): På Nordpolen i De Gamles By er der udlagt to byggefelter, de skal slettes. Vi ønsker ikke vores grønne arealer bebygget.

Med venlig hilsen

Formand for Nørrebro Lokaludvalg
Mogens Petersen

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ole Rasmussen

Navn:
Ole Rasmussen
Postnr:
1429
By:
København K
Adresse:
Burmeistersgade 4

Er samspillet mellem metro & byplanlægning, mellem By & Havn og kommunen, et gode eller et onde?

Materiale:
Forslag til kommuneplanstrategi 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10669

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Forslag til kommuneplanstrategi 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Den sammenhængende by

København som Metropol.

Indledningsvis, så synes jeg ikke det er lykkedes for Københavns Kommune, at udvikle den indre by, som er den jeg kender, særlig godt. Borgerne i København har fået alt for lidt ud af de mange frigjorte godsarealer, og de mange kilometer kaj i havnen. Man føler sig mere og mere fremmedgjort i den by man har boet og arbejdet i de sidste 60 år.

Punkt 1 - Vision i kommuneplan 2015

Det konstateres: *Flere og flere københavnere bliver boende i byen gennem livet. Der er også flere og flere som flytter til København andre steder fra.*

Der står ikke noget om, at for de familier, som har boet i byen i mange år, at for dem er det vanskeligt, hvis ikke det er umuligt, at opretholde et familiemønster lokalt, da ens børn ikke kan finde en egnet bolig tæt på. Det er et af byens store problemer, hvor udviklingen i rigtig mange år har været styret af forældrekøb, et problem, som den næste generation af familier som bosætter sig i byen snart bliver stillet overfor. Forældrekøb, som følge af mange studerende, har dybest set kun skævvredet boligudviklingen i København, da københavnere, ofte bosiddende i små utidssvarende lejemål, ofte til leje, er uden en økonomi til at eje.

Dertil kommer, at mange traditionelle arbejdspladser, både håndværk, mindre industri samt domiciler, i de senere år er flyttet ud af City, og i 2015 vist i et hurtigere tempo, end de flytter ind. Og så er det måske en myte med 1.000 ny indbyggere om måneden. Forleden kunne man læse, at nettotilgangen til København i hele 2014 var omkring 764 personer, og denne vækst skyldes østeuropæisk indvandring, at folk føder flere børn, og presset netop fra mange studerende. I 2015 forventes tilflytningen at blive negativ, kun indvandringen vil stige.

Der står : *Når man bosætter sig i en af Københavns bydele vælger man det pågældende kvarter til. Derved sikres, at byen mangfoldighed bevares.*

Hvis familiemønstrene brydes op, og det er de blevet i min bydel siden jeg flyttede ind i 1973, så forsvinder de bærende elementer for fællesskab & sammenhold, og de sociale netværk lokalt sygner hen. Hvor jeg bor, et gammelt brokvarter oprindelig med en lokal identitet, har ingen længere noget med hinanden at gøre. Mine børn er væk, de andres er væk, butikslivet er væk, bussen er væk, og de mange 2 vær. er præget af til salg skilte. Jeg har i de sidste 25 år pendlet mellem København og Paris, og har haft brug for at bo tæt på lufthavnen. Men mange i min generation, med mange år på bagen på Christianshavn, søger i dag væk. Jeg er selv senior, og de sidste 15 år jeg har tilbage skal ikke leves i et københavnsk byggerod, som gør det umuligt at færdes i byen, og som de sidste 10 år kun er blevet værre, midt i et forfaldent Christiania inferno, i en by, som ikke interesserer sig synderligt for byens seniorer.

Apropos fællesskab, så har min nabo, Christiania, i dag overdraget til kommunens opsyn, ansøgt fællesskabet om skattepenge til renovering og byfornyelse af de bygninger de har erhvervet til spotpriser af Staten, for netop at renovere dem. Så det må vel være op til de ny ejere, og ikke op til skatteborgerne, som det gælder for alle andre samfundsborgere, eventuelt med hjælp fra bolig/jobordningen, at bringe området på fode. Det var aftalen, men det er ikke sket. Fonden har vist opbrugt sin kredit i de sidste par år ved ingenting at gøre, andet end at råbe op, og selv i en venstreorienteret kommune bør der sættes grænser for dette hykleri, men det holder åbenbart aldrig op?

Nu angriber Hulda Meyer også turismen, og hun mener det er kommunen, som skal sørge for de på Christiania har et privatliv, jo men, hvor dobbeltmoralsk har man lov til at være. Det er jo netop Christiania, som med deres barrikader har sørget for, at vi andre ikke har haft et privatliv i mange år. Trafik, støj og svineri har præget gadebilledet, og kommunen har til dato været totalt lige glade.

Skal jeg erindre om, at den stigende mængde fodgængere til Christiania i Prinsessegade er en pestilens for alle borgere, fra Torvet og ned forbi den barrikaderede hovedindgang, en menneskemængde som i 2015 med de ny broer intensiveres ad flere veje. Jeg har ofte sammenlignet Torvet med Nørreport, og dér har trafikmængden med en metro vist også nået bristepunktet. Nu er det så også blevet til et problem, som er rykket ned bag om barrikaderne på de lukrative områder ud til stadsgraven.

Det, som binder Christianshavn sammen, er det maleriske miljø, kanalen, de smalle stræder og volden, ikke solidaritet og sammenhold Christiania og bydelens borgere, eller generationer imellem. Kommuneplan 2015, opfatter jeg derfor mere, som en form for italesættelse af et teoretisk ønske om mangfoldighed. For de politiske teoretiske betragtninger om udvikling får i praksis ikke bydele til at spille sammen, men forstærker enklavedannelse og isolation.

Hvis mangfoldighed er en alt afgørende præmis for en succesfuld udvikling, så bør man være opmærksom på, at mangfoldighed i København i reglen er styret af ideologiske interesser, og i de fora borgerne samles ofte præget af politiske dagsordener. Du skal være type godkendt. Mange er på den måde frivilligt eller ufrivilligt holdt ude af det miljø de eksisterer. Borgerne ønsker ikke konflikter, isolerer hellere måske i grupper, eller holder sig helt for sig selv. De handler i byen slet ikke de samme steder, og har ikke et lokalt ansigt. Kun de færreste søger at bo boheme like i fællesskaber, som det var så populært for en generation siden.

Hertil kommer, at uden bil, så er det i dag ofte stressende at udføre de daglige gøremål. Afstanden til ens arbejde, fx er afstanden til Hellerup i 2015 i bil eller bus på tre kvarter mod 10 minutter for 10 år siden, er en vigtig faktor. Men i dag er alt tidskrævende. Afstandene til offentlig transport er blevet længere, til indkøb, fritidsaktiviteter og familie. Nu er alt ikke sort hvidt, men det sociale liv har fået det svært i den bydel jeg kender.

Så sent som i dag kørte jeg via Kløvermarken langs Forlandet for at komme til Holmen, busslusen var lukket, og med det ny byggeri "Udsigten" på Margretheholmen med mere end 700 boliger, slog det mig nok engang, hvor isolerede og monotont folk bor derude, til huslejer på op til 20.000 kr. om måneden, og i forbifarten hæftede jeg mig ved, hvor nedslidt hele området tager sig ud, set udefra. Der kører en bus hver ½ time. Ingen af os vil bo dér, eller i Havnen i øvrigt.

Det fik mig til at tænke på Ørestad, som også de næste mange år, sammen med resten af København stadig er en byggeplads. Syd synes under omdannelse til en slags social ghetto, med skrigende grønne bygninger som indgangsport! Fields i City er et center med en vis aktivitet, men det er for småt, mange butikker bukker under, som de gør på Fisketorvet,

og efter kun 10 år er By & Havn i gang med at ombygge de infrastrukturer, som man tilbage i 2006 mente kunne afvikle trafikken i området i mange år fremover. Hanemanns Allé, som udvides til 4 spor, vil uændret i rigtig mange år forblive en prop i trafiksystemet omkring City. På en god dag er der kilometer lange bilkøer. Jeg kan ikke i planen se, at den metrostation, som er lovet ved Copenhagen Arena, er indtegnet nogen steder?

Måske der kan skabes et lokalt byliv i Ørestad, for der bor efterhånden mange mennesker, og på sigt, i byen som helhed, men med den tid byudvikling tager i København, så sker det først på den anden side af 2030, hvis ellers byggerodet af de igangsatte projekter stilner af til den tid. I Århusgadekvarteret sikkert først om 40 - 50 år, hvem ved.

Hvordan er det gået med liv i Frihavnen, hvordan med Langelinie, og de tre terminaler på Krydstogtkajen, som nu registrerer nedgang i aktivitet. På den front sker der ikke meget længere. København bliver ikke lige med det samme en by med sjæl, som den havde for få år siden, ikke i min levetid, og det er vel det man som byboer tager pejling af.

Det ser også sort ud i Sydhavn, og på mig virker byggerodet fra Langebro til Slusen uoverskueligt skræmmende. Det vil tage rigtig mange år at skabe en identitet, og et levedygtigt miljø i den del af byen. Måske det bliver nemmere med en sjæl i den gamle Kødby, på Carlsberg grunden, og i Valby?

Kommuneplan 2015 indeholder desværre ikke mange svar, eller løsningsmodeller på byens store udfordringer, men den positive omtale af udviklingen giver nemt et falsk billede af de problemer byen har.

Indsigelserne til kommuneplan og Nordhavns metroen fra 2014 fremsendes i en redigeret med supplerende forslag og kommentarer.

En ny københavnsk strategiplan, Den sammenhængende by, er sidste skud på stammen af farvestrålende publikationer, som har været i Høring i 2014. Den er suppleret med en opdateret plan 2015, og som allerede nævnt, så kan man som borger uden reel indflydelse godt blive lidt forpustet over de mange velmente projektforslag, som siden 2000 er fremsat til byen og havnens udvikling.

Undertegnede er kommet i indre by siden 1950, har boet og arbejdet i den indre by siden 1964, og har i 10 år, siden marts 2004, skrevet om udviklingen på Christianshavnernet.dk under overskriften « København som Metropol ». Efter 10 år har jeg udarbejdet en status 2014 over udviklingen, som var sammenfaldende med kommunens høringer « Den sammenhængende by », og Nordhavnsmetroens VVM redegørelse.

Den seneste bulletin fra oktober 2015 melder om faldende byggeaktivitet i årene fremover, at byen, som det har været forudsagt, slet ikke vokser, (fra 750.000 i 50'erne til rundt 500.00 i slut 90'erne, og i 2027 forventes 684.000 borgere), og min hovedanke mod strategiplanen er den kobling, der er skabt mellem byplanlægningen, og city ringen. De skal selvfølgelig spille sammen, men city ringen er et prestigeprojekt, som koster milliarder i indenbys infrastruktur, har et udgangspunkt i yderst tvivlsomme prognoser, og baserer sig på et ukendt samspil mellem erhvervsudvikling og befolkningsvækst.

City ringen er et prestigeprojekt som ulykkeligvis har tromlet en etapevis, differentieret, mere visionær, og afbalanceret sund udvikling af byen, over.

Ørestadsmetroen til lufthavnen er et plus for København, city ringen bliver det nok også en dag, men trafikprognoserne har aldrig holdt stik, og i dag skal indbyggere med bil i Ørestad, og andre steder, er overskudsaktiviteter som bidrager til By & Havns slukne kasse. Ørestad som bydel er indtil videre lykkedes mindre godt.

Kommunen forventer i 2015, at frem til 2027 bygges yderligere 45.000 ny boliger, og forventer, at det i sig selv genererer 84.000 fuldtidsjobs, og at byen får 100.000 ny indbyggere, som fordeles i rundt om i byen.

I 2015 blev det imidlertid ikke til 3.750 ny boliger, men måske til 1.500 ny boliger, hvilket øger presset på boliger de kommende år. Væksten i indbyggertallet holder tilsyneladende heller i stik! Det er ikke nævnt i kommuneplanen, at forudsætningerne for de økonomiske beregninger måske slet ikke holder, som det også skete med Ørestadsmetroens regnskab, i dag en del af den samlede gæld i By & Havns regnskaber, og Metroselskabets prognoser er komplicerede. Der står et sted, at de forventer 130 mio. passagerer i 2025, og et andet sted 170 mio. passagerer. Det er lidt som vinden blæser med opdateringerne.

Høringer

I de dele af byen jeg har fulgt, har lokalplanerne gennem årene haft karakter af renovering af enkeltstående projekter, mere end de har haft et overordnet og sammenhængende sigte, og de er derfor heller ikke, Ørestad undtaget, blevet opfattet som et forsøg på at skabe en sammenhængende plan for byens udvikling. Det gælder byens infrastruktur, udviklingen af store dele af Københavns Havn, og udviklingen af byens sociale liv.

Det er så her kommuneplanstrategien i 2014 kommer ind i billedet, da den forsøger at give et bud på, hvordan byen med mere metro, og de mange planlagte boliger skal, kan forventes at komme til, at hænge sammen, socialt og økonomisk, eller er det omvendt, en strategiplan, som skal fremvise, hvordan byen skal hænge sammen, for at sikre, at metro og city ringen økonomisk kan hænge sammen.

Det anføres i 2015, at frem til 2020 skabes 20.000 ny private arbejdspladser. Det anføres, at 95% af ny boliger, offentlig virksomhed og erhverv skal placeres stationsnært (op til de 17 ny stationer), hvilket formodentligt er en passagerforudsætning, som også er indregnet i city ringens indtægter. Stationsnært er en beliggenhed, som må forstås fra 100 meter til max 200 meter fra en station, da de 600 meter planen kalkulerer med, for de fleste ikke vil blive opfattet som stationsnært. Så langt har jeg vist ikke engang til Christianshavns Torv, som i min optik ikke er stationsnær.

Historie

Ser vi på den historiske udvikling, så var kommunen i 1994 meget optaget af kommunens dårlige økonomi, meget mere end af byens sociale liv, for saneringerne var gået i stå, kassen var tom, og en aftale om salg af byens boliger, til beboerne eller til interesserede investorer, blev indgået.

Folketingets beretning :

Staten og Københavns Kommune har i medfør af forhandlingsresultatet af 10. juni 1994 mellem regeringen og Københavns Kommune bl.a. oprettet et statsligt ejendomsselskab til afhændelse af Københavns Kommunes beboelsesejendomme.

Det statslige ejendomsselskab TOR var en succes, og en rigtig god købmandshandel for København, som en kommunal embedsmænd udtrykte det. Det statslige selskab stillede nemlig med en garanti, og med den i lommen kunne København sælge en portefølje på 232 kommunale ejendomme, og 20.000 billige boliger med tab, et tab på 970 mio. kroner, som Staten dækkede sammen med en række andre million udgifter. Kommunen havde ejendomsvurderet boligmassens samlede værdi til at være mere værd end markedsprisen, og fik vurderingsprisen på 3,3 mia. kroner i kassen. Køberne, som primært var beboerne selv, gjorde en god handel på skatteydernes regning.

I 2014 har kommunen så fundet ud af, at den nu mangler 20.000 billige boliger, vil bygge 45.000 inklusive en hel del ungdomsboliger til de studerende, da forældrekøb har gjort det stort set umuligt at udnytte byens boligmasse økonomisk hensigtsmæssigt. Der blev til gengæld blevet sat skub på prisudviklingen, først og fremmest for at fremme væksten, først under Nyrup, og siden under Fogh, og så er det igen blevet populært at bo i byen, men nu er det blevet dyrt. Der er på den måde sat en solid bundprop i antallet af tilgængelige billige boliger, og en fleksibel udskiftning i boligmassen, da alle skal score kassen, så de som i dag flytter ind skal have penge med hjemmefra.

Billige boliger

Fonden for billige boliger i Ritt Bjerregaards overborgmesterperiode har lavet denne opgørelse:

Der er i København knap 280.000 boliger til byens 500.000 indbyggere. Knap halvdelen af boligerne er 1 eller 2 værelses, ca. 30% er 3 værelses, mens kun lidt over 20% har 4 værelser eller derover. Omkring 1/3 af boligerne er under 60 m2, der er fortsat 17% der har installationsmangler og ca. 1/3 af boligerne er fra før 1920. Prisen for ejerbolig, som udgør 20% af markedet, er på 10 år steget fra 5000 kroner pr. m2 til ca. 23.000 kroner pr. m2.

I 2015 anslår kommunen, at halvdelen af 300.000 københavner boliger er på et eller to værelser. Boliga.dk anslår m2 prisen i København til 36.955 kr. pr. m2., en pris som er gældende for ejerlejligheder i det gamle København, og havnen.

Planen om billige boliger til 5.000 kr. i månedlig husleje viste sig ikke at være realisabel, men kommunen erkendte, at byen hænger skidt sammen. Trængselsproblemer og fremkommelighed i byen, pendling ind og ud af byen, og ghettoer var selvforskyldte konsekvenser, problemer som, siden forslaget om billige boliger, har domineret den politiske dagsordenen. Den manglende integration, rigmandsghettoer, og den påståede manglende mangfoldighed, har været spørgsmål som har optaget hele det politiske establishment. Den politiske dagsorden er stadig, hvordan de selvskabte plager gennem de sidste 30 års venstreorienterede styre, skal takles fremover, og ikke en egentlig udvikling af den eksisterende by. Og udviklingstrenden udtrykker med Rådhuset som centrum fortsat en narcissistisk tankegang, hvilket city ringen muligvis kan ændre på.

Den kommunale strategi siger: Vi skal have endnu flere boliger, helst endnu flere almene boliger, som skal udgøre mindst 20% i nybyggeri, måske 30% i Nordhavn, som samtidig over huslejen skal metro beskattes, og de skal sammen med flere cykelstier løse trængslen, og inderst inde er det vist også tanken, at staten skal lokkes til lommerne igen!

Byen i tal

I januar 2014 så det iflg. den kommunale statistik således ud:

Den 1. januar 2014 boede der 569.557 personer i København. I løbet af 2013 steg folketallet med 10.117 personer.

Jf. ovenfor med 764 flere indbyggere i 2014, som skal blive til små 700.000 personer i 2027.

I 2014 steg antallet af indvandrere med 3.570 personer til 97.392, og antallet af efterkommere steg med 907 til 31.846 personer. Den 1. januar 2014 udgør indvandrere og efterkommere i alt 22,7 pct. af den københavnske befolkning. Den 1. januar 2014 boede der 83.339 udenlandske statsborgere i København, hvilket svarer til 13,9 pct. af

Københavns befolkning.

Aldersstrukturen blandt københavnerne viser en markant stigning blandt de 3-6 årige, 20-29 årige og de 70-84 årige. En mindre stigning er registreret hos de 7-16 årige, 17-19 årige, 30-64 årige og de 65-69 årige. Blandt de 0-2 årige ses et mindre fald og for personer på 85 år og derover ses et større fald.

København har de sidste 10 år har fået 70.000 flere indbyggere, stigende fra 500.000 til 570.000, men ikke mange flere boliger. I 2015 bor der flere i aldersgruppen 25 - 39 år, og færre + 50 år, end i andre kommuner. Præcis den aktive aldersgruppe, som efter finanskrisen nu igen er blevet solvente, og som rør på sig.

Den kommunale gæld

Tilbage i 1995, hvor man solgte 20.000 boliger, var den kommunale gæld på 12 mia. kr. I januar 2014 skriver kommunen:

Københavns Kommunes regnskab for 2012 viser, at:

Kommunen betalte 249 mio. kr. af på den langfristede gæld, så den faldt fra 3.126 mio. kr. i 2011 til 2.877. kr. ultimo 2012. Siden 2010 er gælden faldet med 1.770 mio. kr.

Den langfristede gæld svarer til 5.142 kr. pr. indbygger, hvilket er betydeligt under landsgennemsnittet, som anslås til at være på ca. 15.000 kr. pr. indbygger.

Når kommunens datterselskaber - fx Metroselskabet - inkluderes i regnskabet, har kommunen dog en langfristet gæld på ca. 33 mia. kr. Derfor følges økonomien i datterselskaberne tæt.

Metro

Metroen som infrastruktur blev en konsekvens af aftalen i 1993 om en Ørestad. Den er igangsat etapevis i årene 2002, 2003, 2004 og 2007. Gælden af metroens etaper 1-3 forventes afviklet i 2038, og til den tid skal metroen formodentligt renoveres. Gælden er siden 2007 smeltet sammen med Metroselskabets samlede gæld.

Metroselskabet I/S, som ejer metroen, forventede iflg. årsrapporten fra 2013, at have en

langfristet nettogæld på 23,7 mia. kroner i 2023. Denne post er iflg. årsrapporten i 2014 steget til 24,4 mia. kroner maksimalt i 2025, som forventes tilbagebetalt i 2062 med 3 års forsinkelse. Denne gældspost synes at medtage Nordhavnsbenet, som omtales andet steds Metroens egenkapital, etableret gennem overskud på den daglige drift, skal betale drift og vedligeholdelse, mens grundsalget i By & Havn skal betale anlæg. By & Havn overtog en negativ egenkapital på 3,3 mia. kroner med Statens udtræden af selskabet.

Cityringen

Den fjerde etape var forventet i år 2018, men er udskudt til 2019, eller måske først senere. For det går ikke helt efter planerne. Cityringen blev i 2007 i anlægsudgifter anslået til 15 mia. kroner, et tal, som i 2010 blev justeret op til 18,1 mia. kroner, og i november 2013 til 21,3 mia. kroner. De resterende 2,4 mia. opført som Metroselskabets langfristede gæld i 2023 må henføres til Nordhavnsbenet. Gælden, som må udtrykke By & Havns anlæg, skal afdrages over driften, fra 2013 til 2014 er den steget med 0,5 mia. kr. Rigsrevisionen er vist for tiden stadig inde over de økonomiske forhold.

I 2014 har København kommune overtaget 95% af selskabet By & Havn, hvis salg af grunde og ejendomsporteføljer skal finansiere anlæg det resterende metrobyggeri, og med overtagelsen har kommunen overtaget selskabets gæld, en gæld som i 2014 er på 16 mia. kr. Grundsalget er ikke gået som forventet. Hvor stor den samlede kommunale gældsforpligtigelse i metroen er i dag, det er vanskeligt at udrede.

Staten har frasagt sig, at ville deltage i spillet denne gang, og er trådt ud af By & Havn med vedtagelsen af Sydhavnsbenet, som forventes at få omkring 12 mio. til 14 mio. passagerer, mod Nordhavnsbenets forventede 11 mio. passagerer pr. år. Hvad de resterende grunde i Nordhavn er værd, det er gætteri. Det er svære regnestykker, da det hele bygger på vækstprognoser og forventninger.

By og Havn skriver om Nordhavnsbenet:

Finansiering: « Som det fremgår af tabellen på side 17 vil overskuddet fra driften, ejendomsbidraget og OPP-bidraget kunne dække cirka 75 procent af de samlede

omkostninger til anlæg og reinvesteringer. Restfinansieringsbehovet på 0,7 milliarder kroner forudsættes dækket gennem tilkøb fra de to selskabers fælles ejere, Staten og Københavns Kommune. Driftsøkonomien forudsættes integreret med driften af Cityringen. »

Nordhavnsbenet er en højbane med 2 stationer til en fremtidig bydel. Men hvorfor en dyr højbane metro, på bekostning af en langt mere fleksibel og billigere letbane i gadeplan? Er man bange for oversvømmelser? De to stationer koster 2,9 mia. kroner at anlægge, og de forventes at blive leveret i 2019. By & Havn benytter en metode så anlægsbeløbet falder til 2,5 mia. kr., den post, som jeg forstår det, som indgår i Metroselskabets langsigtede gæld i prognosen 2023.

Nordhavnsbenet forventes at få driftsindtægter fra 11.000 passagerer i døgnet stigende til 40.000 dagligt. Det skriver entreprenøren, andre steder står der 30.000, men hvor de tal kommer fra, det er ikke nærmere forklaret (og udviklingen synes ikke at gå stærkt, med mange tomme kontorlejemål i området), og de stemmer ikke med Metroselskabets egen prognose 2015 nedenfor.

Skal de mange passagerer til Hovedbanen eller til Klampenborg, det er der vist ingen som ved. Et gæt er, at de fleste af de som i dag færdes (for tiden omkring 1.000 ansatte i FN bygningen + i 2016 - 128 boliger på Marmormolen), og måske også erhverv, som PFA på Redmolen, og domiciler omkring den planlagte Nordhavn station i Århusgade, er primært arbejdskraft, som bor udenbys. En åbning af Nordhavn mod Kalkbrænderihavnsgade vil derfor være det mest naturlige trafikvalg for mange, og den indregnede aflastning af S-banens tognet er rent gætteri.

Metroselskabet skriver selv :

«*Der er kun få boliger som nære naboer til byggeriet i Nordhavn, mens området er domineret af erhverv, herunder mange kontorer. For disse gælder, at der hovedsageligt er mennesker til stede i dagtimerne.*»

I 2015 har Levantkaj i Århusgadekvarteret muligvis derfor fået en kommunal prioritet som uanset, hvordan man end vender og drejer det, vil henligge som et øde og afsides

område i rigtig mange år endnu. By & Havn gør meget ud af at forklare nødvendigheden af byggeriet, da benet forventes at generere en ekstra trafik i metroen. Og i disse dage bruger selskabet mange kræfter på at italesætte områdets kvaliteter. Kramer Mikkelsen stiller på TV i nær fremtid, et righoldigt forretnings- og byliv i udsigt, men med en rundtur i området, så virker den melding ikke overbevisende. Det hænger ikke sammen.

Trafikprognoser

Metroens etape 1 - 3 har 22 stationer. Prognosen, lagt til grund for de økonomiske modeller, for den igangsatte metro, var først på 77 mio. passagerer. Dette tal blev nedjusteret til 59 mio. for at blive nedjusteret til 44 mio.

I august 2004 blev prognosen justeret helt ned til 36 mio. passagerer, som blev den endelige prognose. I 2004 havde metroen 34 mio. passagerer, men i 2012 har tallet inklusive trafik til lufthaven stabiliseret sig på omkring 54 mio. til 55 mio. passagerer. Prognosen er i dag nedjusteret fra 78 mio. til 55 mio. I 2014 havde metroen, skriver de selv, knap 56 mio. passagerer.

Station	I gennemsnit i 2013
Vanløse	10.100
Flintholm	7.400
Lindevang	3.800
Fasanvej	6.300
Frederiksberg	12.000
Forum	9.100
Nørreport	38.100
Kgs. Nytorv	21.500
Christianshavn	18.100
Islands Brygge	5.700
DR Byen	3.500
Sundby	700
Bella Center	2.800
Ørestad	7.000
Vestamager	2.200
Amagerbro	9.100
Lergravsparken	5.700
Øresund	1.700
Amager Strand	1.400
Femøren	2.400
Kastrup	2.400

Lufthavnen	9.400

I alt 180.400 passagerer hverdagsdøgn. I 2014 182.500 passagerer.

Passagerprognosen for city ringen var i 2010 på 90 mio. passagerer årligt. Ingeniøren skriver, at iflg. Rigsrevisionen er tallene sidenhen revideret til 44 mio. påstigninger i 2019, og 69 mio. påstigninger i 2023. City ringen får 17 stationer, med Nordhavnsbenet 19 stationer, og på hverdage var i 2013 forventet 233.800 passagerer

Station	Passagerer per hverdagsdøgn i 2013
København H	38.400
Rådhuspladsen	8.800
Gl. Strand	12.300
Kongens Nytorv	35.400
Marmorkirken	10.100
Østerport	18.600
Trianglen	10.400
Poul Henningsens Plads	9.700
Vibenshus Runddel	10.000
Skjolds Plads	8.200
Nørrebro	16.500
Nørrebros Runddel	9.100
Nuuks Plads	5.500
Aksel Møllers Have	6.400
Frederiksberg	14.400
Frederiksberg Allé	8.700
Enghave Plads	11.300

I prognosen 2014 er 233.800 passagerer per hverdagsdøgn hævet til 252.300.

I prognosen fra 2014 har Nordhavnsbenet 3.300 påstigninger, og Orientkaj 1.300 påstigninger.

Hvis man sammenholder de oplyste tal med hinanden, så virker tallene i prognoserne ikke lige realistiske, for hvordan kan der på Frederiksberg Station, i dag med CBS og 12.000 daglige brugere i metroen, komme yderligere 14.400 passagerer til i 2019 i city ringen? Det stemmer ikke.

Benytter man 600 meter som måleenhed for stationsnært, så får man selvfølgelig et andet resultat, end hvis man benytter 200 meter.

Passagertallet i metroen til lufthavnen vil sikkert gå i vejret, hvis ellers der er plads, for det kniber allerede i dag.

Prognosen for København H er i den seneste prognose løftet til 45.300 påstigninger på et hverdagsdøgn, et passagertal som primært er pendler trafik, hvor afstanden fra en stationsnær metrostation til ens endelige destination vil få afgørende indflydelse på valg af transport videre rundt i København, bus eller metro?

Og hvem kan forudsige hvilke erhverv som tiltrækkes af stationsnærhed? Helt sikkert offentlige aktiviteter som, universiteter, skoler og hospitaler, men hverken Bispebjerg hospital, Rigshospitalet, Frederiksberg hospital, Hvidovre hospital eller Amager hospital er stationsnære.

Der er mange usikkerheder indbygget i de fremlagte tal, ikke mindst i Nordhavnsbenet, hvor metroen kommer før boligerne. Det er i sig selv en god ting at infrastrukturen er på plads, men det kan forsinke byudviklingen andre steder. Passagertallet har en afgørende indflydelse på driftsøkonomien og københavnernes gæld, hvor der ikke skal meget til for at vælte læsset.

Byrum

Byens indretning for 50 år siden tog sig ikke meget anderledes ud end den gør i dag. Der er selvfølgelig sket mange bygningsmæssige forandringer, en ajourføring til en ny tid, som dog primært er isolerede og kosmetiske ændringer af de enkelte byrum. SAS hotellet, i dag Radisson Blu Royal Hotel ved Frihedsstøtten, er et eksempel. Det så dagens lys som noget af det første i 1960 fulgt af Imperial og Sheraton ved Vesterport station. Codan huset på Gammel Kongevej er fra 1961. SAS på Tøjhusgrunden er fra 1973, også et Radisson Blu Hotel. Hotel Europa ved Langebro fra 1955 blev ombygget af HK i 1983, og er i dag indrettet til et vandrehjem. HK er flyttet til Islands Brygge, som huser flere faglige organisationer.

Valencia og natklubben på Vesterbrogade er forsvundet, Carlton m.fl. andre biografer er forsvundet, og Havemanns Magasin også på Vester Brogade, gik konkurs i 1975. Spies Rejser på Gammel Kongevej er historie, for siden at være helt forsvundet ud af det

offentlige rum, men vejen har fået et Planetarium. Istedgade har fået et løft i 2015. Kødbyen sit madmarked! Men i 2016 forsvinder Bymuseet på Vesterbros Torv.

Ved Rådhuspladsen lukkede stormagasinet ANVA i Scala bygningen i 1987, i dag revet ned, og en ny arkitektur skyder frem.

Paladsbygningen, Cirkusbygningen (og Axelborg) har gennem tiden været igennem lidt af hvert. Et centralt område i byen, hvor det mellem Vesterport, Hovedbanen og byen for tiden ikke hænger godt sammen, men områdets atmosfære kan forhåbentlig på sigt blive genskabt.

Overfor ligger forlystelsesparken Tivoli, som har forandret sig fra at være "den gamle have" med H C Lumbye, champagnegaloppen og københavner atmosfære, musikpavilloner, og en Tivoligarde. Den er der stadig (mon Salzburg vil sløjfe Mozart, eller Luxembourg haven i Paris sin pantomime), men den forsvinder i et overfyldt inferno af støj og menneskemylder pakket ind i et moderne forlystelsesmekka. En dansk kultur person er forsvundet fra landskabet, Palladium er forsvundet, og langs Vesterbrogade er bygget en ny facade. Endnu en facade overfor Hovedbanen er i støbeskeen.

Jeg kunne også nævne de synlige forandringer som har fundet sted på Israels Plads, Nørreport og omkring Østerport.

Kommunen skriver :

Som en Fugl Phønix har Israels Plads rejst sig af betonørkenen og er Københavns helt nye og moderne byrum. Det startede med de populære Torvehallerne. Nu har den sydlige del af pladsen gennemgået en fornyelsesproces og byder sig til som et flyvende tæppe med træer, lege-, boldspil- og rekreationsområder og er blevet et poetisk bindeled mellem Ørstedsparken og resten af byen.

Vesterbro, Halmtorvet og Sønder Boulevard har fået et løft, er flere steder blevet ung og smart. Nørrebro er efter Nørrebrogade er lukket til gengæld blevet ufremkommelig. På Østerbro er området Idrætsparken fra 1911, ombygget i 1990-1992 til 38.000 pladser på området mellem Fælledparken og Østerbrogade. Et område som er moderniseret, men det Østerbro vi kender er relativ uforandret.

En af de mest markante forandringer af byrum er området bagom Falkoner Centret, den gamle Frederiksberg Station med Frederiksberg Centret og CBS, hvor Dalgas Have er fra 1988. I 2020 bliver Frederiksberg Hospital (som lukker i 2020) ledigt, men Cityringen får station ved Frederiksberg svømmehal, et stykke derfra, og Frederiksberg metrostation, men ikke ved Frederiksberg hospital Det er uden mening, men det har nok været for dyrt.

På den anden side af brokvarterene lå, og ligger stadig, bydelene i en ring om byen fra Kongens Enghave i syd til Hellerup i nord, og bydelene fungerede oprindelig som endestationer for et fintmasket sporvogns- og bussystem, som betjente byens borgere.

Metroselskabets årsrapport 2013 omtaler en metro langs Fasanvej, men det er nok ikke lige med det første den etableres.

Byens arbejdspladser

Byen rummede for 50 år siden mange forskellige typer arbejdspladser, og aktiviteterne hang uløseligt sammen med beboersammensætningen i brokvartererne. De var hinandens forudsætning, men det er ikke længere tilfældet. Lad mig i flæng nævne nogle af de industriarbejdspladser, som i dag er flyttet eller forsvundet. Dagbladenes trykkerier, Store Nordiske, senere GN Store Nord, Titan, B&W, Nilfisk, ØK, Kastrup Glasværk, Royal Copenhagen med bl.a. Den Kongelige Porcelænsfabrik og Bing og Grøndahl. Glud & Marstrand, Dansk Sojakagefabrik, Kommunehospitalet, Kødbyen, Fragtmandshallen, Carlsberg og Tuborg, og i Valby, Grønttorvet og F L Smidth. Carlsberg og Christiansberg er i 2014 i en planlægningsfase, F L Smidth er domiciler til leje.

Flere af de her nævnte arealer har af samme grund skiftet identitet, mest tydeligt i havnen. Domicilerne har indtaget mange af de tidligere godsarealer, og de har brug for en helt anden type arbejdskraft end de mange industrier, og den hentes ofte udenbys. Tuborg Havn og Tuborg er omdannet til et eksklusivt domicil og boligområde.

Københavns Havn

I havnen ophørte aktiviteterne tilbage i 1970'erne, og havnens udvikling er en af tidens mest omtalte. Nyhavn har ændret publikum, men ikke udseende. I inderhavnen blev Admiral Hotel i 1978 indrettet i et tidligere pakhus. På Toldboden blev bygget et nyt Toldkammer, og A.P. Møller byggede i 1974 et hovedsæde. Det Vestindiske Pakhus, det Gule og det Blå Pakhus blev delvist genanvendt til eksklusive boliger. I 1980 blev Larsens Plads opkøbt af A. P. Møller, og i 1999 Dokøen, som blev til Amaliehaven og en Opera.

Dette område virker sammenhængende. Vejen til Operaen er dog mere diskutabel. Vejen fra Nordre Tolbod til Frihavnen blev åbnet, og i 1980'erne byggede PFA eksklusive boliger på Midtermolen i Søndre Frihavn, som henligger som et isoleret område i byen.

Churchillparken og Gefion springvandet forbinder Toldboden og Kastellet med Langelinie, som blev renoveret i 1990'erne. Kastellets fæstningsvolde er blevet renoveret og er i dag åbnet op. Langelinie promenaden blev samtidig moderniseret. Det hænger godt sammen, men området baserer sine aktiviteter på turisme, så hvorfor der skal bygges domiciler på Langelinie, det har jeg ikke helt forstået.

DFDS flyttede i 2004 fra sit smukke domicil på Sankt Annæ Plads til Nordre Frihavn, og byen fik ikke den planlagte tunnel fra Kvæsthusbroen til Holmen. Kvæsthusbroen er i 2015 under ombygning, og indrettes med et underjordisk parkeringshus.

Bydelen Christianshavn med de gamle købmandsgårde i Strandgade, og Nordatlantens Brygge på Grønlandske Handels Plads, er blevet friseret. Huslejerne på Krøyers Plads, som står færdige i 2015, ligger i den dyre ende. Kvadranten Christiansbro huser Skat, Ørkenfortet, Christians Kirken og eksklusive boliger uden bopælspligt, som stod færdige i 2000.

Christianshavn har i runde tal 10.000 indbyggere og 10.000 arbejdspladser, og gennem 00'erne har kvadranterne forandret sig en del. I 2000 prægede metrobyggeri Torvet, siden 2004 har Christianias normalisering været på dagsordenen, en cykelrute, hashmarkedet, Cirkelbroen, Inderhavnsbroerne, Torvets fornyelse, en Idrætshal på Arsenaløen, en Børneby, samt udflytningen fra Christiansholm i 2016.

I de kommende år er det fortsat Christiansholm, Forsvarets bygninger på Arsenaløen, Dokøen, Christianshavns Skole, trafikken i Prinsessegade, trafikken til og fra Holmen, og en færdigudvikling af Sø-minedepotet og Margretheholmen, som er på tapetet.

Kommunen er ved at udarbejde planer for Christiansholm, som vist skal anvendes til svømmebad, boliger og events. Det giver ikke rigtig mening. Kramer Mikkel har altid sagt, at Amager Strandpark er en af hans største succeser som borgmester, men nu skal byen

klistres til med badelande i store dele af Havnen, hvor endnu et på Christiansholm ikke virker synderlig visionært. Der mangler både fokus og ide, og mit forslag er, at områdets udbygning afventer nogle bedre tider.

På Islands Brygge blev Havneparken, som noget af det første i inderhavnen, en realitet i 1980'erne. Den er langsomt blevet udbygget, og fra det tidspunkt tog udviklingen med hoteller og domiciler langs Kalvebod Brygge sin begyndelse. Med planerne for IKEA og Posten bliver området for alvor erhvervscentrum, men med besværlige adgangsforhold, så hvem er brugerne? Går alt efter planerne, kan IKEA indvie et varehus ved Dybbølsbro i slutningen af 2018.

Tøjhusgrundens ansigt på Islands Brygge ud mod Christianshavns Vold er en slem trist affære, men omvendt har domicilerne fået det fint, med en flot udsigt til Christians Kirken.

Islands Brygge, på solsiden af havneløbet, forener gammelt boligbyggeri med nyt, og den gamle bydel hører til blandt de københavner venlige projekter, mens Fisketorvet på den modsatte side af Havnestaden lever en omtumlet tilværelse. Havneholmens futurisme arkitektur er også diskutable projekter. Cirkuspladsen på Havneholmen er stadig ledig, men er udpeget til flere domiciler, og det hænger mindre godt sammen. Måske er det en redningsaktion for Fisketorvets butikkers overlevelse, som har givet området prioritet?

Havnestaden på Islands Brygge Syd er ofte kaldt for en soveby. Et byhus op til Nokken koster nemt 5 mio. kr. for 100 m2, og hvem har lige råd til det. Bydelene overfor, Teglholmen og Sluseholmen med Metropolis ligger gemt af vejen bag erhverv, som små isolerede rigmandsenklaver, projekter som er temmelig isolerede fra byen, men nu får de en metro, og tanken er vist, at en havnepromenade, med flere broer i inderhavnen, skal være klister.

Bydelen Enghave Brygge opererer med kunstige ø'er ud i havnen og 2600 boliger, og efter de flestes mening hænger det projekt slet ikke sammen, og er af samme grund i strid modvind. På området omkring H C Ørstedsværket, på Lemvigh Müller og Muncks gamle grund, er byggeaktiviteterne imidlertid i fuld gang. Så det kan ikke gå stærkt nok.

Kløverparken, efter I C Company er solgt til erhvervsudlejning, ser ud til at forblive et erhvervsområde. Ellers et ideelt sted for en moderne skole, men der er vist stadig plads, men sådan skal det ikke være. Amager Strandpark er et vellykket tiltag, som hænger sammen ud til Den Blå Planet, men stranden ligger desværre adskilt fra Prøvestenen, som så vidt vides er udlagt til sejlsport og fritidsaktiviteter.

På den ene side, så siger kommunen, at havnen skal være et rekreativt tilbud til byens borgere, hvorefter kommunen fylder havneindløbet op, og giver dispensation til eksklusivt lejlighedsbyggeri. Det gælder også for Kastelshusene i Frihavnen. Det hænger ikke sammen, men det gør - vistnok - den afsides liggende Svanemøllehavn, men striben af singulære domiciler på vejen dertil er overvældende.

PFA i Sundkrogsgade holder meget af området, og bygger til sig selv et nyt domicil på Redmolen. Den internationale skole bygger nyt på Levantkaj, og der synes at ske en vis udflytning fra Østerbro og Hellerup til Nordhavn.

Ørestad City og Syd ud til Amager- og Kalvebod Fælleder kan stadig nå at blive en succes, for bydelene hænger godt sammen med Metroselskabets metro, men planerne for fremtidens byggeri virker ikke konkrete, og som nævnt, så hænger økonomien i metroen, vist ikke så godt sammen, og det synes som sagt, at være metroøkonomien som styrer byens udvikling.

Havnens aktører

De fleste af de aktører, som Københavns kommune har inviteret til at investere i havnen er overvejende ejendomsselskaber, pensionskasser, banker og hoteller, som primært har investerer i domiciler eller dyre boliger, eller det har været interesseorganisationer, som bygger dyre hovedsæder for medlemmernes kontingenter. Mellem de mange ny klodser suser det ikke ligefrem med liv. I 2014 sker der tilmed bemærkelsesværdige fraflytninger, og udviklingen synes at være blevet mere uforudsigelig. Samtidig flytter kulturelle institutioner ind, hvilket er et gode for turismen, men hvordan hænger de økonomisk sammen?

Danisco på Christianshavn har solgt sit hovedsæde, som skal udlejes til erhverv. DAC flytter fra Gl. Dok. til Christians Brygge, og Nordea flytter fra Ørkenfortet til Ørestad Nord i 2016. Børsbygningen er sat til salg, og DSB er fraflyttet Kalvebod Brygge og Sølvgade, og har fået hovedsæde i Høje Tåstrup. Nykredit har indtil videre valgt at beholde den samlede ejendomsportefølje fra Kalvebod Brygge til Slusen, og dermed omstødt en beslutning om at centralisere i Ørestad. De har annonceret fyringer.

Nokias domicil på Ford kajen i Sydhavnen, med 1.000 arbejdspladser, er overtaget af AUC, men også hele telebranchen i området lider vist for tiden, og naboen Metro lukker sikkert snart sin butik. (I skrivende stund er bygningerne forladt og står tomme). Her kunne der apropos opføres ret mange af de ungdomsboliger, som byen mangler, og de kan tilføre Sluseholmen liv.

Netop nu går det, på trods af disse bump, godt, ser det på overfladen ud til, men hvor længe? 2014 blev nemlig året hvor byggeprojekter blev rystet af konkurser. Domiciler er samtidig en mere flygtig erhvervsgruppe end industrien og boligbyggeri, så ingen kan i dag forudsige, hvordan bybilledet ser ud i 2025.

Der kunne i 2014 konstateres bevægelse på rigtig mange adresser rundt om i byen. Dansk Design Center flytter fra H. C. Andersens Boulevard, Københavns Bymuseum flytter til Stormgade, og Dansk Arkitektur Center flytter fra Gammel Dok til Christians Brygge. Det er ikke nødvendigvis skidt, men tyder på aktiviteterne sammenlægges, at huslejerne kan mærkes, og byen står overfor nye udfordringer.

Husbåde, en problematik for sig.

Jeg synes ikke specielt husbåde hører til i havnen, og slet ikke i Christianshavns kanal. De er muligvis sjove at se på, nogle af dem, mange fylder rigtig meget, men de er med til at privatisere kajarealerne, så de skal kun placeres dér, hvor der er plads. Hotelskibe har dog før kunnet løse akutte boligopgaver.

Turistbusser og Auto Campers er ikke omtalt i strategiplanen, det på trods af de er en dominerende del af billedet i den indre by. I 2015 er der kommet ny fribyttere til i Erdkehlgraven døbt Fredens Havn.

Befolkningssammensætning

Samtidig med denne erhvervsudvikling, så har beboermassen i brokvartererne ændret karakter. De københavnske familier begyndte at flytte fra de små lejligheder ud af byen allerede i 1960'erne, og til parcelhuse i 1970'erne. Nogle sydpå mod Køge, andre nordpå til Kokkedal og Nivå, og igen andre til Ballerup, eller Farum. De store almene boligblokke Tåstrupgård og Ishøj Planen med 10.000 boliger blev realiseret.

Samtidig med at industri, og de yngre generationer flyttede ud i den friske luft, så forsøgte København, at få ny virksomheder til at flytte ind. Jens Kramer Mikkelsen afløste Weidekamp, og ville med Ørestad konkurrere med forstæderne om arbejdspladser. Man kan sige, at med en hjælpende hånd fra de frilagte godsarealer i Københavns Havn, og ved at sælge ud til pengestærke ejendomsudviklere, så lykkedes han med den plan. Det har så medført mere pendling og trængsel, forurening, og en stærkt forgældet infrastruktur i ikke mindst det centrale København.

Lufthavnen i Kastrup trives rigtig godt, og er en vigtig arbejdsplads. Udviklingen har givetvis også gjort en Kastrup Havn, og en Ørestads placering attraktiv for mange internationalt orienterede virksomheder, men afstanden mellem hjem og arbejde er for mange af de ansatte blevet længere.

Strategiplanen oplyser, at pendlingen mellem København og opland er på 170.000 ind til byen, og 110.000 ud af byen dagligt. Byen er derfor flere steder blevet ufremkommelig for bilister, men også cyklister og fodgængere. Indfaldsvejene er sandet til, og af samme grund klumper de ny generationer sig igen sammen i byens brokvarterer, som mangler plads. Det er kun blevet værre med byplanlægningen, desværre. Der findes kun Bredgade og Store Kongensgade, eller en vej udenom. Sådan er København født.

Kravene til arbejdskraften har, med den teknologiske udvikling, som nævnt ændret sig i de sidste mange år, og det afspejler sig i det mangfoldige islæt politikerne efterlyser. På arbejdsmarkedet er der brug for ny kompetencer, og i den virkelige verden bor de fleste ikke hvor som helst, eller dør om dør med hvem som helst, og byen har jo fået netop det klientel, som byen ønskede sig. Da byen og byrummene har skiftet ansigt, er de blevet en dyr fornøjelse, og ofte en mangelvare for dens oprindelige indbyggere, så det er pengepungen, som er med til at bestemme ens bolig.

I 2014 er trængselsproblemerne, boligmassen og dens sammensætning derfor, og til manges forundring, blevet til rigtig store udfordringer for planlægningen i København. Der har åbenlyst ikke været rigtig styr på den overordnede planlægning, som det også fremgår af strategiplanen, men den anviser ikke nogen løsninger.

Byudvikling

Ørestadsselskabet skulle oprindelig sælge grunde i Ørestad, og stå for byudvikling i Ørestad, men selskabet blev efterfølgende delt op i Arealselskabet og Metroselskabet.

Ved at overtage en portefølje fra Københavns Havn blev Arealselskabet i 2007 til By & Havn, ejet af Staten og Københavns Kommune i fællesskab. Aktiviteterne smeltede sammen, og By og Havn blev i 2014 et 95% kommunalt ejet selskab, som fortsat havde eneret på grundsalg i havnen, som skal finansiere de resterende metro anlægsarbejder, og på den måde kan de fortsat sætte sig på udviklingen af det centrale København.

Trafikministeriet skriver i forbindelse Sydhavnsbenet:

Staten og Københavns Kommune betaler hver halvdelen af afgreningskammeret. Herudover overdrager staten 40 pct. af sin ejerandel af By og Havn til Københavns Kommune, der herefter har ansvaret for finansieringen af resten af Sydhavnsmetroen. Staten vil herefter eje 5 pct. af By og Havn. Københavns Kommune tilvejebringer finansieringen dels via kontante indskud i Metroselskabet, dels via By og Havn, der indskyder den resterende finansiering i Metroselskabet.

Nu er Nordhavnens metro VVM redegørelse i Høring, og det får mig til at tænke på, at belært af den garanti TOR fik på kommunens foranledning, så var det var en ny smart finte, eller en fin købmandshandel By & Havn, som selskabet lavede i 2012, som de med statens udtræden i 2014 overlader til de københavnske skatteyder. Finten kan læses i forvaltningens prospekt om Levantkaj, citat :

«Af aftalen fremgår det blandt andet, at værdiskabelsen fra byudviklingen af Nordhavn skal medvirke til at finansiere metroens nye Cityring» og længere fremme *: «Ved aftalen mellem Københavns Kommune, Staten og By & Havn om en metro til Nordhavn fra 2012, forpligter Københavns Kommune sig til at tilvejebringe et plangrundlag for totalt 870.000 m2 i Nordhavn.»*

For det er By & Havn, i dag Københavns kommune, som alene skal stå for projektet. Passagerindtægterne skal til sin tid kun betale drift og vedligeholdelse. I en tid, hvor byen svømmer i ufærdige projekter, og både Metroselskabet samt By & Havn kæmper med gæld, så skal der af uransagelige grunde skaffes et ekstra plangrundlag på 870.000 m^2 i Nordhavn, som skal sikre Nordhavnsbenets anlægsøkonomi.

Sammenligner man By & Havn med en virksomhed, som for at holde gang i produktionen producerer til lager, så kan det gå en måned eller to. By og Havns metode er, at udvide salgsvolumen. De sælger ud af lagerbeholdningen, om man vil, med risiko for, at der går ud over projekter andre steder i byen, hvilket sikkert også er tilfældet. Hvis det nu ikke går som forventet, så tvinges København til at finde løsningen, for man river jo ikke en ny metro ned.

Det er en kendt traditionel socialdemokratisk tankegang, at planlægge på forventet vækst. By & Havns metode er på et forventet grundsalg, men denne gang, efter Statens udtræden af selskabet i 2014, er selskabet kun sikret af københavnske skattekroner. Finten bunder givet i økonomiske årsager, som sikkert samtidig skal sikre, eller forhindre, at en rentabel letbane træder i stedet.

By & Havn, som anlægger Nordhavnsbenet, har også bestemt, at de 2 stationer genererer værdistigninger i Nordhavnens byggerier. Erhvervslejemål, og de 40.000 private og

almene boliger Nordhavn, bliver med metro mere værd, og de skal derfor fremover beskattes af By & Havn. Det fremgår ikke, hvor mange, med hvor meget, og hvordan, og heller ikke hvordan de almene boliger er omfattet? Metroselskabet skriver om Nordhavnsbenet :

«*Den nye Metrolinje skal sikre, at der er effektiv, kollektiv transport til de mange mennesker, som forventes at bosætte sig i det nye Nordhavnen. De første Metrotog til Nordhavnen forventes at rulle frem til perron i år 2019*.»

By & Havns argument for at bygge metrobenet er, at så sparer selskabet en anlægsudgift på 300 mio. kroner i forhold til en senere udvidelse. For at spare på anlæg, så forøges salgsvolumen, og en hel ny bydel beskattes for ukendte værdier ud i al fremtid. Det giver ikke mening.

Omvendt kan man argumentere, at hvis man erstattede projektet med en miljørigtig, billigere, og mere fleksibel letbane i gadeplan, så ville man jf. denne VVM redegørelse kunne spare byen for mindst 5 års trafik og støj, man kunne spare anlægsudgiften, og dermed mindst tjene de 300 mio. kroner man sparer, eller måske tjene endnu mere. Men det tjener By & Havn jo ikke på.

For 3 mia. anlægskroner kroner får man vist lidt mere letbane, lidt flere passagerer, og meget mere lokal dynamik, end det de 2 højbane metrostationer forventes at kunne levere, og tænk, en sådan letbane kan man om nødvendigt tilpasse og ændre på.

Men det er ikke byens indbyggere, som er fokus for By & Havns aktiviteter, det er den kvantitative befolkningstilvækst, som skal sikre metroens rentabilitet, og hvert eneste frimærkeareal tæller med.

I teorien er det stadig planen, at Nordhavnens 40.000 boliger skal reducere pendlingen ind og ud af byen, en forudsigelse, som vist ikke er underbygget. Ingen ved i dag, for det er ikke præciseret nogen steder, hvilke typer af arbejdspladser, og hvilke typer af boliger og selskaber, som føler sig tiltrukket af at investere, og bygge Nordhavn, og hvornår. Indtil videre er der planlagt nogle få eksklusive lejligheder. Mig bekendt bor der som

nævnt ikke et øje på Orientkaj, og det vrimler ikke med familieprojekter, for hvem kan overskue at bo eller arbejde i en øde, og afsides liggende, måske stærkt forurenet havn, og øde, det vil Nordhavn være i rigtig mange år endnu.

Samtidig kan byens om det stationsnære princip også indvirke på dagsordenen, hvilket kan medføre en risiko for en økonomisk konflikt.

Måske det er grunden til der skal bygges alment, for metroøkonomien er 100% afhængig af der bliver bygget et eller andet, men jeg ved ikke, om det lige netop er denne new-town projektmodel byen står og mangler. By & Havn søger at presse priserne på grundværdier op, og kommunen, som ejer By & Havn, forsøger at presse prisen ned, men nej, de presser investorer til gennem kvoter at betale for billige boliger, som så fordyrer de i forvejen dyre boliger endnu mere. Det hænger ikke rigtigt sammen. Så Nordhavns metroen risikerer på sigt, at blive en rigtig dyr fornøjelse.

Laver man et regnestykke, at i ny 40.000 boliger bor der 80.000 ny borgere, hver familie med 2 børn, hvor mange boliger har man på sigt så egentlig brug for i Nordhavn? Eller hvis København skal rumme 684.000 indbyggere om ti år, hvor mange boliger er der så brug for i 2035 og 2045? Men regnestykker om, hvordan den københavnske befolkning agerer fremadrettet, det indgår ikke i strategien, hverken i Nordhavn, eller i andre projekter. Generationer har det ellers med gerne at ville bosætte sig tæt på hinanden, og sådan har det også været i København. Hvad hjælper det, at provinsen flytter ind, hvis der ikke er plads til dem, som bor der i forvejen. Nu viser det sig så, at virkeligheden måske er en helt anden.

Hvordan By & Havn er klædt på til at udvikle København, det er det svært at blive klog på. Havnens planlægning er beskrevet ovenfor, og i min optik er den konform og jævnt kedelig, og flere steder vil den være umoderne om nogle få år, Det er derfor svært at forstå, hvorfor der netop nu er rettet denne fokus i det afsides liggende og øde Nordhavn. Top prioritet i kommunen, med et metroben til Orientkaj, det er virkelig mærkeligt.

Beskatningsmodellen kunne Christiania Fonden måske tage til efterretning. En skurvogn er som boform i byen for de fleste passé, og man skal i 2015 vist hedde Foldschack til

efternavn, for at kunne forstå boformens herlighedsværdi, men Christiania er, og herlighedsværdi er værdifuld, om det er en skurvogn eller havudsigt langs strandvejen, eller metro i Nordhavn, så måske Fonden skulle overveje en beskatning af herlighedsværdien, i stedet for at bede skatteyderne, med deres grundskylds problemer, at betale for christianitternes renovering af Fristaden. Det ville være mere rimeligt.

By & Havn har meldt ud, at som følge af grundsalget i Nordhavn har de i 2013 haft et godt regnskabsår, men det halter lidt med grundsalget de andre steder, så Nordhavnsprojektet er succes historien. Men de to ekstra metrostationer på metrobenet fra Østerport er i min optik unødvendigt svir, penge som kunne have været anvendt mere logisk på en letbane.

I Nice fungerer byens letbane tværs gennem de centrale bydele fint med den øvrige trafik. Den blev færdiggjort på 5 år, og udvides nu til lufthavnen.

For 50 år siden kunne en sporvogn betjene Nordhavn Station fra Kongens Enghave, og en bus Fasanvej til Nørrebro Station, men en sammenhængende infrastruktur på tværs af bydelene har man ikke med i projektet den sammenhængende by. En forbindelse på tværs i København, kan forbinde Sydhavn med Nordhavn, tage turen forbi hospitalerne på både Fasanvej og Blegdamsvej, og for mig gerne med en endestation på Orientkaj. En letbane er imidlertid i vejen for metroens trafikunderlag og rentabilitet, og så vi er tilbage ved spørgsmålet, er det planlægningen eller metroen som bestemmer byens udvikling?

Metrobenet til Ny Ellebjerg er til gengæld et godt projekt. Det vil give Sydhavnen et fortjent løft. Denne station suppleret med en letbane, gerne med udgangspunkt på Hvidovre hospital, og en linjeføring tværs gennem byen som beskrevet, kan afhjælpe Gammel Køge landevej til Toftegårds Plads og Valby, som heller ikke umiddelbart er en del af den planlagte infrastruktur. Hvorfor der skal bygges 130 boliger på Poppelstykket, det har jeg ikke forstået, men det er stationsnært.

Jeg har heller aldrig forstået, hvorfor Cityringen fra Frederiksberg Allé absolut skulle føres udenom Carlsberg til Enghave Plads. Aller koncernen har flyttet hovedsædet i Valby ud på Havneholmen, og Hotel og Restaurationsskolen er flyttet ind, med mange tusinde skiftende brugere årligt, og fast med 1.500 elever og medarbejdere.

Tæt på ligger Carlsberg, som sammen med Kødbyen, også er udviklingsområder. Alene på Carlsberg planlægges med 3.000 boliger, 10.000 studerende, plus en række erhverv, men i stedet for metro, så de får vist en S-bane station. Aktiviteter på Carlsberg indgår som en del af Vidensby projektet (CopenhagensCienCeCiTy@adM.kU.dk), mellem Nørre Allé, Jagtvej og Haraldsgade, hvor det gamle industriområde i Haraldsgade kvarteret, får adgang til city ringen.

Kødbyens fremtid og området ud til Kalvebod Brygge er mere usikker. Det er stadig lidt usikkert hvordan den del af byen med Enghaveplads og en metro station kommer til at hænge sammen.

Havnetunnel

Alle tager afstand fra havnetunnelprojektet, som er principbesluttet, og som ville kunne løse problemer med den gennemkørende trafik. Trafik til lufthavnen og Øresundsbroen. Et kapitel, som heller ikke hænger sammen. Forhåbentlig vender bøtten af sig selv, og erhvervslivet begynder at flytte derhen hvor arbejdskraften er, og ikke omvendt. I teorien burde det allerede være sket, for det er både sundere og billigere. Medicinal industrien klarer sig fint i Nordsjælland. Så hvis man ikke har lobby interesser i den indre by, så vil ude på landet sikkert snart finde sin rette hylde igen. I 2016 flytter 3.900 statslige arbejdspladser udenbys, og yderligere 80.000 m2 kontorareal i City frigøres.

Er man single vil man naturligt gerne bo i byen, have byens liv og faciliteter omkring sig, og de mange små 2 værelses lejligheder betjener jo på en glimrende måde det behov. Seniorerne er et lidt mere besværlige, men de lidt ældre københavnere er der vist slet ikke tænkt på. På Christianshavn eksisterer der ikke mange muligheder for pensionister, om nogen overhovedet, og kommuneplanen har ikke seniorer på dagsordenen?

Handelslivet

Det er med detailhandelsbutikkerne i byen, som det er som med hospitalerne, og med busstop på Christianshavn. Der bliver længere og længere mellem dem. Ikke mellem døgn- og discountbutikker, for ikke at nævne pizza, kebab og sushi m.fl. for dem er der rigeligt af, og de afspejler på sin vis byens befolkningssammensætning, dens levevis og

eksistensvilkårene. Indre by er i dag håbløs at færdes i, og parkeringsforbud betyder, at bilister søger længere væk, eller handler på internettet.

De lokale butikker på Christianshavns Torv er efterhånden er helt væk, og kaos har gjort vi også har fravalgt apoteket. Det er blevet ubehageligt at færdes på Torvet. Butikslivet på Amagerbrogade, og handelslivet dér har fået det rigtig svært. Rigtig meget står til leje. I mit kvarter har ejendommene, for at nedbringe udgifterne, solgt alle butikslokaler i gadeplan, som med enkelte undtagelser er blevet omdannet ejerboliger. Posthuset er lukket, men kiosken har til gengæld fået et løft som udleveringsposthus for pakker. Det er begyndt at vælte ind i bydelen med turister, som snart også kommer fra Gammel Holm, så mon ikke handelslivet snart erstattes af flere mobile enheder, med kaffe og kebab, som det er sket flere steder. Det hænger ikke specielt godt sammen.

Skal man som borger bosat i den centrale bydel ud og handle, så ligger det måske for nogen stadig til højre for gadedøren, mens det for andre godt kan ligge langt væk. Det er for familien ofte nemmere at køre ud af byen, til Tårnby, Glostrup, Ishøj eller Vangede, som tilbyder plads og fri parkering. Jeg kan godt se, at singlekultur og den hurtige madkultur i byen spiller sammen, men er man en familie på 4, så kan man ikke klare sine indkøb i en døgnbutik. Hverken økonomisk eller forsvarligt. En caddie er derfor kommet for at blive, og den bliver fyldt op der hvor priserne passer til ens pengepung. I den københavnske boligmasse skal mange også bære på 5 sal.

Den digitale kommunikation

Kontakt med kommunen er blevet digital, og den er dermed gjort universel. Det fandt jeg ud da jeg skulle have fornyet en beboerlicens. Kontoret i Borgergade er lukket, og Center for Parkering skal i dette univers kontaktes via en postboks. Musikkoncerter, hvor støj, om det er Christiania eller Distortion ofte er et problem (i 2015 en optræden med hærværk på gadedøren som resultat), så retter man skriftlig henvendelse. I dag får man svar tilbage fra Stoejweb; tak for din anmeldelse, Københavns Kommune, og så sker der vist ikke mere. Politiet griber ikke ind, og henviser til kommunen, og omvendt. Automatiske tilbagesvar er også oppe i tiden. Du kan forvente at høre fra os indenfor et par uger eller måske to eller tre, for vi har travlt. Det har borgeren selvfølgelig ikke, så han

må vente til systemet har tid. Det er kommunikation på et højere plan kommunen har sat gang i. Hjemmesiden er igen ændret, og er for alvorlig umulig at benytte. Jeg måtte have Borgerservice telefonisk til at guide gennem P-Københavns ny side.

Cykler

Alt kan ikke lade sig gøre på cykel, og i 2015 er cykler & ladcykler pladsmæssigt blevet et alvorligt problem, som cykelstativer vist ikke rigtig er en løsning på. Måske der skulle indføres en beboerlicens, som på køretøjer, nu man er i gang med beskatte ens brug af den offentlige transport. De fylder stort set det samme som en lille bil. På Christianshavn skal jeg opfordre til at de ny cykelstativer på Torvet vendes den rigtige vej, så cyklen ikke skal parkeres ud i kanalen.

Men at cykle, og cykelruter er så absolut fornuftigt når man bor i byen, rigtig mange cykler, jeg har selv gjort det, men ikke alle kan, og i dag er der trængsel. Jeg har så sent som i denne uge søgt på nettet efter en supercykelsti til hospitalet i Hvidovre, men der eksisterer ikke nogen.

Der mangler også sikre pladser til cykler, for cykler stjæles som aldrig før. Min søn har på kun 2 år fået stjålet 3 lænkede cykler til 15.000 kroner stykket. Han tør ikke længere investere i en cykel før end der kan skabes mere sikkerhed mod tyveri.

Man må undres over, at Klaus Bondam, som borgmester, på ingen tid kunne få lukket Nørrebrogade, og etableret en cykelrute langs med søerne, mens Morten Kabell som borgmester ikke kan få etableret så meget som en simpel stiforbindelse gennem Christiania. Den er vist efter flere års tovtrækkeri blevet etableret i 2015, men i en udgave som er mere eller mindre forbeholdt christianitternes privatsfære. Det må være et familiebånd som spiller ind.

Christiania området, og den nu 4 ½ år gamle aftalte normalisering af området, indgår ret bemærkelsesværdigt stort set ikke i strategiplanen. Med et Christiania, som har isoleret sig fra den øvrige bydel, så har for eksempel en fornyelse af Voldene, og de rekreative elementer i bydelen nord været sat på pause i rigtig mange år, hvor Refshalevej i dag er

smadret, og det ser ud til at kulle fortsætte i en uendelighed. Det er ikke særlig sammenhængende.

Bondams cykelsti var en form for luksus betalt af skatteborgerne. Lidt et overflødigshorn på linje med metroens Nordhavnsben, men den er vist en bred, og en sikker forbindelse, jeg ved det ikke, for vi bruger ikke den del af byen mere. Det samme kan man ikke sige om ruten gennem Christiania. Der er der hårdt brug for en cykel trafikkorridor, og det samme gælder for en nordligere linje føring. Sydpå har havnen fået Bryggebroen, og endnu en langs Langebro skulle være i støbeskeen.

For at skabe mere sammenhæng, så bør en cykelrute til Krims vej boligerne og Amager Strandpark via Christiania derfor virkeliggøres snarest, for her er noget, som slet ikke hænger sammen, og der er på dette punkt langt mellem den kommunale teori og den kommunale praksis, i en samspilsteori, som vist bunder i Enhedslistens revolutionære værdigrundlag, som opererer under overskriften bæredygtig byudvikling. Det er så lidt svært, at få dette værdigrundlag til at gå op i en højere enhed, med et forbud mod en cykelrute, som skulle være farlig for børnene på Christiania, eller måske er den til gene for herlighedsværdien og fuglene?

I København er der stor forskel på, hvem man er, og hvor man bor. Om man har adgang til metro eller ej, om man har en bil eller ej, eller om man er cyklist for ikke at sige ladcykel cyklist, som hører til de privilegerede indbyggerne. Tæt op min bopæl har en bil holdt parkeret på samme sted, kommunen kalder det en knallert, i mere end 1 år ½ år, og ingen kan gøre noget, eller vil bare undersøge om ejeren stadig er i live. Omvendt, hvis man er bilist, så bonger P-København straks en for 5 - 600 kroner.

Parkering

For at slutte fortællingen, så kan man filosofere over, hvorfor skal en bilist i Ørestad skal betale 16 kroner i timen for at parkere, eller 900 kroner om måneden for en beboerlicens. En christianshavner skal betale 31 kroner i timen, eller 730 kroner om året for en tilsvarende beboerlicens, mens en christianit ganske gratis kan henstille sin bil på Refshalevej, eller gemme den af vejen bag pullerter som afspærrer for alle andre, på et

bilfrit område? Forskelsbehandling af borgerne af de kommunale forvaltninger, det er et af byens helt store paradokser.

Byen i dag

Nu er det ikke byplanlægning, som får en Hovedstad til at holde op med at fungere, den udvikler sig på planlægningens præmisser, og noget er godt, men meget kunne have været tænkt anderledes. De mange konflikter med venstrefløjen, siden Villy og Gunnar Starck sad på magten, har om noget været med til at splitte byen i atomer, og det understreges fint med Høringen, for det er ganske rigtigt, at byen socialt og trafikmæssigt ikke længere hænger særlig godt sammen. Det er blevet en livsstil, at blive forsørget.

Det er mere vigtigt, at byen genfinder sin identitet, og en atmosfære, end det er vigtigt, at den udvider sig rodet, planløst og usystematisk på kryds og tværs, mens det vælter ind over bygrænsen med ny og krævende generationer. Byen har brug for en strategi, og ikke en retorik som udvisker det virkelige billede. Virkeligheden skulle gerne kunne aflæses i teorien. Eller omvendt, teorien skulle gerne føre til noget, som kan ses fungere i praksis.

Forslag

Mit forslag er, at kommunen bremser op, og trykker på eftertænksomhedens pause knap. I 2015 har selv en Morten Kabell erkendt, at uden letbaner kan trængslen ikke løses, og man kan nu læse om en linjeføring til Bispebjerg hospital?

Byens øjeblikkelige mangelvare er heller ikke kontorlokaler til leje, i forvejen er op mod 10% ledigt, eller boliger i Nordhavn. Indbyggertallet i København har den størrelse byen skal have det næste årti eller to. Så må de resterende 100.000 tilflyttere, eller hvor mange det nu er, som bystyret forventer frem til 2027, finde på noget andet. Det står ikke skrevet nogen steder, at byen skal fyldes op til bristepunktet, så lad os få en udvikling i et mere roligt tempo, så byen kan få sat de mange igangsatte projekter skruet ordentligt sammen, så de kan sættes på landkortet, ikke mindst i den centrale del af byen.

Få indløst normaliseringen af et bilfrit Christiania forhandlet siden 2004, og aftalt i 2011. Tryk på pause knappen, så er der også noget tilbage til bedre tider.

Jeg gentager gerne mit forslag i den anledning, som vil aflaste Torvegade betydeligt for biltrafik. Flyt Christianias hovedindgang ud på Kløvermarksvej. Gør cykelstien gennem Christiania farbar for gennemkørsel, således den kan aflaste cykeltrafikken i Torvegade, for med de ny broer vil en væsentlig del af turismen flytte til Inderhavnsbroen. Pullerter og barrikader ud mod omverdenen fjernes. Plankeværk rives ned og området inklusive Loppen i gadeplan åbnes for offentligheden ud mod Prinsessegade.

Skolen overfor Loppen skal snart flytte, hvis jeg har forstået det korrekt, for den er for utidssvarende at renovere, hvilket åbner op for ny muligheder i Prinsessegade. I min optik, så bør skolen flyttes til Kløverparken, til grønne arealer, hvor Kløvermarkens boldbaner er fredet. Christiania bekoster for egen regning en pendlerbus til deres turister frem til en hovedindgang på Kløvermarksvej, således, at der kan nytænkes en offentlig transport på Christianshavn, som kan tilgodese beboerne i bydelen.

Med venlig hilsen

Ole Rasmussen
Burmeistersgade 4
1429 K

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ole Rasmussen

Navn:
Ole Rasmussen
Postnr:
1429
By:
København K
Adresse:
Burmeistersgade 4
Øvrige kontakt- oplysninger:
52601237

Mit høringssvar erstatter det allerede fremsendte. Det var nødvendigt at omformulere nogle sætninger under metro city ringen, som kunne misforstås. Ændringerne er markeret med blå farve.

Materiale:
Forslag til kommuneplanstrategi 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10695

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Forslag til kommuneplanstrategi 2015_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Den sammenhængende by

København som Metropol.

Indledningsvis, så synes jeg ikke det er lykkedes for Københavns Kommune, at udvikle den indre by, som er den jeg kender, særlig godt. Borgerne i København har fået alt for lidt ud af de mange frigjorte godsarealer, og de mange kilometer kaj i havnen. Man føler sig mere og mere fremmedgjort i den by man har boet og arbejdet i de sidste 60 år.

Punkt 1 - Vision i kommuneplan 2015

Det konstateres: *Flere og flere københavnere bliver boende i byen gennem livet. Der er også flere og flere som flytter til København andre steder fra.*

Der står ikke noget om, at for de familier, som har boet i byen i mange år, at for dem er det vanskeligt, hvis ikke det er umuligt, at opretholde et familiemønster lokalt, da ens børn ikke kan finde en egnet bolig tæt på. Det er et af byens store problemer, hvor udviklingen i rigtig mange år har været styret af forældrekøb, et problem, som den næste generation af familier som bosætter sig i byen snart bliver stillet overfor. Forældrekøb, som følge af mange studerende, har dybest set kun skævvredet boligudviklingen i København, da københavnere, ofte bosiddende i små utidssvarende lejemål, ofte til leje, er uden en økonomi til at eje.

Dertil kommer, at mange traditionelle arbejdspladser, både håndværk, mindre industri samt domiciler, i de senere år er flyttet ud af City, og i 2015 vist i et hurtigere tempo, end de flytter ind. Og så er det måske en myte med 1.000 ny indbyggere om måneden. Forleden kunne man læse, at nettotilgangen til København i hele 2014 var omkring 764 personer, og denne vækst skyldes østeuropæisk indvandring, at folk føder flere børn, og presset netop fra mange studerende. I 2015 forventes tilflytningen at blive negativ, kun indvandringen vil stige.

Der står : *Når man bosætter sig i en af Københavns bydele vælger man det pågældende kvarter til. Derved sikres, at byen mangfoldighed bevares.*

Hvis familiemønstrene brydes op, og det er de blevet i min bydel siden jeg flyttede ind i 1973, så forsvinder de bærende elementer for fællesskab & sammenhold, og de sociale netværk lokalt sygner hen. Hvor jeg bor, et gammelt brokvarter oprindelig med en lokal identitet, har ingen længere noget med hinanden at gøre. Mine børn er væk, de andres er væk, butikslivet er væk, bussen er væk, og de mange 2 vær. er præget af til salg skilte. Jeg har i de sidste 25 år pendlet mellem København og Paris, og har haft brug for at bo tæt på lufthavnen. Men mange i min generation, med mange år på bagen på Christianshavn, søger i dag væk. Jeg er selv senior, og de sidste 15 år jeg har tilbage skal ikke leves i et københavnsk byggerod, som gør det umuligt at færdes i byen, og som de sidste 10 år kun er blevet værre, midt i et forfaldent Christiania inferno, i en by, som ikke interesserer sig synderligt for byens seniorer.

Apropos fællesskab, så har min nabo, Christiania, i dag overdraget til kommunens opsyn, ansøgt fællesskabet om skattepenge til renovering og byfornyelse af de bygninger de har erhvervet til spotpriser af Staten, for netop at renovere dem. Så det må vel være op til de ny ejere, og ikke op til skatteborgerne, som det gælder for alle andre samfundsborgere, eventuelt med hjælp fra bolig/jobordningen, at bringe området på fode. Det var aftalen, men det er ikke sket. Fonden har vist opbrugt sin kredit i de sidste par år ved ingenting at gøre, andet end at råbe op, og selv i en venstreorienteret kommune bør der sættes grænser for dette hykleri, men det holder åbenbart aldrig op?

Nu angriber Hulda Meyer også turismen, og hun mener det er kommunen, som skal sørge for de på Christiania har et privatliv, jo men, hvor dobbeltmoralsk har man lov til at være. Det er jo netop Christiania, som med deres barrikader har sørget for, at vi andre ikke har haft et privatliv i mange år. Trafik, støj og svineri har præget gadebilledet, og kommunen har til dato været totalt lige glade.

Skal jeg erindre om, at den stigende mængde fodgængere til Christiania i Prinsessegade er en pestilens for alle borgere, fra Torvet og ned forbi den barrikaderede hovedindgang, en menneskemængde som i 2015 med de ny broer intensiveres ad flere veje. Jeg har ofte sammenlignet Torvet med Nørreport, og dér har trafikmængden med en metro vist også nået bristepunktet. Nu er det så også blevet til et problem, som er rykket ned bag om barrikaderne på de lukrative områder ud til stadsgraven.

Det, som binder Christianshavn sammen, er det maleriske miljø, kanalen, de smalle stræder og volden, ikke solidaritet og sammenhold Christiania og bydelens borgere, eller generationer imellem. Kommuneplan 2015, opfatter jeg derfor mere, som en form for italesættelse af et teoretisk ønske om mangfoldighed. For de politiske teoretiske betragtninger om udvikling får i praksis ikke bydele til at spille sammen, men forstærker enklavedannelse og isolation.

Hvis mangfoldighed er en alt afgørende præmis for en succesfuld udvikling, så bør man være opmærksom på, at mangfoldighed i København i reglen er styret af ideologiske interesser, og de fora borgerne samles i er ofte præget af politiske dagsordener. Du skal være type godkendt. Mange er på den måde frivilligt eller ufrivilligt holdt ude af det miljø de eksisterer. Borgerne ønsker ikke konflikter, isolerer hellere måske i grupper, eller holder sig helt for sig selv. De køber ofte slet ikke ind de samme steder, og har ikke et lokalt ansigt. Kun de færreste søger at bo boheme like i fællesskaber, som det var så populært for en generation siden.

Hertil kommer, at uden bil, så er det i dag ofte stressende at udføre de daglige gøremål. Afstanden til ens arbejde, fx er afstanden til Hellerup i 2015 i bil eller bus på tre kvarter mod 10 minutter for 10 år siden. Men i dag er alt tidskrævende. Afstandene til offentlig transport er blevet længere, til indkøb, fritidsaktiviteter og familie. Nu er alt ikke sort hvidt, men det sociale liv har fået det svært i den bydel jeg kender.

Så sent som i dag kørte jeg via Kløvermarken langs Forlandet for at komme til Holmen, busslusen var lukket, og med det ny byggeri "Udsigten" på Margretheholmen med mere end 700 boliger, slog det mig nok engang, hvor isolerede og monotont folk bor derude, til huslejer på op til 20.000 kr. om måneden, og i forbifarten hæftede jeg mig ved, hvor nedslidt hele området tager sig ud, set udefra. Der kører en bus hver ½ time. Ingen af os vil bo dér, eller i Havnen i øvrigt.

Det fik mig til at tænke på Ørestad, som også de næste mange år, sammen med resten af København stadig er en byggeplads. Syd synes under omdannelse til en slags social ghetto, med skrigende grønne bygninger som indgangsport! Fields i City er et center med en vis aktivitet, men det er for småt, mange butikker bukker under, som de gør på Fisketorvet,

og efter kun 10 år er By & Havn i gang med at ombygge de infrastrukturer, som man tilbage i 2006 mente kunne afvikle trafikken i området i mange år fremover. Hanemanns Allé, som udvides til 4 spor, vil uændret i rigtig mange år forblive en prop i trafiksystemet omkring City. På en god dag er der kilometer lange bilkøer. Jeg kan ikke i planen se, at den metrostation, som er lovet ved Copenhagen Arena, er indtegnet nogen steder?

Måske der kan skabes et lokalt byliv i Ørestad, for der bor efterhånden mange mennesker, og på sigt, i byen som helhed, men med den tid byudvikling tager i København, så sker det først på den anden side af 2030, hvis ellers byggerodet af de igangsatte projekter stilner af til den tid. I Århusgadekvarteret sikkert først om 40 - 50 år, hvem ved.

Hvordan er det gået med liv i Frihavnen, hvordan med Langelinie, og de tre terminaler på Krydstogtkajen, som nu registrerer nedgang i aktivitet. På den front sker der ikke meget længere. København bliver ikke lige med det samme en by med sjæl, som den havde for få år siden, ikke i min levetid, og det er vel det man som byboer tager pejling af.

Det ser også sort ud i Sydhavn, og på mig virker byggerodet fra Langebro til Slusen uoverskueligt skræmmende. Det vil tage rigtig mange år at skabe en identitet, og et levedygtigt miljø i den del af byen. Måske det bliver nemmere med en sjæl i den gamle Kødby, på Carlsberg grunden, og i Valby?

Kommuneplan 2015 indeholder desværre ikke mange svar, eller løsningsmodeller på byens store udfordringer, men den positive omtale af udviklingen giver nemt et falsk billede af de problemer byen har.

Indsigelserne til kommuneplan og Nordhavns metroen fra 2014 fremsendes i en redigeret med supplerende forslag og kommentarer.

En ny københavnsk strategiplan, Den sammenhængende by, er sidste skud på stammen af farvestrålende publikationer, som har været i Høring i 2014. Den er suppleret med en opdateret plan 2015, og som allerede nævnt, så kan man som borger uden reel indflydelse godt blive lidt forpustet over de mange velmente projektforslag, som siden 2000 er fremsat til byen og havnens udvikling.

Undertegnede er kommet i indre by siden 1950, har boet og arbejdet i den indre by siden 1964, og har i 10 år, siden marts 2004, skrevet om udviklingen på Christianshavnernet.dk under overskriften « København som Metropol ». Efter 10 år har jeg udarbejdet en status 2014 over udviklingen, som var sammenfaldende med kommunens høringer « Den sammenhængende by », og Nordhavnsmetroens VVM redegørelse.

Den seneste bulletin fra oktober 2015 melder om faldende byggeaktivitet i årene fremover, at byen, som det har været forudsagt, slet ikke vokser, (fra 750.000 i 50'erne til rundt 500.00 i slut 90'erne, og i 2027 forventes 684.000 borgere), og min hovedanke mod strategiplanen er den kobling, der er skabt mellem byplanlægningen, og city ringen. De skal selvfølgelig spille sammen, men city ringen er et prestigeprojekt, som koster milliarder i indenbys infrastruktur, har et udgangspunkt i yderst tvivlsomme prognoser, og baserer sig på et ukendt samspil mellem erhvervsudvikling og befolkningsvækst.

City ringen er et prestigeprojekt som ulykkeligvis har tromlet en etapevis, differentieret, mere visionær, og afbalanceret sund udvikling af byen, over.

Ørestadsmetroen til lufthavnen er et plus for København, city ringen bliver det nok også en dag, men trafikprognoserne har aldrig holdt stik, og i dag skal indbyggere med bil i Ørestad, og andre steder, bidrage til By & Havns slukne kasse, hvor p-afgifterne er en overskudsaktivitet i modsætning til metroen. Ørestad som bydel er indtil videre lykkedes mindre godt.

Kommunen forventer i 2015, at frem til 2027 bygges yderligere 45.000 ny boliger, og forventer, at det i sig selv genererer 84.000 fuldtidsjobs, og at byen får 100.000 ny indbyggere, som fordeles i rundt om i byen.

I 2015 blev det imidlertid ikke til 3.750 ny boliger, men måske til 1.500 ny boliger, hvilket øger presset på boliger de kommende år. Væksten i indbyggertallet holder tilsyneladende heller i stik! Det er ikke nævnt i kommuneplanen, at forudsætningerne for de økonomiske beregninger måske slet ikke holder, som det også skete med Ørestadsmetroens regnskab, i dag en del af den samlede gæld i By & Havns regnskaber, og Metroselskabets prognoser

er komplicerede. Der står et sted, at de forventer 130 mio. passagerer i 2025, og et andet sted 170 mio. passagerer. Det er lidt som vinden blæser med opdateringerne.

Høringer

I de dele af byen jeg har fulgt, har lokalplanerne gennem årene haft karakter af renovering af enkeltstående projekter, mere end de har haft et overordnet og sammenhængende sigte, og de er derfor heller ikke, Ørestad undtaget, blevet opfattet som et forsøg på at skabe en sammenhængende plan for byens udvikling. Det gælder byens infrastruktur, udviklingen af store dele af Københavns Havn, og udviklingen af byens sociale liv.

Det er så her kommuneplanstrategien i 2014 kommer ind i billedet, da den forsøger at give et bud på, hvordan byen med mere metro, og de mange planlagte boliger skal, kan forventes at komme til, at hænge sammen, socialt og økonomisk, eller er det omvendt, en strategiplan, som skal fremvise, hvordan byen skal hænge sammen, for at sikre, at metro og city ringen økonomisk kan hænge sammen.

Det anføres i 2015, at frem til 2020 skabes 20.000 ny private arbejdspladser. Det anføres, at 95% af ny boliger, offentlig virksomhed og erhverv skal placeres stationsnært (op til de 17 ny stationer), hvilket formodentligt er en passagerforudsætning, som også er indregnet i city ringens indtægter. Stationsnært er en beliggenhed, som må forstås fra 100 meter til max 200 meter fra en station, da de 600 meter planen kalkulerer med, for de fleste ikke vil blive opfattet som stationsnært. Så langt har jeg vist ikke engang til Christianshavns Torv, som i min optik ikke er stationsnær.

Historie

Ser vi på den historiske udvikling, så var kommunen i 1994 meget optaget af kommunens dårlige økonomi, meget mere end af byens sociale liv, for saneringerne var gået i stå, kassen var tom, og en aftale om salg af byens boliger, til beboerne eller til interesserede investorer, blev indgået.

Folketingets beretning :

Staten og Københavns Kommune har i medfør af forhandlingsresultatet af 10. juni 1994 mellem regeringen og Københavns Kommune bl.a. oprettet et statsligt ejendomsselskab til afhændelse af Københavns Kommunes beboelsesejendomme.

Det statslige ejendomsselskab TOR var en succes, og en rigtig god købmandshandel for København, som en kommunal embedsmænd udtrykte det. Det statslige selskab stillede nemlig med en garanti, og med den i lommen kunne København sælge en portefølje på 232 kommunale ejendomme, og 20.000 billige boliger med tab, et tab på 970 mio. kroner, som Staten dækkede sammen med en række andre million udgifter. Kommunen havde ejendomsvurderet boligmassens samlede værdi til at være mere værd end markedsprisen, og fik vurderingsprisen på 3,3 mia. kroner i kassen. Køberne, som primært var beboerne selv, gjorde en god handel på skatteydernes regning.

I 2014 har kommunen så fundet ud af, at den nu mangler 20.000 billige boliger, vil bygge 45.000 inklusive en hel del ungdomsboliger til de studerende, da forældrekøb har gjort det stort set umuligt at udnytte byens boligmasse økonomisk hensigtsmæssigt. Der blev til gengæld blevet sat skub på prisudviklingen, først og fremmest for at fremme væksten, først under Nyrup, og siden under Fogh, og så er det igen blevet populært at bo i byen, men nu er det blevet dyrt. Der er på den måde sat en solid bundprop i antallet af tilgængelige billige boliger, og en fleksibel udskiftning i boligmassen, da alle skal score kassen, så de som i dag flytter ind skal have penge med hjemmefra.

Billige boliger

Fonden for billige boliger i Ritt Bjerregaards overborgmesterperiode har lavet denne opgørelse:

Der er i København knap 280.000 boliger til byens 500.000 indbyggere. Knap halvdelen af boligerne er 1 eller 2 værelses, ca. 30% er 3 værelses, mens kun lidt over 20% har 4 værelser eller derover. Omkring 1/3 af boligerne er under 60 m2, der er fortsat 17% der har installationsmangler og ca. 1/3 af boligerne er fra før 1920. Prisen for ejerbolig, som udgør 20% af markedet, er på 10 år steget fra 5000 kroner pr. m2 til

ca. 23.000 kroner pr. m2.

I 2015 anslår kommunen, at halvdelen af 300.000 københavner boliger er på et eller to værelser. Boliga.dk anslår m2 prisen i København til 36.955 kr. pr. m2., en pris som er gældende for ejerlejligheder i det gamle København, og havnen.

Planen om billige boliger til 5.000 kr. i månedlig husleje viste sig ikke at være realisabel, men kommunen erkendte, at byen hænger skidt sammen. Trængselsproblemer og fremkommelighed i byen, pendling ind og ud af byen, og ghettoer var selvforskyldte konsekvenser, problemer som, siden forslaget om billige boliger, har domineret den politiske dagsordenen. Den manglende integration, rigmandsghettoer, og den påståede manglende mangfoldighed, har været spørgsmål som har optaget hele det politiske establishment. Den politiske dagsorden er stadig, hvordan de selvskabte plager gennem de sidste 30 års venstreorienterede styre, skal takles fremover, og ikke en egentlig udvikling af den eksisterende by. Og udviklingstrenden udtrykker med Rådhuset som centrum fortsat en narcissistisk tankegang, hvilket city ringen muligvis kan ændre på.

Den kommunale strategi siger: Vi skal have endnu flere boliger, helst endnu flere almene boliger, som skal udgøre mindst 20% i nybyggeri, måske 30% i Nordhavn, som samtidig over huslejen skal metro beskattes, og de skal sammen med flere cykelstier løse trængslen, og inderst inde er det vist også tanken, at staten skal lokkes til lommerne igen!

Byen i tal

I januar 2014 så det iflg. den kommunale statistik således ud:

Den 1. januar 2014 boede der 569.557 personer i København. I løbet af 2013 steg folketallet med 10.117 personer.

Jf. ovenfor med 764 flere indbyggere i 2014, som skal blive til små 700.000 personer i 2027.

I 2014 steg antallet af indvandrere med 3.570 personer til 97.392, og antallet af efterkommere steg med 907 til 31.846 personer. Den 1. januar 2014 udgør indvandrere

og efterkommere i alt 22,7 pct. af den københavnske befolkning. Den 1. januar 2014 boede der 83.339 udenlandske statsborgere i København, hvilket svarer til 13,9 pct. af

Københavns befolkning.

Aldersstrukturen blandt københavnerne viser en markant stigning blandt de 3-6 årige, 20-29 årige og de 70-84 årige. En mindre stigning er registreret hos de 7-16 årige, 17-19 årige, 30-64 årige og de 65-69 årige. Blandt de 0-2 årige ses et mindre fald og for personer på 85 år og derover ses et større fald.

København har de sidste 10 år har fået 70.000 flere indbyggere, stigende fra 500.000 til 570.000, men ikke mange flere boliger. I 2015 bor der flere i aldersgruppen 25 - 39 år, og færre + 50 år, end i andre kommuner. Præcis den aktive aldersgruppe, som efter finanskrisen nu igen er blevet solvente, og som rør på sig.

Den kommunale gæld

Tilbage i 1995, hvor man solgte 20.000 boliger, var den kommunale gæld på 12 mia. kr. I januar 2014 skriver kommunen:

Københavns Kommunes regnskab for 2012 viser, at:

Kommunen betalte 249 mio. kr. af på den langfristede gæld, så den faldt fra 3.126 mio. kr. i 2011 til 2.877. kr. ultimo 2012. Siden 2010 er gælden faldet med 1.770 mio. kr.

Den langfristede gæld svarer til 5.142 kr. pr. indbygger, hvilket er betydeligt under landsgennemsnittet, som anslås til at være på ca. 15.000 kr. pr. indbygger.

Når kommunens datterselskaber - fx Metroselskabet - inkluderes i regnskabet, har kommunen dog en langfristet gæld på ca. 33 mia. kr. Derfor følges økonomien i datterselskaberne tæt.

Metro

Metroen som infrastruktur blev en konsekvens af aftalen i 1993 om en Ørestad. Den er igangsat etapevis i årene 2002, 2003, 2004 og 2007. Gælden af metroens etaper 1-3 forventes afviklet i 2038, og til den tid skal metroen formodentligt renoveres. Gælden er

siden 2007 smeltet sammen med Metroselskabets samlede gæld.

Metroselskabet I/S, som ejer metroen, forventede iflg. årsrapporten fra 2013, at have en langfristet nettogæld på 23,7 mia. kroner i 2023. Denne post er iflg. årsrapporten i 2014 steget til 24,4 mia. kroner maksimalt i 2025, som forventes tilbagebetalt i 2062 med 3 års forsinkelse. Denne gældspost synes at medtage Nordhavnsbenet, som omtales andet steds. Metroens egenkapital, etableret gennem overskud på den daglige drift, skal betale drift og vedligeholdelse, mens grundsalget i By & Havn skal betale anlæg. By & Havn overtog en negativ egenkapital på 3,3 mia. kroner med Statens udtræden af selskabet.

Cityringen

Den fjerde etape var forventet i år 2018, men er udskudt til 2019, eller måske først senere. For det går ikke helt efter planerne. Cityringen blev i 2007 i anlægsudgifter anslået til 15 mia. kroner, et tal, som i 2010 blev justeret op til 18,1 mia. kroner, og i november 2013 til 21,3 mia. kroner. De resterende 2,4 mia. opført som langfristede gæld i 2023, må henføres til Nordhavnsbenet. Gælden er By & Havns anlægsomkostninger, som skal leveres og afdrages over driften af Metroselskabet. Metroselskabets gæld er fra 2013 til 2024 steget med 0,5 mia. kr. Rigsrevisionen er vist for tiden stadig inde over de økonomiske forhold.

I 2014 har København kommune overtaget 95% af selskabet By & Havn, hvis salg af grunde og ejendomsporteføljer skal finansiere anlægsomkostningerne af det resterende metrobyggeri, og med overtagelsen har kommunen overtaget selskabets gæld, en gæld som i 2014 er på 16 mia. kr. Grundsalget er ikke gået som forventet. Hvor stor den samlede kommunale gældsforpligtigelse i metroen er i dag, det er vanskeligt at udrede.

Staten har frasagt sig, at ville deltage i spillet denne gang, og er trådt ud af By & Havn med vedtagelsen af Sydhavnsbenet, som forventes at få omkring 12 mio. til 14 mio. passagerer, mod Nordhavnsbenets forventede 11 mio. passagerer pr. år. Hvad de resterende grunde i Nordhavn er værd, det er gætteri. Det er svære regnestykker, da det hele bygger på vækstprognoser og forventninger.

By og Havn skriver om Nordhavnsbenet:

Finansiering: « Som det fremgår af tabellen på side 17 vil overskuddet fra driften, ejendomsbidraget og OPP-bidraget kunne dække cirka 75 procent af de samlede omkostninger til anlæg og reinvesteringer. Restfinansieringsbehovet på 0,7 milliarder kroner forudsættes dækket gennem tilkøb fra de to selskabers fælles ejere, Staten og Københavns Kommune. Driftsøkonomien forudsættes integreret med driften af Cityringen. »

Nordhavnsbenet er en højbane med 2 stationer til en fremtidig bydel. Men hvorfor en dyr højbane metro, på bekostning af en langt mere fleksibel og billigere letbane i gadeplan? Er man bange for oversvømmelser? De to stationer koster 2,9 mia. kroner at anlægge, og de forventes at blive leveret i 2019. By & Havn benytter en metode så anlægsbeløbet falder til 2,5 mia. kr., den post, som jeg forstår det, som indgår i Metroselskabets langsigtede gæld i prognosen 2023.

Nordhavnsbenet forventes at få driftsindtægter fra 11.000 passagerer i døgnet stigende til 40.000 dagligt. Det skriver entreprenøren, andre steder står der 30.000, men hvor de tal kommer fra, det er ikke nærmere forklaret (og udviklingen synes ikke at gå stærkt, med mange tomme kontorlejemål i området), og de stemmer ikke med Metroselskabets egen prognose 2015 nedenfor.

Skal de mange passagerer til Hovedbanen eller til Klampenborg, det er der vist ingen som ved. Et gæt er, at de fleste af de personer som i dag færdes (for tiden omkring 1.000 ansatte i FN bygningen + 2016 i 128 boliger på Marmormolen), og måske også erhverv, som PFA på Redmolen, og domiciler omkring den planlagte Nordhavn station i Århusgade, er primært arbejdskraft, som bor udenbys. En åbning af Nordhavn mod Kalkbrænderihavnsgade vil derfor være det mest naturlige trafikvalg for mange, og den indregnede aflastning af S-banens tognet er rent gætteri.

Metroselskabet skriver selv :

«*Der er kun få boliger som nære naboer til byggeriet i Nordhavn, mens området er domineret af erhverv, herunder mange kontorer. For disse gælder, at der hovedsageligt er mennesker til stede i dagtimerne.*»

I 2015 har Levantkaj i Århusgadekvarteret muligvis derfor fået en kommunal prioritet som uanset, hvordan man end vender og drejer det, vil henligge som et øde og afsides område i rigtig mange år endnu. By & Havn gør meget ud af at forklare nødvendigheden af byggeriet, da benet forventes at generere en ekstra trafik i metroen. Og i disse dage bruger selskabets Jens Kramer Mikkelsen mange kræfter på at italesætte områdets kvaliteter på TV. Han lover et righoldigt forretnings- og byliv på Marmormolen i nær fremtid, men med en rundtur i området, så virker den melding ikke overbevisende. Det hænger ikke ovebevisende godt sammen.

Trafikprognoser

Metroens etape 1 - 3 har 22 stationer. Prognosen, lagt til grund for de økonomiske modeller, for den igangsatte metro, var først på 77 mio. passagerer. Dette tal blev nedjusteret til 59 mio. for at blive nedjusteret til 44 mio.

I august 2004 blev prognosen justeret helt ned til 36 mio. passagerer, som blev den endelige prognose. I 2004 havde metroen 34 mio. passagerer, men i 2012 har tallet inklusive trafik til lufthaven stabiliseret sig på omkring 54 mio. til 55 mio. passagerer. Prognosen er i dag nedjusteret fra 78 mio. til 55 mio. I 2014 havde metroen, skriver de selv, knap 56 mio. passagerer.

Station	I gennemsnit i 2013
Vanløse	10.100
Flintholm	7.400
Lindevang	3.800
Fasanvej	6.300
Frederiksberg	12.000
Forum	9.100
Nørreport	38.100
Kgs. Nytorv	21.500
Christianshavn	18.100
Islands Brygge	5.700
DR Byen	3.500
Sundby	700
Bella Center	2.800
Ørestad	7.000
Vestamager	2.200
Amagerbro	9.100
Lergravsparken	5.700

Øresund	1.700
Amager Strand	1.400
Femøren	2.400
Kastrup	2.400
Lufthavnen	9.400

I alt 180.400 passagerer per hverdagsdøgn.
I 2014 182.500 passagerer per do.

Passagerprognosen for city ringen var i 2010 på 90 mio. passagerer årligt. Ingeniøren skriver, at iflg. Rigsrevisionen er tallene sidenhen revideret ned, til 44 mio. påstigninger i 2019, og 69 mio. påstigninger i 2023. City ringen får 17 stationer, med Nordhavnsbenet 19 stationer, og på hverdage var i 2013 forventet 233.800 passagerer

Station	Passagerer per hverdagsdøgn i 2013
København H	38.400
Rådhuspladsen	8.800
Gl. Strand	12.300
Kongens Nytorv	35.400
Marmorkirken	10.100
Østerport	18.600
Trianglen	10.400
Poul Henningsens Plads	9.700
Vibenshus Runddel	10.000
Skjolds Plads	8.200
Nørrebro	16.500
Nørrebros Runddel	9.100
Nuuks Plads	5.500
Aksel Møllers Have	6.400
Frederiksberg	14.400
Frederiksberg Allé	8.700
Enghave Plads	11.300

I prognosen 2014 er 233.800 passagerer per hverdagsdøgn hævet til 252.300.

I prognosen fra 2014 har Nordhavnsbenet 3.300 påstigninger, og Orientkaj 1.300 påstigninger.

Hvis man sammenholder de oplyste tal med hinanden, så virker tallene i prognoserne ikke lige realistiske, for hvordan kan der på Frederiksberg Station, i dag med CBS og 12.000 daglige brugere i metroen, komme yderligere 14.400 passagerer til i 2019 i city ringen? Det stemmer ikke.

Benytter man 600 meter som måleenhed for stationsnært, så får man selvfølgelig et andet resultat, end hvis man benytter 200 meter.

Passagertallet i metroen til lufthavnen vil sikkert gå i vejret, hvis ellers der er plads, for det kniber allerede i dag.

Prognosen for København H er i den seneste prognose løftet til 45.300 påstigninger på et hverdagsdøgn, et passagertal som primært er pendler trafik, hvor afstanden fra en stationsnær metrostation til ens endelige destination vil få afgørende indflydelse på valg af transport videre rundt i København, bus eller metro?

Og hvem kan forudsige hvilke erhverv som tiltrækkes af stationsnærhed? Helt sikkert offentlige aktiviteter som, universiteter, skoler og hospitaler, men hverken Bispebjerg hospital, Rigshospitalet, Frederiksberg hospital, Hvidovre hospital eller Amager hospital er stationsnære.

Der er mange usikkerheder indbygget i de fremlagte tal, ikke mindst i Nordhavnsbenet, hvor metroen kommer før boligerne. Det er i sig selv en god ting at infrastrukturen er på plads, men det kan forsinke byudviklingen andre steder. Passagertallet har en afgørende indflydelse på driftsøkonomien og københavnernes gæld, hvor der ikke skal meget til for at vælte læsset.

Byrum

Byens indretning for 50 år siden tog sig ikke meget anderledes ud end den gør i dag. Der er selvfølgelig sket mange bygningsmæssige forandringer, en ajourføring til en ny tid, som dog primært er isolerede og kosmetiske ændringer af de enkelte byrum. SAS hotellet, i dag Radisson Blu Royal Hotel ved Frihedsstøtten, er et eksempel. Det så dagens lys som noget af det første i 1960 fulgt af Imperial og Sheraton ved Vesterport station. Codan huset på Gammel Kongevej er fra 1961.

SAS på Tøjhusgrunden er fra 1973, også et Radisson Blu Hotel. Hotel Europa ved Langebro fra 1955 blev ombygget af HK i 1983, og er i dag indrettet til et vandrehjem. HK er flyttet til Islands Brygge, som huser flere faglige organisationer.

Valencia og natklubben på Vesterbrogade er forsvundet, Carlton m.fl. andre biografer er forsvundet, og Havemanns Magasin også på Vester Brogade, gik konkurs i 1975.

Spies Rejser på Gammel Kongevej er historie, for siden at være helt forsvundet ud af det offentlige rum, men vejen har fået et Planetarium. Istedgade har fået et løft i 2015. Kødbyen sit madmarked! Men i 2016 forsvinder Bymuseet på Vesterbros Torv.

Ved Rådhuspladsen lukkede stormagasinet ANVA i Scala bygningen i 1987, i dag revet ned, og en ny arkitektur skyder frem.

Paladsbygningen, Cirkusbygningen (og Axelborg) har gennem tiden været igennem lidt af hvert. Et centralt område i byen, hvor det mellem Vesterport, Hovedbanen og byen for tiden ikke hænger godt sammen, men områdets atmosfære kan forhåbentlig på sigt blive genskabt.

Overfor ligger forlystelsesparken Tivoli, som har forandret sig fra at være "den gamle have" med H C Lumbye, champagnegaloppen og københavner atmosfære, musikpavilloner, og en Tivoligarde. Tivoligarden marcherer stadig (men mon byen Salzburg vil sløjfe Mozart, eller Luxembourg haven i Paris sin pantomime), men den forsvinder i et overfyldt inferno af støj og menneskemylder pakket ind i et moderne forlystelsesmekka. En dansk kultur person er forsvundet fra landskabet, Palladium er forsvundet, og langs Vesterbrogade er bygget en ny facade. Endnu en facade overfor Hovedbanen er i støbeskeen.

Jeg kunne også nævne de synlige forandringer som har fundet sted på Israels Plads, Nørreport og omkring Østerport.

Kommunen skriver :

Som en Fugl Phønix har Israels Plads rejst sig af betonørkenen og er Københavns helt nye og moderne byrum. Det startede med de populære Torvehallerne. Nu har den sydlige del af pladsen gennemgået en fornyelsesproces og byder sig til som et flyvende tæppe med træer, lege-, boldspil- og rekreationsområder og er blevet et poetisk bindeled mellem Ørstedsparken og resten af byen.

Vesterbro, Halmtorvet og Sønder Boulevard har fået et løft, er flere steder blevet ung og smart. Nørrebro er efter Nørrebrogade er lukket til gengæld blevet ufremkommelig. På Østerbro er området Idrætsparken fra 1911, ombygget i 1990-1992 til 38.000 pladser på området mellem Fælledparken og Østerbrogade. Et område som er moderniseret, men det Østerbro vi kender er relativ uforandret.

En af de mest markante forandringer af byrum er området bagom Falkoner Centret, den gamle Frederiksberg Station med Frederiksberg Centret og CBS, hvor Dalgas Have er fra 1988. I 2020 bliver Frederiksberg Hospital (som lukker i 2020) ledigt, men Cityringen får

station ved Frederiksberg svømmehal, et stykke derfra, og Frederiksberg metrostation, men ikke ved Frederiksberg hospital Det er uden mening, men det har nok været for dyrt.

På den anden side af brokvarterene lå, og ligger stadig, bydelene i en ring om byen fra Kongens Enghave i syd til Hellerup i nord, og bydelene fungerede oprindelig som endestationer for et fintmasket sporvogns- og bussystem, som betjente byens borgere.

Metroselskabets årsrapport 2013 omtaler en metro langs Fasanvej, men det er nok ikke lige med det første den etableres.

Byens arbejdspladser

Byen rummede for 50 år siden mange forskellige typer arbejdspladser, og aktiviteterne hang uløseligt sammen med beboersammensætningen i brokvartererne. De var hinandens forudsætning, men det er ikke længere tilfældet. Lad mig i flæng nævne nogle af de industriarbejdspladser, som i dag er flyttet eller forsvundet. Dagbladenes trykkerier, Store Nordiske, senere GN Store Nord, Titan, B&W, Nilfisk, ØK, Kastrup Glasværk, Royal Copenhagen med bl.a. Den Kongelige Porcelænsfabrik og Bing og Grøndahl. Glud & Marstrand, Dansk Sojakagefabrik, Kommunehospitalet, Kødbyen, Fragtmandshallen, Carlsberg og Tuborg, og i Valby, Grønttorvet og F L Smidth. Carlsberg og Christiansberg er i 2014 i en planlægningsfase, F L Smidth er domiciler til leje.

Flere af de her nævnte arealer har af samme grund skiftet identitet, mest tydeligt i havnen. Domicilerne har indtaget mange af de tidligere godsarealer, og de har brug for en helt anden type arbejdskraft end de mange industrier, og den hentes ofte udenbys. Tuborg Havn og Tuborg er omdannet til et eksklusivt domicil og boligområde.

Københavns Havn

I havnen ophørte aktiviteterne tilbage i 1970'erne, og havnens udvikling er en af tidens mest omtalte. Nyhavn har ændret publikum, men ikke udseende. I inderhavnen blev Admiral Hotel i 1978 indrettet i et tidligere pakhus. På Toldboden blev bygget et nyt Toldkammer, og A.P. Møller byggede i 1974 et hovedsæde. Det Vestindiske Pakhus, det

Gule og det Blå Pakhus blev delvist genanvendt til eksklusive boliger. I 1980 blev Larsens Plads opkøbt af A. P. Møller, og i 1999 Dokøen, som blev til Amaliehaven og en Opera.

Dette område virker sammenhængende. Vejen til Operaen er dog mere diskutabel. Vejen fra Nordre Tolbod til Frihavnen blev åbnet, og i 1980'erne byggede PFA eksklusive boliger på Midtermolen i Søndre Frihavn, som henligger som et isoleret område i byen.

Churchillparken og Gefion springvandet forbinder Toldboden og Kastellet med Langelinie, som blev renoveret i 1990'erne. Kastellets fæstningsvolde er blevet renoveret og er i dag åbnet op. Langelinie promenaden blev samtidig moderniseret. Det hænger godt sammen, men området baserer sine aktiviteter på turisme, så hvorfor der skal bygges domiciler på Langelinie, det har jeg ikke helt forstået.

DFDS flyttede i 2004 fra sit smukke domicil på Sankt Annæ Plads til Nordre Frihavn, og byen fik ikke den planlagte tunnel fra Kvæsthusbroen til Holmen. Kvæsthusbroen er i 2015 under ombygning, og indrettes med et underjordisk parkeringshus.

Bydelen Christianshavn med de gamle købmandsgårde i Strandgade, og Nordatlantens Brygge på Grønlandske Handels Plads, er blevet friseret. Huslejerne på Krøyers Plads, som står færdige i 2015, ligger i den dyre ende. Kvadranten Christiansbro huser Skat, Ørkenfortet, Christians Kirken og eksklusive boliger uden bopælspligt, som stod færdige i 2000.

Christianshavn har i runde tal 10.000 indbyggere og 10.000 arbejdspladser, og gennem 00'erne har kvadranterne forandret sig en del. I 2000 prægede metrobyggeri Torvet, siden 2004 har Christianias normalisering været på dagsordenen, en cykelrute, hashmarkedet, Cirkelbroen, Inderhavnsbroerne, Torvets fornyelse, en Idrætshal på Arsenaløen, en Børneby, samt udflytningen fra Christiansholm i 2016.

I de kommende år er det fortsat Christiansholm, Forsvarets bygninger på Arsenaløen, Dokøen, Christianshavns Skole, trafikken i Prinsessegade, trafikken til og fra Holmen, og en færdigudvikling af Sø-minedepotet og Margretheholmen, som er på tapetet.

Kommunen er ved at udarbejde planer for Christiansholm, som vist skal anvendes til svømmebad, boliger og events. Det giver ikke rigtig mening. Kramer Mikkel har altid sagt, at Amager Strandpark er en af hans største succeser som borgmester, men nu skal byen klistres til med badelande i store dele af Havnen, hvor endnu et på Christiansholm ikke virker synderlig visionært. Der mangler både fokus og ide, og mit forslag er, at områdets udbygning afventer nogle bedre tider.

På Islands Brygge blev Havneparken, som noget af det første i inderhavnen, en realitet i 1980'erne. Den er langsomt blevet udbygget, og fra det tidspunkt tog udviklingen med hoteller og domiciler langs Kalvebod Brygge sin begyndelse. Med planerne for IKEA og Posten bliver området for alvor erhvervscentrum, men med besværlige adgangsforhold, så hvem er brugerne? Går alt efter planerne, kan IKEA indvie et varehus ved Dybbølsbro i slutningen af 2018.

Tøjhusgrundens ansigt på Islands Brygge ud mod Christianshavns Vold er en slem trist affære, men omvendt har domicilerne fået det fint, med en flot udsigt til Christians Kirken.

Islands Brygge, på solsiden af havneløbet, forener gammelt boligbyggeri med nyt, og den gamle bydel hører til blandt de københavner venlige projekter, mens Fisketorvet på den modsatte side af Havnestaden lever en omtumlet tilværelse. Havneholmens futurisme arkitektur er også diskutable projekter. Cirkuspladsen på Havneholmen er stadig ledig, men er udpeget til flere domiciler, og det hænger mindre godt sammen. Måske er det en redningsaktion for Fisketorvets butikkers overlevelse, som har givet området prioritet?

Havnestaden på Islands Brygge Syd er ofte kaldt for en soveby. Et byhus op til Nokken koster nemt 5 mio. kr. for 100 m2, og hvem har lige råd til det. Bydelene overfor, Teglholmen og Sluseholmen med Metropolis ligger gemt af vejen bag erhverv, som små isolerede rigmandsenklaver, projekter som er temmelig isolerede fra byen, men nu får de en metro, og tanken er vist, at en havnepromenade, med flere broer i inderhavnen, skal være klister.

Bydelen Enghave Brygge opererer med kunstige ø'er ud i havnen og 2600 boliger, og efter de flestes mening hænger det projekt slet ikke sammen, og er af samme grund i strid

modvind. På området omkring H C Ørstedsværket, på Lemvigh Müller og Muncks gamle grund, er byggeaktiviteterne imidlertid i fuld gang. Så det kan ikke gå stærkt nok.

Kløverparken, efter I C Company er solgt til erhvervsudlejning, ser ud til at forblive et erhvervsområde. Ellers et ideelt sted for en moderne skole, men der er vist stadig plads, men sådan skal det ikke være. Amager Strandpark er et vellykket tiltag, som hænger sammen ud til Den Blå Planet, men stranden ligger desværre adskilt fra Prøvestenen, som så vidt vides er udlagt til sejlsport og fritidsaktiviteter.

På den ene side, så siger kommunen, at havnen skal være et rekreativt tilbud til byens borgere, hvorefter kommunen fylder havneindløbet op, og giver dispensation til eksklusivt lejlighedsbyggeri. Det gælder også for Kastelshusene i Frihavnen. Det hænger ikke sammen, men det gør - vistnok - den afsides liggende Svanemøllehavn, men striben af singulære domiciler på vejen dertil er overvældende.

PFA i Sundkrogsgade holder meget af området, og bygger til sig selv et nyt domicil på Redmolen. Den internationale skole bygger nyt på Levantkaj, og der synes at ske en vis udflytning fra Østerbro og Hellerup til Nordhavn.

Ørestad City og Syd ud til Amager- og Kalvebod Fælleder kan stadig nå at blive en succes, for bydelene hænger godt sammen med Metroselskabets metro, men planerne for fremtidens byggeri virker ikke konkrete, og som nævnt, så hænger økonomien i metroen, vist ikke så godt sammen, og det synes som sagt, at være metroøkonomien som styrer byens udvikling.

Havnens aktører

De fleste af de aktører, som Københavns kommune har inviteret til at investere i havnen er overvejende ejendomsselskaber, pensionskasser, banker og hoteller, som primært har investerer i domiciler eller dyre boliger, eller det har været interesseorganisationer, som bygger dyre hovedsæder for medlemmernes kontingenter. Mellem de mange ny klodser suser det ikke ligefrem med liv. I 2014 sker der tilmed bemærkelsesværdige fraflytninger, og udviklingen synes at være blevet mere uforudsigelig. Samtidig flytter kulturelle

institutioner ind, hvilket er et gode for turismen, men hvordan hænger de økonomisk sammen?

Danisco på Christianshavn har solgt sit hovedsæde, som skal udlejes til erhverv. DAC flytter fra Gl. Dok. til Christians Brygge, og Nordea flytter fra Ørkenfortet til Ørestad Nord i 2016. Børsbygningen er sat til salg, og DSB er fraflyttet Kalvebod Brygge og Sølvgade, og har fået hovedsæde i Høje Tåstrup. Nykredit har indtil videre valgt at beholde den samlede ejendomsportefølje fra Kalvebod Brygge til Slusen, og dermed omstødt en beslutning om at centralisere i Ørestad. De har annonceret fyringer.

Nokias domicil på Ford kajen i Sydhavnen, med 1.000 arbejdspladser, er overtaget af AUC, men også hele telebranchen i området lider vist for tiden, og naboen Metro lukker sikkert snart sin butik. (I skrivende stund er bygningerne forladt og står tomme). Her kunne der apropos opføres ret mange af de ungdomsboliger, som byen mangler, og de kan tilføre Sluseholmen liv.

Netop nu går det, på trods af disse bump, godt, ser det på overfladen ud til, men hvor længe? 2014 blev nemlig året hvor byggeprojekter blev rystet af konkurser. Domiciler er samtidig en mere flygtig erhvervsgruppe end industrien og boligbyggeri, så ingen kan i dag forudsige, hvordan bybilledet ser ud i 2025.

Der kunne i 2014 konstateres bevægelse på rigtig mange adresser rundt om i byen. Dansk Design Center flytter fra H. C. Andersens Boulevard, Københavns Bymuseum flytter til Stormgade, og Dansk Arkitektur Center flytter fra Gammel Dok til Christians Brygge. Det er ikke nødvendigvis skidt, men tyder på aktiviteterne sammenlægges, at huslejerne kan mærkes, og byen står overfor nye udfordringer.

Husbåde, en problematik for sig.

Jeg synes ikke specielt husbåde hører til i havnen, og slet ikke i Christianshavns kanal. De er muligvis sjove at se på, nogle af dem, mange fylder rigtig meget, men de er med til at privatisere kajarealerne, så de skal kun placeres dér, hvor der er plads. Hotelskibe har dog før kunnet løse akutte boligopgaver.

Turistbusser og Auto Campers er ikke omtalt i strategiplanen, det på trods af de er en dominerende del af billedet i den indre by. I 2015 er der kommet ny fribyttere til i Erdkehlgraven døbt Fredens Havn.

Befolkningssammensætning

Samtidig med denne erhvervsudvikling, så har beboermassen i brokvartererne ændret karakter. De københavnske familier begyndte at flytte fra de små lejligheder ud af byen allerede i 1960'erne, og til parcelhuse i 1970'erne. Nogle sydpå mod Køge, andre nordpå til Kokkedal og Nivå, og igen andre til Ballerup, eller Farum. De store almene boligblokke Tåstrupgård og Ishøj Planen med 10.000 boliger blev realiseret.

Samtidig med at industri, og de yngre generationer flyttede ud i den friske luft, så forsøgte København, at få ny virksomheder til at flytte ind. Jens Kramer Mikkelsen afløste Weidekamp, og ville med Ørestad konkurrere med forstæderne om arbejdspladser. Man kan sige, at med en hjælpende hånd fra de frilagte godsarealer i Københavns Havn, og ved at sælge ud til pengestærke ejendomsudviklere, så lykkedes han med den plan. Det har så medført mere pendling og trængsel, forurening, og en stærkt forgældet infrastruktur i ikke mindst det centrale København.

Lufthavnen i Kastrup trives rigtig godt, og er en vigtig arbejdsplads. Udviklingen har givetvis også gjort en Kastrup Havn, og en Ørestads placering attraktiv for mange internationalt orienterede virksomheder, men afstanden mellem hjem og arbejde er for mange af de ansatte blevet længere.

Strategiplanen oplyser, at pendlingen mellem København og opland er på 170.000 ind til byen, og 110.000 ud af byen dagligt. Byen er derfor flere steder blevet ufremkommelig for bilister, men også cyklister og fodgængere. Indfaldsvejene er sandet til, og af samme grund klumper de ny generationer sig igen sammen i byens brokvarterer, som mangler plads. Det er kun blevet værre med byplanlægningen, desværre. Der findes kun Bredgade og Store Kongensgade, eller en vej udenom. Sådan er København født.

Kravene til arbejdskraften har, med den teknologiske udvikling, som nævnt ændret sig i de sidste mange år, og det afspejler sig i det mangfoldige islæt politikerne efterlyser. På arbejdsmarkedet er der brug for ny kompetencer, og i den virkelige verden bor de fleste ikke hvor som helst, eller dør om dør med hvem som helst, og byen har jo fået netop det klientel, som byen ønskede sig. Da byen og byrummene har skiftet ansigt, er de blevet en dyr fornøjelse, og ofte en mangelvare for dens oprindelige indbyggere, så det er pengepungen, som er med til at bestemme ens bolig.

I 2014 er trængselsproblemerne, boligmassen og dens sammensætning derfor, og til manges forundring, blevet til rigtig store udfordringer for planlægningen i København. Der har åbenlyst ikke været rigtig styr på den overordnede planlægning, som det også fremgår af strategiplanen, men den anviser ikke nogen løsninger.

Byudvikling

Ørestadsselskabet skulle oprindelig sælge grunde i Ørestad, og stå for byudvikling i Ørestad, men selskabet blev efterfølgende delt op i Arealselskabet og Metroselskabet.

Ved at overtage en portefølje fra Københavns Havn blev Arealselskabet i 2007 til By & Havn, ejet af Staten og Københavns Kommune i fællesskab. Aktiviteterne smeltede sammen, og By og Havn blev i 2014 et 95% kommunalt ejet selskab, som fortsat havde eneret på grundsalg i havnen, som skal finansiere de resterende metro anlægsarbejder, og på den måde kan de fortsat sætte sig på udviklingen af det centrale København.

Trafikministeriet skriver i forbindelse Sydhavnsbenet:

Staten og Københavns Kommune betaler hver halvdelen af afgreningskammeret. Herudover overdrager staten 40 pct. af sin ejerandel af By og Havn til Københavns Kommune, der herefter har ansvaret for finansieringen af resten af Sydhavnsmetroen. Staten vil herefter eje 5 pct. af By og Havn. Københavns Kommune tilvejebringer finansieringen dels via kontante indskud i Metroselskabet, dels via By og Havn, der indskyder den resterende finansiering i Metroselskabet.

Nu er Nordhavnens metro VVM redegørelse i Høring, og det får mig til at tænke på, at belært af den garanti TOR fik på kommunens foranledning, så var det var en ny smart finte, eller en fin købmandshandel By & Havn, som selskabet lavede i 2012, som de med statens udtræden i 2014 overlader til de københavnske skatteyder. Finten kan læses i forvaltningens prospekt om Levantkaj, citat :

«Af aftalen fremgår det blandt andet, at værdiskabelsen fra byudviklingen af Nordhavn skal medvirke til at finansiere metroens nye Cityring» og længere fremme *: «Ved aftalen mellem Københavns Kommune, Staten og By & Havn om en metro til Nordhavn fra 2012, forpligter Københavns Kommune sig til at tilvejebringe et plangrundlag for totalt 870.000 m2 i Nordhavn.»*

For det er By & Havn, i dag Københavns kommune, som alene skal stå for projektet. Passagerindtægterne skal til sin tid kun betale drift og vedligeholdelse. I en tid, hvor byen svømmer i ufærdige projekter, og både Metroselskabet samt By & Havn kæmper med gæld, så skal der af uransagelige grunde skaffes et ekstra plangrundlag på 870.000 m^2 i Nordhavn, som skal sikre Nordhavnsbenets anlægsøkonomi.

Sammenligner man By & Havn med en virksomhed, som for at holde gang i produktionen producerer til lager, så kan det gå en måned eller to. By og Havns metode er, at udvide salgsvolumen. De sælger ud af lagerbeholdningen, om man vil, med risiko for, at der går ud over projekter andre steder i byen, hvilket sikkert også er tilfældet. Hvis det nu ikke går som forventet, så tvinges København til at finde løsningen, for man river jo ikke en ny metro ned.

Det er en kendt traditionel socialdemokratisk tankegang, at planlægge på forventet vækst. By & Havns metode er på et forventet grundsalg, men denne gang, efter Statens udtræden af selskabet i 2014, er selskabet kun sikret af københavnske skattekroner. Finten bunder givet i økonomiske årsager, som sikkert samtidig skal sikre, eller forhindre, at en rentabel letbane træder i stedet.

By & Havn, som anlægger Nordhavnsbenet, har også bestemt, at de 2 stationer genererer værdistigninger i Nordhavnens byggerier. Erhvervslejemål, og de 40.000 private og

almene boliger Nordhavn, bliver med metro mere værd, og de skal derfor fremover beskattes af By & Havn. Det fremgår ikke, hvor mange, med hvor meget, og hvordan, og heller ikke hvordan de almene boliger er omfattet? Metroselskabet skriver om Nordhavnsbenet :

«*Den nye Metrolinje skal sikre, at der er effektiv, kollektiv transport til de mange mennesker, som forventes at bosætte sig i det nye Nordhavnen. De første Metrotog til Nordhavnen forventes at rulle frem til perron i år 2019*.»

By & Havns argument for at bygge metrobenet er, at så sparer selskabet en anlægsudgift på 300 mio. kroner i forhold til en senere udvidelse. For at spare på anlæg, så forøges salgsvolumen, og en hel ny bydel beskattes for ukendte værdier ud i al fremtid. Det giver ikke mening.

Omvendt kan man argumentere, at hvis man erstattede projektet med en miljørigtig, billigere, og mere fleksibel letbane i gadeplan, så ville man jf. denne VVM redegørelse kunne spare byen for mindst 5 års trafik og støj, man kunne spare anlægsudgiften, og dermed mindst tjene de 300 mio. kroner man sparer, eller måske tjene endnu mere. Men det tjener By & Havn jo ikke på.

For 3 mia. anlægskroner kroner får man vist lidt mere letbane, lidt flere passagerer, og meget mere lokal dynamik, end det de 2 højbane metrostationer forventes at kunne levere, og tænk, en sådan letbane kan man om nødvendigt tilpasse og ændre på.

Men det er ikke byens indbyggere, som er fokus for By & Havns aktiviteter, det er den kvantitative befolkningstilvækst, som skal sikre metroens rentabilitet, og hvert eneste frimærkeareal tæller med.

I teorien er det stadig planen, at Nordhavnens 40.000 boliger skal reducere pendlingen ind og ud af byen, en forudsigelse, som vist ikke er underbygget. Ingen ved i dag, for det er ikke præciseret nogen steder, hvilke typer af arbejdspladser, og hvilke typer af boliger og selskaber, som føler sig tiltrukket af at investere, og bygge Nordhavn, og hvornår. Indtil videre er der planlagt nogle få eksklusive lejligheder. Mig bekendt bor der som

nævnt ikke et øje på Orientkaj, og det vrimler ikke med familieprojekter, for hvem kan overskue at bo eller arbejde i en øde, og afsides liggende, måske stærkt forurenet havn, og øde, det vil Nordhavn være i rigtig mange år endnu.

Samtidig kan byens om det stationsnære princip også indvirke på dagsordenen, hvilket kan medføre en risiko for en økonomisk konflikt.

Måske det er grunden til der skal bygges alment, for metroøkonomien er 100% afhængig af der bliver bygget et eller andet, men jeg ved ikke, om det lige netop er denne new-town projektmodel byen står og mangler. By & Havn søger at presse priserne på grundværdier op, og kommunen, som ejer By & Havn, forsøger at presse prisen ned, men nej, de presser investorer til gennem kvoter at betale for billige boliger, som så fordyrer de i forvejen dyre boliger endnu mere. Det hænger ikke rigtigt sammen. Så Nordhavns metroen risikerer på sigt, at blive en rigtig dyr fornøjelse.

Laver man et regnestykke, at i ny 40.000 boliger bor der 80.000 ny borgere, hver familie med 2 børn, hvor mange boliger har man på sigt så egentlig brug for i Nordhavn? Eller hvis København skal rumme 684.000 indbyggere om ti år, hvor mange boliger er der så brug for i 2035 og 2045? Men regnestykker om, hvordan den københavnske befolkning agerer fremadrettet, det indgår ikke i strategien, hverken i Nordhavn, eller i andre projekter. Generationer har det ellers med gerne at ville bosætte sig tæt på hinanden, og sådan har det også været i København. Hvad hjælper det, at provinsen flytter ind, hvis der ikke er plads til dem, som bor der i forvejen. Nu viser det sig så, at virkeligheden måske er en helt anden.

Hvordan By & Havn er klædt på til at udvikle København, det er det svært at blive klog på. Havnens planlægning er beskrevet ovenfor, og i min optik er den konform og jævnt kedelig, og flere steder vil den være umoderne om nogle få år, Det er derfor svært at forstå, hvorfor der netop nu er rettet denne fokus i det afsides liggende og øde Nordhavn. Top prioritet i kommunen, med et metroben til Orientkaj, det er virkelig mærkeligt.

Beskatningsmodellen kunne Christiania Fonden måske tage til efterretning. En skurvogn er som boform i byen for de fleste passé, og man skal i 2015 vist hedde Foldschack til

efternavn, for at kunne forstå boformens herlighedsværdi, men Christiania er, og herlighedsværdi er værdifuld, om det er en skurvogn eller havudsigt langs strandvejen, eller metro i Nordhavn, så måske Fonden skulle overveje en beskatning af herlighedsværdien, i stedet for at bede skatteyderne, med deres grundskylds problemer, at betale for christianitternes renovering af Fristaden. Det ville være mere rimeligt.

By & Havn har meldt ud, at som følge af grundsalget i Nordhavn har de i 2013 haft et godt regnskabsår, men det halter lidt med grundsalget de andre steder, så Nordhavnsprojektet er succes historien. Men de to ekstra metrostationer på metrobenet fra Østerport er i min optik unødvendigt svir, penge som kunne have været anvendt mere logisk på en letbane.

I Nice fungerer byens letbane tværs gennem de centrale bydele fint med den øvrige trafik. Den blev færdiggjort på 5 år, og udvides nu til lufthavnen.

For 50 år siden kunne en sporvogn betjene Nordhavn Station fra Kongens Enghave, og en bus Fasanvej til Nørrebro Station, men en sammenhængende infrastruktur på tværs af bydelene har man ikke med i projektet den sammenhængende by. En forbindelse på tværs i København, kan forbinde Sydhavn med Nordhavn, tage turen forbi hospitalerne på både Fasanvej og Blegdamsvej, og for mig gerne med en endestation på Orientkaj. En letbane er imidlertid i vejen for metroens trafikunderlag og rentabilitet, og så vi er tilbage ved spørgsmålet, er det planlægningen eller metroen som bestemmer byens udvikling?

Metrobenet til Ny Ellebjerg er til gengæld et godt projekt. Det vil give Sydhavnen et fortjent løft. Denne station suppleret med en letbane, gerne med udgangspunkt på Hvidovre hospital, og en linjeføring tværs gennem byen som beskrevet, kan afhjælpe Gammel Køge landevej til Toftegårds Plads og Valby, som heller ikke umiddelbart er en del af den planlagte infrastruktur. Hvorfor der skal bygges 130 boliger på Poppelstykket, det har jeg ikke forstået, men det er stationsnært.

Jeg har heller aldrig forstået, hvorfor Cityringen fra Frederiksberg Allé absolut skulle føres udenom Carlsberg til Enghave Plads. Aller koncernen har flyttet hovedsædet i Valby ud på Havneholmen, og Hotel og Restaurationsskolen er flyttet ind, med mange tusinde skiftende brugere årligt, og fast med 1.500 elever og medarbejdere.

Tæt på ligger Carlsberg, som sammen med Kødbyen, også er udviklingsområder. Alene på Carlsberg planlægges med 3.000 boliger, 10.000 studerende, plus en række erhverv, men i stedet for metro, så de får vist en S-bane station. Aktiviteter på Carlsberg indgår som en del af Vidensby projektet (CopenhagensCienCeCiTy@adM.kU.dk), mellem Nørre Allé, Jagtvej og Haraldsgade, hvor det gamle industriområde i Haraldsgade kvarteret, får adgang til city ringen.

Kødbyens fremtid og området ud til Kalvebod Brygge er mere usikker. Det er stadig lidt usikkert hvordan den del af byen med Enghaveplads og en metro station kommer til at hænge sammen.

Havnetunnel

Alle tager afstand fra havnetunnelprojektet, som er principbesluttet, og som ville kunne løse problemer med den gennemkørende trafik. Trafik til lufthavnen og Øresundsbroen. Et kapitel, som heller ikke hænger sammen. Forhåbentlig vender bøtten af sig selv, og erhvervslivet begynder at flytte derhen hvor arbejdskraften er, og ikke omvendt. I teorien burde det allerede være sket, for det er både sundere og billigere. Medicinal industrien klarer sig fint i Nordsjælland. Så hvis man ikke har lobby interesser i den indre by, så vil ude på landet sikkert snart finde sin rette hylde igen. I 2016 flytter 3.900 statslige arbejdspladser udenbys, og yderligere 80.000 m2 kontorareal i City frigøres.

Er man single vil man naturligt gerne bo i byen, have byens liv og faciliteter omkring sig, og de mange små 2 værelses lejligheder betjener jo på en glimrende måde det behov. Seniorerne er et lidt mere besværlige, men de lidt ældre københavnere er der vist slet ikke tænkt på. På Christianshavn eksisterer der ikke mange muligheder for pensionister, om nogen overhovedet, og kommuneplanen har ikke seniorer på dagsordenen?

Handelslivet

Det er med detailhandelsbutikkerne i byen, som det er som med hospitalerne, og med busstop på Christianshavn. Der bliver længere og længere mellem dem. Ikke mellem døgn- og discountbutikker, for ikke at nævne pizza, kebab og sushi m.fl. for dem er der rigeligt af, og de afspejler på sin vis byens befolkningssammensætning, dens levevis og

eksistensvilkårene. Indre by er i dag håbløs at færdes i, og parkeringsforbud betyder, at bilister søger længere væk, eller handler på internettet.

De lokale butikker på Christianshavns Torv er efterhånden er helt væk, og kaos har gjort vi også har fravalgt apoteket. Det er blevet ubehageligt at færdes på Torvet. Butikslivet på Amagerbrogade, og handelslivet dér har fået det rigtig svært. Rigtig meget står til leje. I mit kvarter har ejendommene, for at nedbringe udgifterne, solgt alle butikslokaler i gadeplan, som med enkelte undtagelser er blevet omdannet ejerboliger. Posthuset er lukket, men kiosken har til gengæld fået et løft som udleveringsposthus for pakker. Det er begyndt at vælte ind i bydelen med turister, som snart også kommer fra Gammel Holm, så mon ikke handelslivet snart erstattes af flere mobile enheder, med kaffe og kebab, som det er sket flere steder. Det hænger ikke specielt godt sammen.

Skal man som borger bosat i den centrale bydel ud og handle, så ligger det måske for nogen stadig til højre for gadedøren, mens det for andre godt kan ligge langt væk. Det er for familien ofte nemmere at køre ud af byen, til Tårnby, Glostrup, Ishøj eller Vangede, som tilbyder plads og fri parkering. Jeg kan godt se, at singlekultur og den hurtige madkultur i byen spiller sammen, men er man en familie på 4, så kan man ikke klare sine indkøb i en døgnbutik. Hverken økonomisk eller forsvarligt. En caddie er derfor kommet for at blive, og den bliver fyldt op der hvor priserne passer til ens pengepung. I den københavnske boligmasse skal mange også bære på 5 sal.

Den digitale kommunikation

Kontakt med kommunen er blevet digital, og den er dermed gjort universel. Det fandt jeg ud da jeg skulle have fornyet en beboerlicens. Kontoret i Borgergade er lukket, og Center for Parkering skal i dette univers kontaktes via en postboks. Musikkoncerter, hvor støj, om det er Christiania eller Distortion ofte er et problem (i 2015 en optræden med hærværk på gadedøren som resultat), så retter man skriftlig henvendelse. I dag får man svar tilbage fra Stoejweb; tak for din anmeldelse, Københavns Kommune, og så sker der vist ikke mere. Politiet griber ikke ind, og henviser til kommunen, og omvendt. Automatiske tilbagesvar er også oppe i tiden. Du kan forvente at høre fra os indenfor et par uger eller måske to eller tre, for vi har travlt. Det har borgeren selvfølgelig ikke, så han

må vente til systemet har tid. Det er kommunikation på et højere plan kommunen har sat gang i. Hjemmesiden er igen ændret, og er for alvorlig umulig at benytte. Jeg måtte have Borgerservice til telefonisk, at guide gennem P-Københavns ny side.

Cykler

Alt kan ikke lade sig gøre på cykel, og i 2015 er cykler & ladcykler pladsmæssigt blevet et alvorligt problem, som cykelstativer vist ikke rigtig er en løsning på. Måske der skulle indføres en beboerlicens, som på køretøjer, nu man er i gang med beskatte ens brug af den offentlige transport. De fylder stort set det samme som en lille bil. På Christianshavn skal jeg opfordre til at de ny cykelstativer på Torvet vendes den rigtige vej, så cyklen ikke skal parkeres ud i kanalen.

Men at cykle, og cykelruter er så absolut fornuftigt når man bor i byen, rigtig mange cykler, jeg har selv gjort det, men ikke alle kan, og i dag er der trængsel. Jeg har så sent som i denne uge søgt på nettet efter en supercykelsti til hospitalet i Hvidovre, men der eksisterer ikke nogen.

Der mangler også sikre pladser til cykler, for cykler stjæles som aldrig før. Min søn har på kun 2 år fået stjålet 3 lænkede cykler til 15.000 kroner stykket. Han tør ikke længere investere i en cykel før end der kan skabes mere sikkerhed mod tyveri.

Man må undres over, at Klaus Bondam, som borgmester, på ingen tid kunne få lukket Nørrebrogade, og etableret en cykelrute langs med søerne, mens Morten Kabell som borgmester ikke kan få etableret så meget som en simpel stiforbindelse gennem Christiania. Den er vist efter flere års tovtrækkeri blevet etableret i 2015, men i en udgave som er mere eller mindre forbeholdt christianitternes privatsfære. Det må være et familiebånd som spiller ind.

Christiania området, og den nu 4 ½ år gamle aftalte normalisering af området, indgår ret bemærkelsesværdigt stort set ikke i strategiplanen. Med et Christiania, som har isoleret sig fra den øvrige bydel, så har for eksempel en fornyelse af Voldene, og de rekreative elementer i bydelen nord været sat på pause i rigtig mange år, hvor Refshalevej i dag er

smadret, og det ser ud til at skulle fortsætte i en uendelighed. Det er ikke særlig sammenhængende.

Bondams cykelsti var en form for luksus betalt af skatteborgerne. Lidt et overflødigshorn på linje med metroens Nordhavnsben, men den er vist en bred, og en sikker forbindelse, jeg ved det ikke, for vi bruger ikke den del af byen mere. Det samme kan man ikke sige om ruten gennem Christiania. Der er der hårdt brug for en cykel trafikkorridor, og det samme gælder for en nordligere linje føring. Sydpå har havnen fået Bryggebroen, og endnu en langs Langebro skulle være i støbeskeen.

For at skabe mere sammenhæng, så bør en cykelrute til Krims vej boligerne og Amager Strandpark via Christiania derfor virkeliggøres snarest, for her er noget, som slet ikke hænger sammen, og der er på dette punkt langt mellem den kommunale teori og den kommunale praksis, i en samspilsteori, som vist bunder i Enhedslistens revolutionære værdigrundlag, som opererer under overskriften bæredygtig byudvikling. Det er så lidt svært, at få dette værdigrundlag til at gå op i en højere enhed, med et forbud mod en cykelrute, som skulle være farlig for børnene på Christiania, eller måske er den til gene for herlighedsværdien og fuglene?

I København er der stor forskel på, hvem man er, og hvor man bor. Om man har adgang til metro eller ej, om man har en bil eller ej, eller om man er cyklist for ikke at sige ladcykel cyklist, som hører til de privilegerede indbyggerne. Tæt op min bopæl har en bil holdt parkeret på samme sted, kommunen kalder det en knallert, i mere end 1 år ½ år, og ingen kan gøre noget, eller vil bare undersøge om ejeren stadig er i live. Omvendt, hvis man er bilist, så bonger P-København straks en for 5 - 600 kroner.

Parkering

For at slutte fortællingen, så kan man filosofere over, hvorfor skal en bilist i Ørestad skal betale 16 kroner i timen for at parkere, eller 900 kroner om måneden for en beboerlicens. En christianshavner skal betale 31 kroner i timen, eller 730 kroner om året for en tilsvarende beboerlicens, mens en christianit ganske gratis kan henstille sin bil på Refshalevej, eller gemme den af vejen bag pullerter som afspærrer for alle andre, på et

bilfrit område? Forskelsbehandling af borgerne af de kommunale forvaltninger, det er et af byens helt store paradokser.

Byen i dag

Nu er det ikke byplanlægning, som får en Hovedstad til at holde op med at fungere, den udvikler sig på planlægningens præmisser, og noget er godt, men meget kunne have været tænkt anderledes. De mange konflikter med venstrefløjen, siden Villy og Gunnar Starck sad på magten, har om noget været med til at splitte byen i atomer, og det understreges fint med Høringen, for det er ganske rigtigt, at byen socialt og trafikmæssigt ikke længere hænger særlig godt sammen. Det er blevet en livsstil, at blive forsørget.

Det er mere vigtigt, at byen genfinder sin identitet, og en atmosfære, end det er vigtigt, at den udvider sig rodet, planløst og usystematisk på kryds og tværs, mens det vælter ind over bygrænsen med ny og krævende generationer. Byen har brug for en strategi, og ikke en retorik som udvisker det virkelige billede. Virkeligheden skulle gerne kunne aflæses i teorien. Eller omvendt, teorien skulle gerne føre til noget, som kan ses fungere i praksis.

Forslag

Mit forslag er, at kommunen bremser op, og trykker på eftertænksomhedens pause knap. I 2015 har selv en Morten Kabell erkendt, at uden letbaner kan trængslen ikke løses, og man kan nu læse om en linjeføring til Bispebjerg hospital?

Byens øjeblikkelige mangelvare er heller ikke kontorlokaler til leje, i forvejen er op mod 10% ledigt, eller boliger i Nordhavn. Indbyggertallet i København har den størrelse byen skal have det næste årti eller to. Så må de resterende 100.000 tilflyttere, eller hvor mange det nu er, som bystyret forventer frem til 2027, finde på noget andet. Det står ikke skrevet nogen steder, at byen skal fyldes op til bristepunktet, så lad os få en udvikling i et mere roligt tempo, så byen kan få sat de mange igangsatte projekter skruet ordentligt sammen, så de kan sættes på landkortet, ikke mindst i den centrale del af byen.

Få indløst normaliseringen af et bilfrit Christiania forhandlet siden 2004, og aftalt i 2011. Tryk på pause knappen, så er der også noget tilbage til bedre tider.

Jeg gentager gerne mit forslag i den anledning, som vil aflaste Torvegade betydeligt for biltrafik. Flyt Christianias hovedindgang ud på Kløvermarksvej. Gør cykelstien gennem Christiania farbar for gennemkørsel, således den kan aflaste cykeltrafikken i Torvegade, for med de ny broer vil en væsentlig del af turismen flytte til Inderhavnsbroen. Pullerter og barrikader ud mod omverdenen fjernes. Plankeværk rives ned og området inklusive Loppen i gadeplan åbnes for offentligheden ud mod Prinsessegade.

Skolen overfor Loppen skal snart flytte, hvis jeg har forstået det korrekt, for den er for utidssvarende at renovere, hvilket åbner op for ny muligheder i Prinsessegade. I min optik, så bør skolen flyttes til Kløverparken, til grønne arealer, hvor Kløvermarkens boldbaner er fredet. Christiania bekoster for egen regning en pendlerbus til deres turister frem til en hovedindgang på Kløvermarksvej, således, at der kan nytænkes en offentlig transport på Christianshavn, som kan tilgodese beboerne i bydelen.

Med venlig hilsen

Ole Rasmussen
Burmeistersgade 4
1429 K

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: ole rasmussen

Navn:
ole rasmussen
Postnr:
1429
By:
København K
Adresse:
Burmeistersgade 4

De udfald fra Christiania vi her til aften oplevede fra Christiania med bomber ned i Brobergsgade handlede om at slå folk ihjel. Alting er endnu engang smadret, cykler, biler, håndværkernes materiel mv. Hvornår stopper festen?

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10724

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Olympia Strunch

Navn:
Olympia Strunch
Postnr:
1441
By:
København K
Adresse:
Syddyssen 17

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.

Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.

Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.

Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.

Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.

Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.

Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør

København CO2 neutral.
Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden de facto har været i 44 år.

Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.

Vi håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10704

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Pernille Hansen

Navn:
Pernille Hansen
Virksomhed / organisation:
Fonden Fristaden Christiania, Sekretariatet
Postnr:
2200
By:
Kbh. N
Adresse:
Thorsgade 88, 2.tv.

Dette er min indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.
Der bor i det pågældende område på Christiania ca. 200 beboere, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.
Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.
Jeg håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

Bedste Hilsener
Pernille Hansen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10719

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Peter Fallesen

Navn:
Peter Fallesen
Postnr:
1440
By:
København K
Adresse:
Nordområdet 296
Øvrige kontakt- oplysninger:
27584281

Dette er min indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.
Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.
Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.
I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.
Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.
Med venlig hilsen
Peter Fallesen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10633

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Peter Helby

Navn:
Peter Helby
Postnr:
1610
By:
København V
Adresse:
Gl. Kongevej 49, 2. th.

Vedr. normer for bilparkering og cykelparkering:

I forslaget findes følgende bestemmelse: "Cykelparkering skal som hovedregel anlægges i umiddelbar nærhed af indgangspartierne".

Der foreslås følgende tilføjelse: "... dog således at cykelparkering sker i passende afstand fra lavt placerede vinduer."

Begrundelse:
I byens ældre byggerier findes der ofte stue- eller kældervinduer i cykelhøjde. Disse lavt placerede vinduer udgør ofte eneste udsyn og dagslyskilde for boliger eller arbejdspladser i de bagvedliggende lokaler.

Formuleringen bør være rummelig, således at den ikke blot dækker anlæg, som direkte tilsigter at cykler parkeres foran vinduer, men også anlæg som ved uhensigtsmæssig indretning eller placering fremmer en spontan placering af cykler foran lavt placerede vinduer.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10122

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Peter Løgstrup Jensen

Navn:
Peter Løgstrup Jensen
Postnr:
2450
By:
København SV
Adresse:
Bådehavnsgade 55 A

Modtaget den 16. oktober.

Materiale:
Høringssvar til Kommuneplan 2015 Peter Løgstrup.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10922

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar til Kommuneplan 2015 Peter Løgstrup.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Til

Københavns Kommune

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuset, 1599 København V

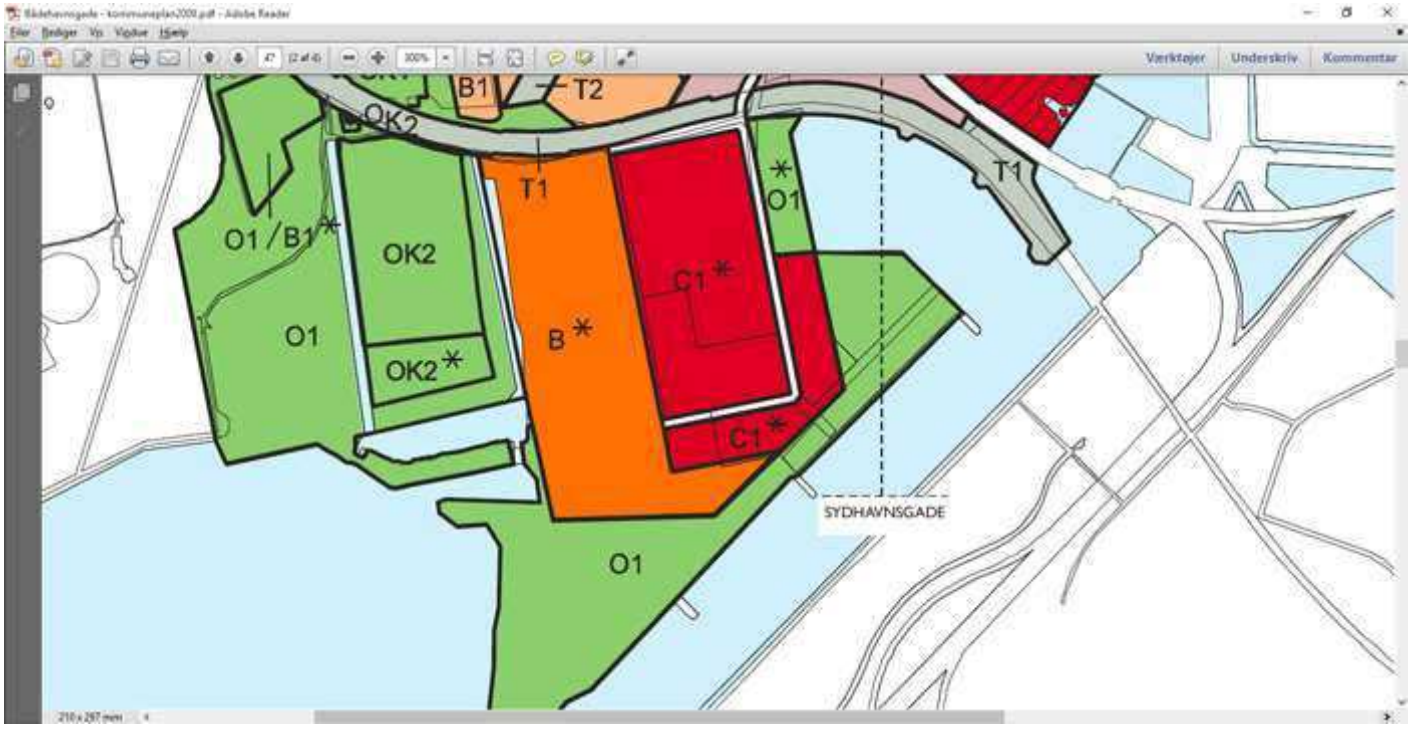
E-mail: CBU@okf.kk.dk

Indsigelse mod forslag til Københavns Kommuneplan 2015

Indsigelsen vedrører områderne omkring Bådehavnsgade syd, 2450 København SV (syd for jernbanen). Områderne har i "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan" (http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=planportal_kp15), plannumrene: 1944, 1907, 1908 og 2064.

Herudover vedrører indsigelsen også det 01-område der ligger umiddelbart øst for plannummer 1908, herefter betegnet "Stejlepladsen", samt det 01-område der ligger umiddelbart vest for plannumrene 1944 og 1908, herefter betegnet "Tippen". Se nedenstående kort:

Som det fremgår af tidligere kommuneplaner, ønskes der en række rammeændringer, og det er i hovedtræk disse rammeændringer der her gøres indsigelser mod, da ændringerne synes uhensigtsmæssige i forhold til den eksisterende og fremtidige anvendelse af områderne. Se nedenstående kort:



Vedrørende plannummer 2064, Fiskerhavnens indre havnebassin, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype V (Husbåde):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: " Husbåde anvendes til boliger. Herudover kan de tillades anvendt til kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune indfører særlige bestemmelser til rammebeskrivelsen, der sikrer at det eksisterende erhvervsfiskeri med garn og ruser med udgangspunkt i Fiskerhavnen, bevares og gives mulighed for videre udvikling.

Fiskerhavnen er ikke bare historisk interessant, idet den har fungeret siden 1948. Det er også en af Københavns små autentiske og urørte perler. Mange københavnere og en del turister frekventerer Fiskerhavnen, og det er kendetegnende, at det er en stor oplevelse at kunne se aktivt fiskeri med garn og lugte tjære fra de små lyseblå fiskekuttere.

Det er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Vedrørende plannummer 1907, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype H1* (Havneformål):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-. transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde".

Indsigeren ønsker, at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, "O1 - Fiskerhavnen: Der åbnes mulighed for erhvervsfiskeri".*

Desuden ønsker indsigeren, at rammeområdet beholder sin tidligere udstrækning, således at rammegrænsen IKKE flyttes ca. 100 meter mod syd.

Indsigeren ønsker for de sydligste 100 meter af område 1907, at Københavns Kommune ændrer områdetypen til C (Boliger og serviceerhverv), alternativt at kommunen fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Den nye områdetype (H) peger mod større industrielle havne med større dybdegang, og svarer på ingen måde til de eksisterende eller forventede fremtidige forhold.

Således skriver Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, i "Bydelsatlas Kgs. Enghave - Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993": "Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder. Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende".

Støjgrænsen og den tilladte forureningsgrad bliver højere ved den nye områdetype (H), hvilket absolut ikke vil gøre noget godt for området eller det tilliggende fredede område "Stejlepladsen".

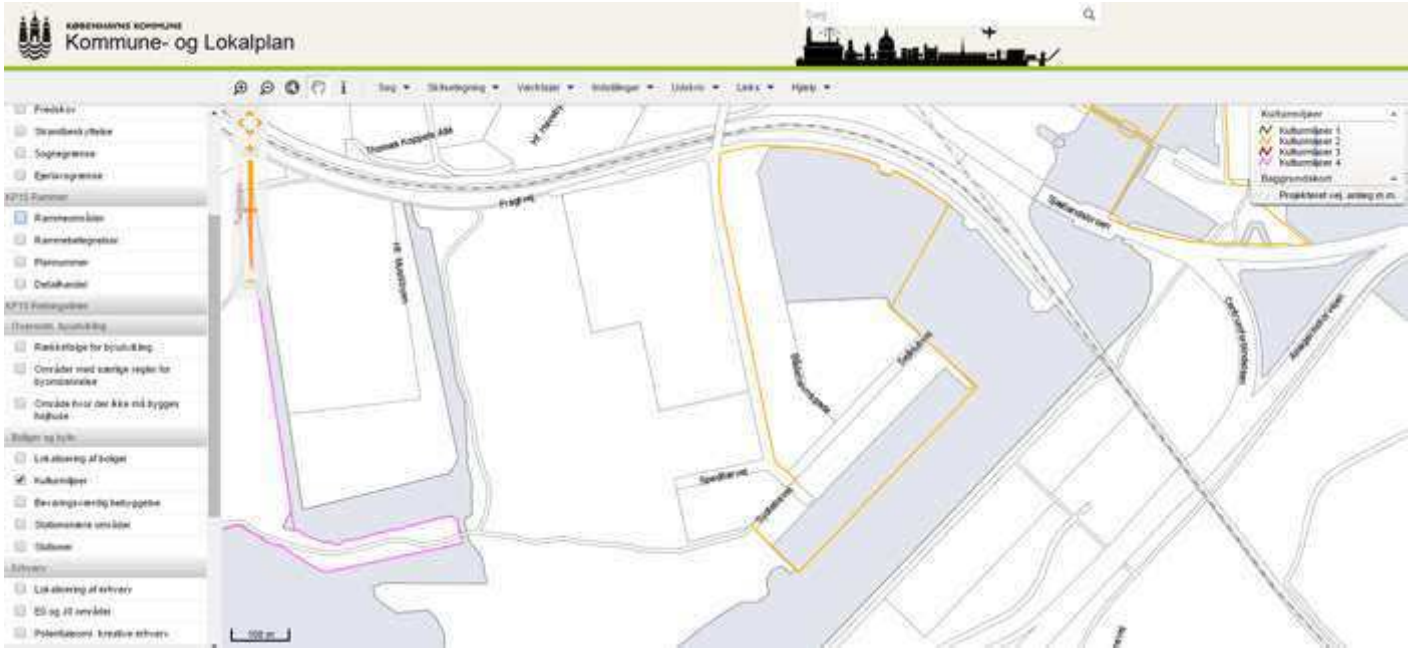
Den sydligste 100 meter af rammeområdet (fra vej 10 til Bådehavnsgade 57), er i privat eje. Området har i mere end 10 år været i udvikling mod blandet bolig og erhverv, jævnføre områdebetegnelserne fra tidligere kommuneplaner, og en del af bygningerne er allerede godkendt til beboelse af Københavns Kommune.

Ovenstående ændringsforslag vil føre kommuneplanen i trit med den faktiske og forventede fremtidige anvendelse af området.

Ændringsforslagene er også vigtige, i forhold til at bevare det eksisterende kulturmiljø, der virker som en tidslomme og et rekreativt åndehuld for såvel nye som gamle indbyggere i Sydhavnen og alle københavnere.

Området er et unikt miljø for Hovedstaden og det er strengt nødvendigt at værne om det i planmæssig forstand.

Som det fremgår af nedenstående kort, betegner Københavns Kommune området, som et "kulturmiljø":



Vedrørende plannummer 1908, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

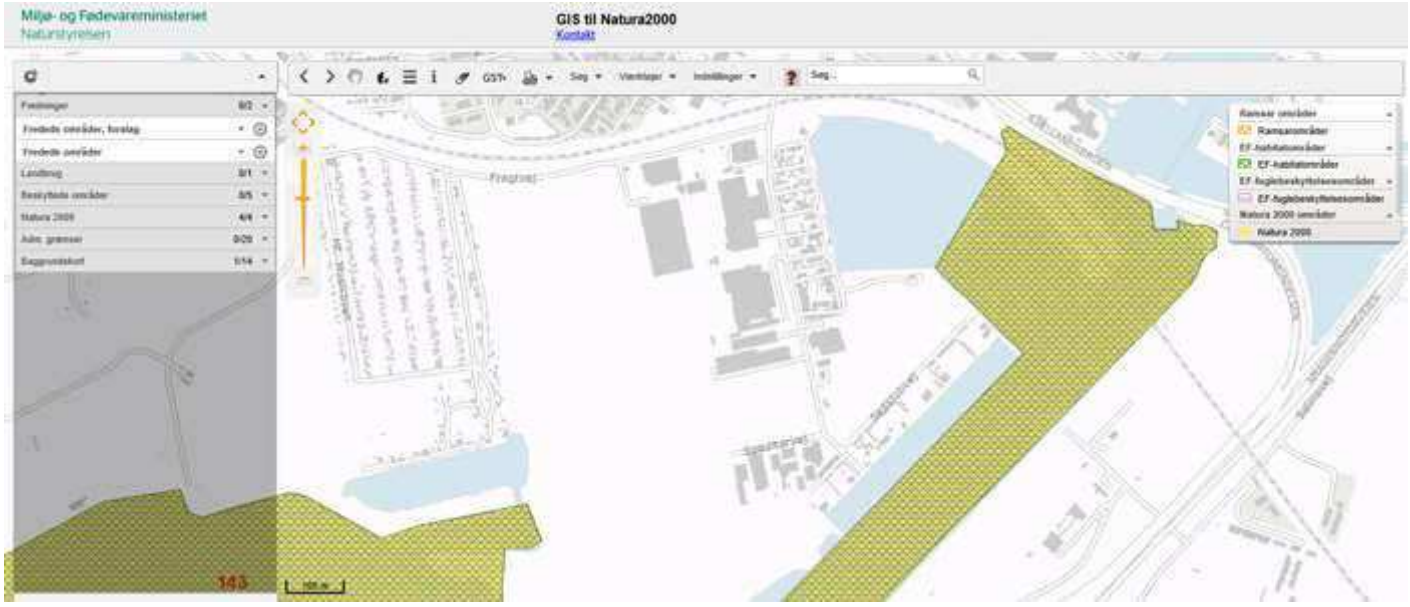
Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Området er et "kulturmiljø", jævnføre ovenstående kort, der er et udtræk af "Københavns Kommune - kommune- og lokalplan".

Området er omkranset af beboelse i nord, den fredede "Stejleplads" samt alle bådklubberne mod øst og det fredede "Tippen" mod syd.

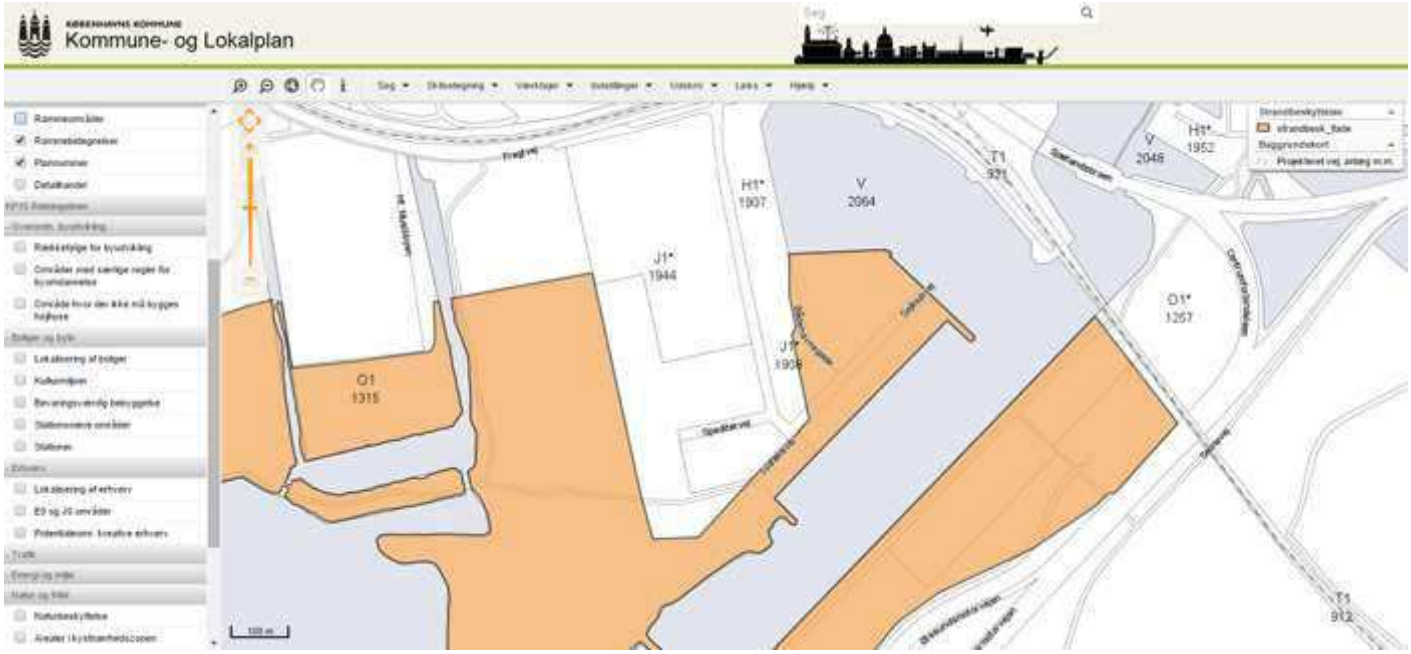
De tilstødende områder, har en væsentlig rekreativ værdi, og en lempelse af krav om forureningsgrad og støj, vil have en betydelig negativ effekt på nærmiljøet, herunder de tilstødende fredede områder samt lystbådehavne og -klubber.

Hele området er ligeledes omkranset af internationale beskyttelseszoner, "Ramsar område", "EF-habitatsområde", "EF-fuglebeskyttelsesområde" og "Natura 2000 område". Se nedenstående kort fra "Miljø- og fødevareministeriet":



Området er omkranset af den fredede "Stejleplads" mod øst samt det fredede "Tippen" mod syd. Se nedenstående kort:

Desuden har området overlap med "Strandbeskyttelseslinjen". Se nedenstående kort:



Det er også af stor betydning for kommunens planlægning, at Natur og Miljøklagenævnet den 10. september 2015 traf beslutning om, at indstille til Fredningsnævnet, at fredningen af "Tippen" udvides til en grænse længere nord på (Valby Bladet / Kongens Enghave den 7. oktober 2015). Se nedenstående kort:

Vedrørende plannummer 1944, som Københavns Kommuneplan 2015 ønsker anvendt til områdetype J1* (Industri):

I rammebeskrivelsen fremgår det at: "Områderne anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, engros-, transport- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende".

Rammeområdet er i sin fulde udstrækning underlagt Lokalplan nr. 56 fra april 1984. I lokalplanens § 1. Formål, søges området opretholdt som erhvervsområde. I samme paragraf specificeres yderligere at formålet er at tilstræbe: "At området bebygges og benyttes med rimelig hensyntagen til omliggende arealer med forureningsfølsom anvendelse, herunder at generne ved tung erhvervskørsel i og omkring området søges begrænset"

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune fastholder områdetypen fra tidligere kommuneplaner, " C1 - Der åbnes mulighed for lettere industri, lager og lignende, der højst er i forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening)".*

Indsigeren ønsker at Københavns Kommune skrinlægger alle planer om et genbrugscenter på den sydlige fjerdedel af rammeområdet.

En lavere forureningsklasse med tilhørende lavere støjgrænser, synes foreneligt med lokalplanens hensigt.

En lavere forureningsklasse og støjgrænse er også i tråd med Natur og Miljøklagenævnet afgørelse af 10. september 2015 vedrørende det, til rammeområdet tilstødende, "Tippen":

Natur og Miljøklagenævnet er enigt i, at området har naturmæssige og rekreative værdier og stor betydning for bydelens beboere. Et flertal på 6 ud af 9 af medlemmerne i nævnet vurderer dog, at værdierne "bør sikres gennem den kommunale planlægning og den øvrige lovgivning på området, herunder f.eks. strandbeskyttelseslovgivningen".

Den tidligere nævnte, sandsynlige flytning af fredningsgrænsen mod nord, er også en væsentlig faktor i forhold til planlægningen.

Det er også væsentligt at bemærke, at hovedparten af virksomhederne i planområdet, IKKE er industrivirksomheder, men derimod serviceerhverv og detailhandel.

Ved en gennemgang af virksomhederne i området på krak.dk og efterkontrol i Det Centrale Virksomhedsregister, fremgår det tydeligt at området IKKE er udpræget industri i "områdetype J forstand":

Pitzner Materiel A/S, Bådehavnsgade 38 (**Udlejningsvirksomhed af materiel og udstyr**)
Svend Hansen Byg & Mal Aps, Bådehavnsgade 44 B (**Maler og Tømrer**)
O E Tekniq Aps, Bådehavnsgade 44 A (**VVS**)
Sydhavns VVS, Bådehavnsgade 42 **(VVS**)
Copenhagen Cold Stores Aps, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Sydhavnens Frysehus, Bådehavnsgade 48, (**Frostlager**)
Ll Leasing 2015 Aps, Bådehavnsgade 38, (**Udlejning og leasing af lastbiler**)
Gunnar og Birgith Haastrup-Vigs Fond Direktionssekretariat (**Sekretariat**)
Motorhjørnet v/Azhar Iqbal, Bådehavnsgade 44 D (**Autoværksted**)
Northex, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Københavns Handicapservice A/S, Bådehavnsgade 38 (**Handicapservice**)
Mexican Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med porcelæns- og glasvarer**)
Fuchs Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Udlejning og leasing af andet materiel**)
Get Visual A/S, Bådehavnsgade 46 A (**Organisering af kongresser, messer og udstillinger**)
Willma & Willmar Aps, Bådehavnsgade 48 (**Virksomhed med handel og service**)
Kvantespring Aps, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhedsrådgivning**)
Monsterservice Aps, Bådehavnsgade 42, (**Virksomhed med handel og service**)
Teatret RiffRaff, Bådehavnsgade 42 (**Dukketeater, turnéteater**)
Motorhjørnet, Bådehavnsgade 44 D, (**Autoværksted**)
Fusonix Aps, Bådehavnsgade 44 A (**Computerprogrammering**)
Tour Holding Aps, Bådehavnsgade 42, (**Holdingselskab**)
Sydhavn Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Rengøring af automobiler**)
Emioli Coffee Aps, Bådehavnsgade 48 (**Selskabets formål er at drive cafe og kaffebar**)
Københavns Fødevare Transport Aps, Bådehavnsgade 48 (**Transport af kølevarer**)
Adeel Akhtar, Bådehavnsgade 44, (**Autoværksted**)
Copenhagen Business Group Aps, Bådehavnsgade 42 **(Reklamevirksomhed**)
Unisport A/S, Bådehavnsgade 38 (**Detailhandel med hobbyartikler, musikinstrumenter, sportsudstyr, legetøj, cykler via internet**)
Spar Strøm A/S, Bådehavnsgade 42 (**Distribution af elektricitet**)
Midi Bus & Dansk Limousine Service, Bådehavnsgade 40 (**Taxa- og turistkørsel**)

Mico, Bådehavnsgade 42, (**It drift- og vedligeholdelse**)
WW-Gruppen Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Dansk Delikatesse Marketing Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med kød og kødprodukter**)
ETP Aps, Bådehavnsgade 42 **(Lys og lyd - udlejning/salg/service**)
Focoso Aps, Bådehavnsgade 42 H (**Kunstnerisk skaben**)
Hampegaarden Ivs, Bådehavnsgade 42 C (**Fremstilling af homogeniserede produkter og diætmad**)
Anpartsselskabet af 23. januar 2014 II, Bådehavnsgade 38 (**Holdingselskab**)
Partnerservice Rengøring Aps, Bådehavnsgade 42 b (**Rengøringsservice**)
Søren Sinding Holding Aps, Bådehavnsgade 48 **(Udlejning og leasing af andet materiel, udstyr og andre materielle aktiver**)
Teatrenes Interesseorganisation, Bådehavnsgade 42 (**Faglig interesseorganisation**)
Copenhagen Investment Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Vedde Turistfart A/S, Bådehavnsgade 38 (**Turistkørsel og anden landpassagertransport**)
City Self-Storage A/S, Bådehavnsgade 42 (**Oplagrings- og pakhusvirksomhed**)
Københavns Autodiesel Aps, Bådehavnsgade 38 (**Autoværksted**)
Ejendomsselskabet Bådehavnsgade Aps, Bådehavnsgade 48 (**Udlejning af erhvervsejendomme**)
Taxivognmand Torben Kallestrup Laursen, Bådehavnsgade 42, (**Taxikørsel**)
Opus One A/S, Bådehavnsgade 42 (**Engroshandel med beklædning**)
Fundamenta Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Børge Kristiansen & Søn A/S, Bådehavnsgade 36 (**Engroshandel med affaldsprodukter**)
Bagge & Co Aps, Bådehavnsgade 42 (**Entrerpenørvirksomhed**)
Sydhavnens Truck- og Autovask, Bådehavnsgade 44 D (**Autovask**)
F. S. Management Holding Aps, Bådehavnsgade 42 (**Holdingselskab**)
Euro Transport Systems Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Virksomhed med handel og service**)
Holte Turist Aps, Bådehavnsgade 38 (**Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser**)
MAP Architects, Bådehavnsgade 42 (**Arkitekt**)
Flying Seafood Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fisk**)
Cod-Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
Stephen Holding Aps, Bådehavnsgade 48 (**Holdingselskab**)
House Of Windsor Aps, Bådehavnsgade 48 (**Engroshandel med fødevarer**)
Bare Lige Meget Aps, Bådehavnsgade 42 G (**Udlejning og leasing af andre varer til personlig brug og husholdningsbrug**)
Kornerup Catering A/S, Bådehavnsgade 48 (**Cateringvirksomhed**)
Partnerservice Hver Gang Aps, Bådehavnsgade 42 (**Almindelig rengøring i bygninger**)
ABC Service Huset, Bådehavnsgade 42, (**Anden rengøring**)
Jagtministeriet Aps, Bådehavnsgade 42 ((**Undervisning inden for sport og fritid**)
A-Transport Ivs, Bådehavnsgade 42 (**Flyttevirksomhed**)

Herudover ligger blandt andet nogle atelierer og en klatreklub.

Hvis man søger i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan", fremgår det at mere end 45% af området, alene tillægges detailhandelsvirksomheden Starck. Se nedenstående kort:

Det ville således klæde kommuneplanen, at planområderne svarer til virkeligheden, både kommunens egen og borgernes.

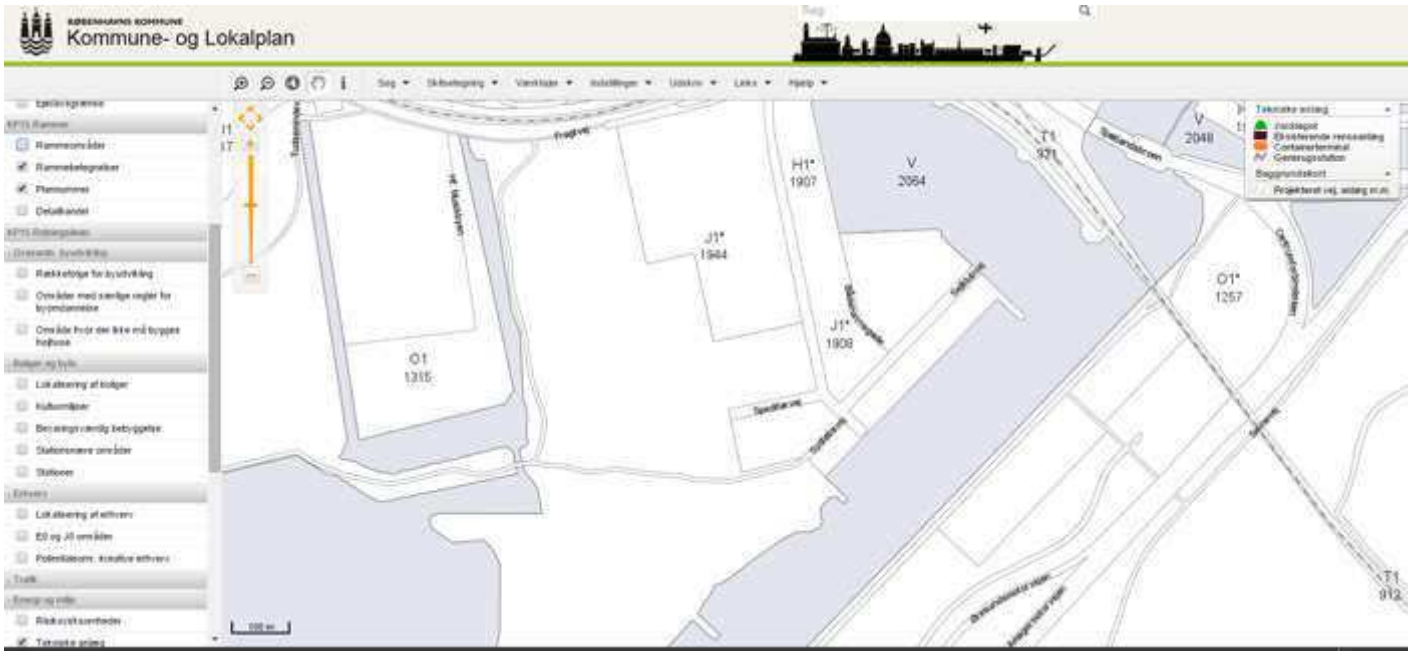
Rammeændringerne vil uden tvivl forværre lokalmiljøet, både det kulturmæssige, de rekreative værdier og det der relaterer til støj og forurening i almindelighed.

Rammeændringerne er en generel trussel mod de fredede rekreative områder i nærmiljøet.

Indsigeren stiller sig derfor uforstående over for de planlagte rammeændringer og kan slet ikke finde nogen fornuftig argumentation for disse.

Kan det tænkes at disse rammeændringer laves, for at Københavns Kommune ikke behøver at dispensere yderligere i forbindelse med det påtænkte genbrugscenter i den sydlige del af rammeområde 1944?

Hvis det er tilfældet, undrer det indsigeren meget, at dette genbrugscenter slet ikke er tegnet ind i "Københavns Kommune - Kommune- og lokalplan" over kommuneplanens tekniske anlæg. Denne kortplan indeholder nemlig alle andre, endnu ikke vedtagne forslag, e.g. områdetyper med mere. Se nedenstående kort:



Indsigeren har i en anden af Københavns Kommunes kortplaner (http://kp15.kk.dk/indhold/kort-over-rammeområder) fundet følgende indtegning (markeret med en blå elipse), der måske viser det påtænkte genbrugscenter? Se nedenstående kort:

Hvis ovenstående markering på kortet viser det påtænkte genbrugscenter, undrer det indsigeren meget, at indtegningerne på ingen måde ligner de tidligere kommunale prospekter af genbrugscenteret.

Det undrer også indsigeren meget, at genbrugscenteret ikke omtales i et eneste fundet dokument, vedrørende Københavns Kommuneplan 2015.

Forsøger Københavns Kommune at skjule gennemførelsen af et genbrugscenteret, klods op af fredede og bevaringsværdige natur- og kulturmiljøer?

Generelt:

Jævnføre forslag til Københavns Kommuneplan 2015, er kommunen optaget af at udvikle en sammenhængende by med mangfoldige og levende boligområder. Kommunen taler om livskvalitet og kalder København en grøn by, hvor der skal skabes plads til det uforudsigelige, det nye og det midlertidige.

Københavns Kommune siger i kommuneplanforslaget, at de vil sikre gode rammer for, at borgere, virksomheder, frivillige og organisationer kan, og får lyst til, at gøre så meget som muligt selv. Alle skal kunne skabe, bidrage til og påvirke. For at forbedre disse muligheder skal københavnerne kunne udnytte arealer og bygninger mere fleksibelt til flere funktioner.

Netop disse forhold er kendetegnende ved områderne omkring Bådehavnsgade, hvor selvgroede miljøer, kunstneriske aktiviteter, småerhverv, forskellige midlertidige og permanente boligformer samt borgernes rekreation i natur- og kulturmiljøer, er blomstret op gennem mange årtier. Københavns Kommune opfordres til at hjælpe til med at fastholde og understøtte denne udvikling. Dette gøres blandt andet ved at Københavns Kommune ser bort fra "rækkefølgebestemmelserne", der ikke har væsentlig relevans for så lille et område, som det ovenfor indklagede.

Københavns Kommune skriver jo i deres forslag til Kommuneplan 2015, at: "Når man bosætter sig i en af Københavns bydele, vælger man det pågældende kvarters kvaliteter til. Bydelenes særegne kvaliteter og den positive forskellighed er essentielle at bevare".

Københavns Kommune skriver videre i samme publikation, at: "Byens udvikling skal ske i en åben dialog med københavnerne om byens behov og muligheder. Byen tilhører dens brugere, og vi vil forstå, hvordan de gør brug af byen, så vi sammen kan drive den bedre" og "I kommuneplanens rammer er det tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående sammenhæng".

Med venlig Hilsen

Peter Løgstrup Jensen
Bådehavnsgade 55A
2450 Kbh SV

Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015

Christiania er en særlig del af byen, som bruges af mange københavnere og turister hver dag, i høj grad på grund af blandingen af park, beboelse og byliv.

Af kortet til Kommuneplan 2015 fremgår det, at en stor del af Christiania planmæssigt skal ses som fritidsområde, og det vil jeg gøre indsigelse imod. Det særlige ved Christiania er netop, at stedet opleves som en blanding af boliger, steder med institutioner, virksomheder og park. Selvgroet med respekt for fællesarealer, dyreliv og bynatur.

Det byrum som idéen om bilfri by har skabt, bruges hver dag af en meget blandet del af befolkningen, københavnere, gæster fra det store udland og hr. og fru Danmark på besøg fra provinsen. Christiania har skabt en mulighed for at mødes, gå tur og hænge ud, og skaber på den vis kulturelle og rekreative værdier, som kommuneplanen bør give adgang til, at Christiania selv kan udvikle til gavn for besøgende og christianitter. Den sammenhængskraft som der ofte tales om, findes og trives på Christiania, og den bør bakkes planmæssigt op ved at fjerne den fejlagtige udlægning af en stor del af Christiania som rent fritidsområde.

En idé er, med de tendenser vi ser overalt i verdens metropoler med byhaver og grøn byudvikling, at I opretter en ny farvekategori i jeres byplansværktøj, der medtænker denne særlige crossover mellem beboelse, erhverv og rekreativt område.

Jeg mener, at vi gennem årene har taget hensyn til og passet på Fortidsmindet, også når jeg sammenligner med, hvordan det har været behandlet og håndteret andre steder i byen, f.eks. ved Tivoli og Rådhuset. Jeg kan ikke gå med til, at Fortidsmindet skal være det eneste gældende kulturlag, som en kommuneplan skal tage hensyn til. Christiania sætter sit kulturelle præg på København, og skal forstås om en vigtig del af byens historiske arv.

Derfor mener jeg, at de byggefelter i Fabriksområdet, som vi fik forhandlet på plads i processen med Københavns Kommune efter Christianialovens vedtagelse, fortsat skal være byggefelter, og at kommunen skal arbejde for dispensationer og flytninger af fortidsmindebeskyttelseslinjer, på samme måde det er sket andre steder i byen, når entreprenører skal planlægge og byudvikle.

Vi skal ikke have planmæssige hovsaløsninger omkring Christiania, som f.eks. den gang en del parker blev udlagt som parker, hvor løsgående hunde var tilladt. Her var Christiania ikke medtaget, selvom det er en kendt sag, at Christianias hunde går frit.

Idet jeg ser frem til at vi gennemgår og bliver enige om et kommuneplansforslag for Christiania som er i alles interesse,

Mvh
Peter Plett
Fabriksområdet 99
1440 K

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: peter plett

Navn:
peter plett
Postnr:
1440
By:
København K
Adresse:
bodenhoffs plads 18 stuen til venstre
Øvrige kontakt- oplysninger:
28962220

se venligst bilag

Materiale:
Sikkerhedskopi af Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10611

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Sikkerhedskopi af Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: pia liljenbøl

Navn:
pia liljenbøl
Postnr:
1440
By:
københavn
Adresse:
psyak 3
Øvrige kontakt- oplysninger:
22420373

Bemærkninger og indsigelser til Kommuneplan 2015 fra Christianias Byggekontor

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.
Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.
Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør København CO2 neutral.
Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden

de facto har været i 44 år.
Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.
Vi håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

Med venlig hilsen
Pia Liljenbøl

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10618

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Povl Hansen

Navn:
Povl Hansen
Postnr:
2400
By:
København NV
Adresse:
Harespringet 11

Høringssvar til Kommuneplan 2015

Kommuneplanen målsætning er, at Københavns Kommune skal være en grøn kommune. Der er 14. 586 villaer i kommunen, der ligger i en ring i udkanten af kommunen i nærhed af og op til grønne områder. Kommunens villabebyggelse gennemgår i disse år en kraftig forandring. Det sker i form af byfornyelse via bl.a. dobbelthuse, nedrivning af eksisterende villaer og opførelse af nye og større bygninger. I kommuneplanens bestemmelse for B1 områderne, er der angivet en bebyggelsesprocent og en byggehøjde, der afviger fra de i bygningsreglementet fastsatte rammer. Man fastsætter en større udnyttelsesgrad og en højere byggehøjde på de forholdsvise små grunde, end byggereglementets bestemmelser. Det påvirker kommuneplanens grønne profil negativt, og er således ikke i overensstemmelse med dens grønne målsætning. Resultatet er stigende boligpriser, højere grundskatter og selektion af beboermassen. Hertil kommer, at man i realiteten har sat de servitutbestemmelser, der er tinglyst på mange af kommunens villagrunde ud af kraft. Det er sket, idet man i Borgerrepræsentationen i 2013 på foranledning af administrationen ophævede ikke alene høringsproceduren i forbindelse med dobbelthuse, men også gav administrationen frie hænder i forhold til servitutbestemmelserne på de pågældende grunde. En rettighed der kan føres tilbage til Magistratens beslutning i 1971. Dette uanset at servitutterne er et juridisk dokument bundet til den tinglyste matrikel, og derfor det juridiske grundlag for de foretagne handler. Servitutterne skulle sikre det grønne islæt gennem en lavere byggeprocent end den i kommuneplanen angivne. Servitutterne vil i øvrigt i mange tilfælde være i overensstemmelse med de generelle bygningsbestemmelser. Da servitutterne ikke er begæret aflyst, placerer det os grundejere i en gråzone mellem kommuneplan og tinglyste juridisk gældende servitutter. Kommuneplanen er en meget overordnet ramme, og man bør derfor i den forbindelse overveje, om ikke vores villabebyggelse er af en så central og differentieret del af kommunens grønne miljø, at der bør tilvejebringes andre plan- og miljøvurderinger, end enkeltsagsbehandling og kommuneplanens overordnede rammer. Den angivne højere byggeprocent og byggehøjde på villagrundene, hviler - mig bekendt ikke på nogen undersøgelse eller konkrete vurderinger af villabyernes indplacering i byens grønne profil. Der er, mig bekendt, ikke siden bydelsatlasenes tilblivelse i begyndelsen af 1990erne foretaget vurderinger af villabebyggelsen, der kan begrunde rammerne i kommuneplanen. Disse bør derfor indtil en sådan undersøgelse foretages, tilpasses i samarbejde med grundejerne. Indtil dette sker, må bygningsreglementets generelle bestemmelser være gældende, og byggetilladelser i B1 området administreres på basis af vores servitutbestemmelser, der ikke af kommunen er søgt aflyst - og derfor er juridisk

gældende.
Mvh
Povl Hansen

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10649

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Leif Olsen

Navn:
Leif Olsen
Virksomhed / organisation:
Prags Boulevard 55 ApS
Postnr:
1067
By:
København K
Adresse:
Nikolajs plads 30

Helt konkret skal vi som ejer af matr.nr. 361 Amagerbro Kvarter, beliggende Prags Boulevard 55, 2300 København S, venligst foreslå en fodnote eller lignende om, at bygninger, som hidtil er blevet benyttet til kontor, undervisning, offentlig service og lignende og som ikke er velegnet til industri og håndværk, fortsat skal kunne benyttes til kontor, undervisning, offentlig service etc., alt i overensstemmelse med den konkrete BBR-meddelelse, der angiver "Bygning til kontor, handel, lager herunder offentlig administration (anvendelseskode: 320)".

Til belysning af den helt konkrete anledning og motivation for dette indlæg medsendes kopi af:

- vores brev af den 3. september 2015 til Overborgmester Frank Jensen.
- "høringsbrev" af den 4. september 2015
- vores svar på "høringsbrev" af den 7. september 2015.

Vi håber på positiv behandling og svar, og forventer i øvrigt at give møde i Rådhusets Festsal mandag den 5. oktober 2015 kl. 16.00-18.00.

Materiale:
brev overborgmesteren 03.09.2015.pdf [1]
brev tmf 07-09-2015.pdf [2]
høringsbrev af den 04-09-2015.pdf [3]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [4]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10594

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/brev overborgmesteren 03.09.2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/brev tmf 07-09-2015.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/høringsbrev af den 04-09-2015.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

LEIF OLSEN A/S
Statsaut. ejendomsmæglere & valuarer MDE

Special i erhvervsejendomme:
Salg
Udlejning
Vurdering
Rådgivning

Københavns Kommune
Overborgmesterens sekretariat
Rådhuset
Rådhuspladsen 1
1599 København V

Att.: overborgmester Frank Jensen

København, den 3. september 2015

Vedr.: Tilladelse til placering af misbrugere i behandling i ejendommen Prags Boulevard 55, 2300 København S

Kære Frank

Undskyld jeg forstyrrer på allerhøjeste sted, men du er tilsyneladende den eneste, der har mulighed for – i tide – at rette op på en grotesk situation qua en afgørelse (eller holdning) i Økonomiforvaltningen.

Der er helt konkret tale om, at Københavns Kommune, ved Københavns Ejendomme under ØKF, ønsker at placere misbrugere i behandling i en bygning beliggende i et gårdmiljø på adressen Prags Boulevard 55.

Der er skrevet lejekontrakt og ombygning er påbegyndt, men nu blokerer ØKF for anvendelsen under henvisning til kommuneplanen, idet ØKF er af den opfattelse, at de seneste 20-30 års benyttelse ikke har været lovlig.

Det forekommer helt grotesk i og med, at ejendommen tidligere har været udlejet til Københavns Kommune og senest til Staten ved Slots- og Ejendomsstyrelsen (nu Bygningsstyrelsen) til brug for Politiets Eftersøgningstjeneste, der senest har benyttet bygningen i seks år.

Vi har ejet bygningen i mere end 20 år, og er bekendt med lejekontrakterne forud for vores overtagelse. Bygningen har været anvendt til kontor, uddannelse og offentlig service (for eksempel "Væksthuset").

Nu er ØKF åbenbart af den opfattelse, at bygningen alene må benyttes til industri og håndværk.

Det forekommer absurd. Bygningen kan overhovedet ikke bruges til hverken industri eller håndværk. Bygningen er en udpræget kontorejendom med kontorer i forskellige størrelser, nedsænkede lofter og belysning. Edb-kabling til 40 kontorarbejdspladser og fiberkabling er bekostet af Staten (ved Slots- og Ejendomsstyrelsen) i 2009.

Ifølge BBR-meddelelsen er der tale om en "Bygning til kontor, handel, lager herunder offentlig administration (anvendelseskode: 320)".

Det er i øvrigt tre måneder siden, vi søgte om byggetilladelse, men står fortsat uden nogen form for skriftligt svar, men har altså nu fået telefonisk meddelelse (fra Teknik- og Miljøforvaltningen) om, at ØKF vil blokere for den benyttelse, der er aftalt i lejekontrakten med København Kommune.

Det passerede i tidsmæssig rækkefølge (alle datoer er i 2015):

- Den 5. marts bliver jeg kontaktet af København Kommune ved Thomas Baggesen.

  Thomas Baggesen søger en bygning, der er velegnet til betjening af "misbrugere i behandling" og er blevet opmærksom på denne bygning, beliggende i gårdmiljø på Prags Boulevard 55.

  Thomas Baggesen spørger, om vi fra udlejers side har betænkeligheder ved at udleje til misbrugere. Efter ca. 5-10 min. samtale meddeler jeg, at vi fra udlejers side ikke har indvendinger imod dette formål (eneste anden bygning på ejendommen er en 1.559 etagem² bygning, der i sin helhed er udlejet til Sanistål's forretning).

- I de efterfølgende måneder forhandler vi med København Kommune (København Ejendomme under ØKF).

  En stor gruppe medarbejdere fra det nuværende misbrugscenter på Tychos Brahes Allé 35 blev involveret, og Kommunen var i forhandlingerne først under ledelse af jurist Maria Møller Nymann, som forlod København Kommune pr. 1. juni.

  Herefter blev forhandlingerne ledet af jurist Rasmus Rønne, ligeledes fra København Ejendomme (under ØKF).

  Engagementet var stort fra alles side, og ønsker og særønsker usædvanligt mange. Vi så os nødsaget til at hyre en arkitekt M.A.A., som udarbejdede en stribe tegninger, blandt andet omfattende samtalerum, sygeplejerskerum, lægerum, rum til metadonudlevering, kantine, møderum og frem for alt et stort antal kontorarbejdsplader til samlet ca. 40 medarbejdere.

  Bygningen rummer 3 etager. Nederst og øverst skulle kun ombygges i beskedent omfang, men den midterste etage skulle ændres helt.

  Vi hyrede derfor også brandingeniør, således at vores byggeandragende kunne opfylde alle regler fra begyndelsen (blandt andet branddør, brandglas etc.).

  Forhandlingerne førte til principiel enighed om lejemålets indretning i løbet af maj måned, og ultimo maj indsendte vi vores ansøgning til TMF.

- Den 2. juni modtager vi fra TMF kvittering for modtaget ansøgning.

- I løbet af juni og primo juli anmoder vi pr. telefon venligst TMF om at få tildelt en sagsbehandler, hvilket vi da også flere gange bliver stillet i udsigt.

- Den 10. juli modtager vi en mail fra Steen Andersen, Enhedschef Byggetilladelser Syd, der meddeler, at vi snarest vil blive tildelt en sagsbehandler. Flere telefoniske henvendelser er uden resultat.

- Efter sommerferien kniber det mere og mere med tålmodigheden, og den 6. august møder jeg op hos TMF i Njalsgade for at spørge, om vi dog ikke nok snart kan få tildelt en sagsbehandler, således at vi i det mindste har en at kommunikere med. Lejemålet skal i henhold til lejekontakten stå klar til ibrugtagning den 1. december, og snart begynder det at knibe med tiden. Jeg viser den mail vi fik fra Steen Andersen den 10. juli om, at vi snart ville komme i betragtning.

  Jeg fik oplyst, at Steen Andersen ikke længere var ansat i Københavns Kommune.

  Sagsbehandler blev Frederik W. Michelsen.

- Få dage efter bliver jeg ringet op af Tue Rex fra ØKF, der blot ville høre nærmere om, hvem der i Københavns Kommune repræsenterede Kommunen som lejer. På det tidspunkt aner jeg fortsat ikke uråd.

D.d. har jeg fortsat intet på skrift, men TMF har, ved jurist Karina Sommer, ladet mig vide, at ØKF, i sin egenskab af kommuneplan-myndighed, ikke mener, at bygningen må benyttes til hverken kontor eller offentlig service.

Jeg blev lovet et skriftligt svar i begyndelsen af denne uge, men har fortsat intet modtaget.

Kære Frank, det forekommer fuldstændig Kafkask, at denne bygning, som ifølge Københavns Kommune (ØKF) er den bedst egnede til formålet, bliver dømt ude af ØKF under henvisning til, at der skal være industri og håndværk.

Her er indiskutabelt tale om en bygning, som har været anvendt til kontor og offentlig service i mere end 20 år, og den er aldeles uanvendelig til industri og håndværk.

Det kan oplyses, at vi købte ejendommen for mere end 20 år siden i 1995. På daværende tidspunkt – og lige siden – var henholdsvis har ejendommen været benyttet til kontor, uddannelse og anden offentlig service.

TMF har telefonisk oplyst, at de kan se, at der for 28 år siden (i 1987) er givet tilladelse til laboratorium. Der er tale om en lejer, som fortsat var i ejendommen, da vi overtog den i 1995. "Laboratoriet" bestod af et højteknologisk Kodak-foto-apparat til fotografering af blodprøver. Det fyldte ca. ½ m². Resten af lejemålet blev benyttet til kontor.

Uanset hvad der måtte stå i kommuneplanen, måtte det vel være muligt at tillade en anvendelse som den, der de facto har fundet sted de seneste (langt) mere end 20 år.

Tiden er nu forfærdelig knap, da lejemålet skal stå færdigt klar til ibrugtagning pr. 1. december.

Det kan lige netop nås forudsat, at vi absolut ikke spilder yderligere tid.

Da det ikke var muligt at komme i dialog med TMF, er vi gået i gang med ombygningen, hvilket vil sige, at vi allerede har investeret ganske mange penge i ombygningen og derudover kr. 80-90.000 til de rådgivere, der har hjulpet os med at illustrere og beregne lejernes krav, behov og ønsker.

Langsommeligheden i TMF er så vidt jeg forstår ikke direkte en del af dit ansvarsområde, hvorfor dette brev sendes i kopi til borgmester for TMF, Morten Kabell.

Endvidere vælger jeg helt principielt at sende kopi til de personer, jeg nævner ved navn.

Og endelig sender jeg kopi til direktør for ØKF, Mikkel Hemmingsen.

Jeg håber allervenligst på dit snarlige svar.

Med venlig hilsen
på vegne
Prags Boulevard 55 ApS som ejer
Leif Olsen A/S som administrator.

Leif Olsen

LEIF OLSEN A/S
Statsaut. ejendomsmæglere & valuarer MDE

Special i erhvervsejendomme:
Salg
Udlejning
Vurdering
Rådgivning

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse
Njalsgade 13
Postboks 416
2300 København S

Att.: specialkonsulent Karina Sommer

København, den 7. september 2015

HASTER HASTER HASTER

Vedr.: Ejendommen Prags Boulevard 55, 2300 København S – sagsnr. 512791-001

Vi har modtaget TMF's såkaldte "høringsbrev" af den 4. ds..

Efter at vi den 2. juni 2015 modtog kvittering for modtagelse af vores byggeansøgning, er der forløbet mere end 3 måneder inden vores modtagelse af et "høringsbrev".

Med en sådan ekspeditionshastighed vil hele sagen ende i ruin, medmindre der fra nu af straks udvises et helt andet tempo.

Lejeren (Københavns Kommune) skal i henhold til den indgåede lejeaftale ibrugtage det ombyggede lejemål den 1. december 2015.

Vi forbeholder os selvstændigt at komme tilbage til TMF's udviste nøl.

ANSØGNINGEN FASTHOLDES

Bygningen er aldeles uanvendelig til såvel industri som håndværk.

Der er og bliver tale om en decideret kontorejendom, som også kan – og tidligere er blevet – anvendt til undervisning og offentlig service.

Sidst har bygningen i sin helhed været udlejet til Staten til brug for Politiets Eftersøgningstjeneste. Politiet har ofte rost bygningen for dens beliggenhed og den anvendelighed. Netop placeringen i et gårdmiljø har gjort, at mange selv er mødt op, hvilket ikke i samme omfang ville være sket med en beliggenhed midt på Amagerbrogade.

Den nye lejer, Københavns Kommunes medarbejdere, har helt tilsvarende givet udtryk for bygningens velegnethed og i denne sammenhæng også påpeget den diskrete placering i et

gårdmiljø.

På grund af de tre passerede måneder, er ombygningen for længst gået i gang med henblik på skræddersyet indretning til "misbrugere i behandling".

Her er ganske enkelt tale om den bedst egnede bygning og beliggenhed til formålet.

Tillad os endvidere at påpege, at de allernærmeste naboejendomme på Prags Boulevard 57, 59, 61 og 63 anvendes til detailsalg og engrossalg, hvilket heller ikke ses at være i fuld overensstemmelse med Kommuneplanen.

Såfremt TMF ikke vælger at imødekomme ansøgningen, vil der være tale om den mest rigide, erhvervsuvenlige og meningsløse fastholdelse af en gammel forældet kommuneplan, helt uden hensyn til de faktiske forhold, egnethed og efterspørgsel, og helt uden hensyn til et enormt ressourcespild, som endvidere er til skade for den lejer, som ønsker at tage ejendommen i brug pr. 1. december – efter endt ombygning.

Supplerende vedlægges kopi af brev til Overborgmesteren af den 3. ds.

Vi anmoder venligst om byggetilladelse snarest.

Med venlig hilsen
på vegne
Prags Boulevard 55 ApS som ejer
Leif Olsen A/S som administrator.

Leif Olsen

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

Prags Boulevard 55 ApS, c/o Leif Olsen A/S
Att. Leif Olsen
E-mail: leif-olsen@leif-olsen.dk

4. september 2015

Sagsnummer:
512791~001

eDoc:
2015-0128603

Matrikelnummer:
361 AM, Kbh.

Ejendomsadresse:
Prags Boulevard 55

Ejendomsnummer:
440699

Prags Boulevard 55 - høring

Center for Bygninger har den 1. juni 2015 modtaget en ansøgning om indretning af en behandlingsenhed i en eksisterende bygning på ejendommen Prags Boulevard 55.

Ejendommen ligger i et område, som i Københavns Kommuneplan 2011 er fastlagt til J0*-område (industri). Området kan anvendes til industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, en gros-, transport-, og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende. Endvidere kan der tillades virksomheder af offentlig/almen karakter såsom tekniske anlæg, værkstedsskoler og lign., der er forenelige med anvendelsen til industri.

Området er desuden omfattet af rækkefølgebestemmelser, hvilket betyder, at området først kan udvikles i 2. del af planperioden (2017 – 2022).

Center for Bygninger betragter anvendelsen ”behandlingsenhed” som en social servicefunktion, og denne anvendelse ikke er i overensstemmelse med ovennævnte rammebestemmelse for det pågældende område.

I forslaget til Københavns Kommuneplan 2015, som på nuværende tidspunkt er i offentlig høring, er området fortsat et J0*-område, og i rækkefølgebestemmelserne er området udlagt til perspektivområde, hvor der først må igangsættes en byudvikling efter 2027.

Ifølge Center for Bygningers arkivmateriale er den pågældende bygning på Prags Boulevard 55 i henholdsvis 1987, 1990 og 1993 godkendt til lettere industri med servicefunktioner, lager og kontor og til laboratorium. Byggetilladelserne og de tilhørende tegninger er vedhæftet. Du har oplyst til sagen, at bygningen i mere end 20 år kun har været anvendt til administration/kontor. Ifølge arkivmaterialet er der ikke søgt om tilladelse til denne anvendelse. Det skal i den forbindelse i øvrigt bemærkes, at anvendelse til kontor ikke kan sidestilles med den ansøgte anvendelse til behandlingsenhed.

Kommunen skal ifølge planlovens § 12, stk. 1, virke for kommuneplanens gennemførelse. Den ansøgte anvendelse strider mod kommuneplanens rammebestemmelser.

Center for Bygninger
Byggetilladelser Syd

Njalsgade 13
Postboks 416
1504 København V

Kundecenter
Njalsgade 13
2300 København S

Telefon
33 66 33 66

Direkte telefon
33 66 52 00

E-mail
bygninger@tmf.kk.dk

www.kk.dk

Sagsnummer:
512791~001

Matrikelnummer:
361 AM, Kbh.

Ejendomsadresse:
Prags Boulevard 55

Ejendomsnummer:
440699

Ifølge planlovens § 12, stk. 3, kan kommunen modsætte sig ændret anvendelse af bebyggelse eller ubebyggede arealer, når anvendelsen er i strid med bestemmelser i kommuneplanens rammedel. Hvis ansøgningen om indretning af en behandlingsenhed fastholdes, mener vi, at der må nedlægges forbud mod den ansøgte anvendelse efter planlovens § 12, stk. 3.

Hvis du har yderligere bemærkninger til sagen - herunder hvis du ønsker at fastholde ansøgningen, bedes du oplyse os om dette inden for 4 uger.

Med venlig hilsen

Karina Sommer

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ralf Køpke

Navn:
Ralf Køpke
Postnr:
1441
By:
København
Adresse:
c/o Dothe Albertsen, Norddyssen 71A

Høringssvar til Kommuneplan 2015
Dette er min indsigelse mod Kommuneplan 2015's udlægning af det meste af Christiania som fritidsområde.
Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.
Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.
I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.
Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.
Med venlig hilsen
Ralf Køpke

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10608

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Claus Hovmøller Jensen

Navn:
Claus Hovmøller Jensen
Virksomhed / organisation:
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S
Postnr:
1432
By:
København K
Adresse:
Refshalevej 151

Til rette vedkommende,
Hermed vedhæftet høringssvar fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S.
Mvh
Claus Hovmøller Jensen

Materiale:
RE høringssvar_Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10383

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/RE høringssvar_Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Refshaleøen Holding a/s

	Refshaleøen Holding A/S Cvr. nr. 31 78 49 21
	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S Cvr. nr. 78 87 01 17

København den 06. oktober 2015

Høringssvar til "Forslag til Københavns Kommune - Kommuneplan 2015"

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S ejer og administrerer det tidligere Burmeister & Wains Skibsværfts arealer på Refshaleøen. Området udgør i alt 51 hektar bynært havneareal, og det er selskabets ambition at området på sigt skal gennemgå en byudvikling med blandede bolig- og erhvervsanvendelser.

Selskabet har med interesse læst forslaget til Kommuneplan 2015, som Københavns Kommune netop har sendt i offentlig høring, og særligt har selskabet hæftet sig ved den forventede befolkningsvækst på 100.000 nye københavnere i den kommende planperiode fra 2015-27.

Høringssvaret indeholder 2 afsnit:

1. Kommentar til byens udvikling og rækkefølgeplanlægningen
2. Udvikling i den mellemliggende periode - mellem værft og ny bydel

Byens udvikling og rækkefølgeplanlægningen

Der argumenteres i kommuneplanforslaget for en mindre justering af rækkefølgeplanlægningen, så den historisk store befolkningsvækst alene optages via allerede udpegede byudviklingsområder i kombination med udnyttelse af restrummeligheden i den eksisterende by, der netop dækker det estimerende behov.

Alene i 2015 forventes befolkningstallet i Københavns Kommune at stige med mere end 11.000 borgere, og fortsætter denne udvikling vil byen i kommuneplanperioden stå i en situation, hvor efterspørgslen på boliger overstiger udbuddet, alt andet lige med et pres på boligpriserne til følge.

Selskabet opfordrer derfor til, at Københavns Kommune bringer Refshaleøens rummelighed helt eller delvist i spil i anden halvdel af kommuneplanperiode (2021 til 2027), så der opnås en større robusthed i rækkefølgeplanlægningen og en overophedning af det københavnske boligmarked undgås.

Vi hæfter os ved, at det i kommuneplanforslaget anføres, at såfremt befolkningsvæksten fortsætter og der tilvejebringes finansiering til infrastruktur, da vil der blive brug for at inddrage flere perspektivområder til byudvikling – herunder Refshaleøen.

Det anføres i kommuneplanforslaget, at analysen om kollektiv infrastruktur i København fra 2013 udgør en del af grundlaget for kommuneplanlægningen i Københavns Kommune, og det fremgår heri, at en Østlig Ringvejsforbindelse i kombination med et Metrostop på Refshaleøen forventes at danne det infrastrukturelle grundlag for den forventede fremtidige byudvikling af selskabets arealer på Refshaleøen.

Refshalevej 151, 1. sal, 1432 København K
Telefon: + 45 3254 3221 - Fax: + 45 3296 6035 - E-mail: mail@refshaleoen.dk - www.refshaleoen.dk
Bankforbindelse: Danske Bank A/S, reg. nr. 4316 kontonr. 4316 034 438

Refshaleøen Holding A/S
Cvr. nr. 31 78 49 21
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S
Cvr. nr. 78 87 01 17

Selskabet hæfter sig derfor ved, at det i regeringsgrundlaget for den siddende regering anføres, at der skal igangsættes en undersøgelse af en østlig ringvej i København, og at en sådan undersøgelse blandt andet skal belyse finansieringsmulighederne.

Refshaleøens Ejendomsselskab anmoder derfor om, at Københavns Kommune forud for udarbejdelsen af Kommuneplan 2019, det vil sige primo 2018, vil indbyde selskabet til dialog omkring byudvikling af selskabets arealer på Refshaleøen.

Udvikling i den mellemliggende periode – mellem værft og ny bydel

Men selvom en byudvikling af Refshaleøen endnu ikke er igangsat, betyder det ikke, at området ligger passivt hen. Øen har siden værftet lukkede i 1996 gennemgået en udvikling, hvor området har fået tilført en ny identitet gennem en bred vifte af midlertidige aktiviteter og anvendelser.

Området indtager i dag en central placering i byens forenings- og kulturliv, ligesom området rummer en række små og mellemstore virksomheder indenfor særligt de kreative erhverv. Det er derfor vigtigt, at området er forsynet med en kollektiv infrastruktur, der kan betjene de mange mennesker, der i dag benytter øens muligheder.

På den korte bane er det et stort fremskridt, at havnebussen i dag sejler til Refshaleøen samt at Refshalevej er blevet forlænget med cykel- og gangsti. Havnen udgør dog stadig en væsentlig barriere, og her vil en cykelbro fra Kastellet til Refshaleøen kunne bidrage yderligere til områdets udvikling, ligesom det vil skabe bedre sammenhæng i det københavnske supercykelstisystem, som det er beskrevet i Fingerplan 2013.

Men også på områderne omkring selskabets arealer sker der i disse år en udvikling. Selskabet appellerer derfor til at kommunen i dens planlægning indtænker Refshaleøen, når eksempelvis Amagerværket udvikles i de kommende år, så udviklingen ikke risikerer at begrænse de fremtidige byudviklingsmæssige muligheder på Refshaleøen.

Amagerværket er en del af kommunens klimaplan, ligesom opførelsen af større vindmøller. I forbindelse med planprocessen for store vindmøller på Lynetten, lykkedes det Københavns Kommune og Refshaleøens Ejendomsselskab at nå til enighed om en løsning, der netop ikke ville begrænse de byudviklingsmæssige muligheder i betydelig grad (se bilag). Selskabet opfordrer afslutningsvist til, at der tænkes i samme baner omkring eksempelvis Amagerværket, så projekterne tænkes ind i en sammenhæng med den fremtid, som kommunen allerede lægger til grund for sin egen planlægning.

Refshalevej 151, 1. sal, 1432 København K
Telefon: + 45 3254 3221 - Fax: + 45 3296 6035 - E-mail: mail@refshaleoen.dk - www.refshaleoen.dk
Bankforbindelse: Danske Bank A/S, reg. nr. 4316 kontonr. 4316 034 438

Refshaleøen Holding A/S
Cvr. nr. 31 78 49 21
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S
Cvr. nr. 78 87 01 17

Med ønsket om et fortsat konstruktivt samarbejde omkring udviklingen af selskabets arealer på Refshaleøen.

Christian Herskind,
Adm. direktør,
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Bilag: Notat om forhandlinger mellem Københavns Kommune og Refshaleøens Ejendomsselskab

Refshalevej 151, 1. sal, 1432 København K
Telefon: + 45 3254 3221 - Fax: + 45 3296 6035 - E-mail: mail@refshaleoen.dk - www.refshaleoen.dk
Bankforbindelse: Danske Bank A/S, reg. nr. 4316 kontonr. 4316 034 438

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

NOTAT

06-08-2012

Sagsnr.
2011-139492

Dokumentnr.
2012-518621

Sagsbehandler
Claus Bjørn Billehøj

Notat om forhandlinger mellem Københavns Kommune og Refshaleøens Ejendomsselskab

På baggrund af et planforslag fra Københavns Kommune, der muliggør placering af vindmøller på Lynetten (vedtaget af BR den 17. november 2011), har Københavns Kommune og Refshaleøens Ejendomsselskab gennemført et forhandlingsforløb. Formålet har været at skabe enighed mellem parterne om rammerne for evt. kommende vindmøllers påvirkning af de langsigtede byudviklingsmuligheder på Refshaleøen.

Det skal indledningsvist bemærkes, at der fra Københavns Kommunes side tages forbehold for endelig politisk godkendelse og det skal understreges, at de forhandlinger, der er gennemført alene handler om **vindmøller på Lynetten og derfor skal ses inden for rammen af BR's** vedtagelse herom den 17. november 2011, samt at alle konkrete spørgsmål om byudvikling på Refshaleøen reguleres i anden sammenhæng.

Københavns Energi (herunder benævnt KE) har været inddraget i drøftelserne i forhold til det konkrete vindmølleprojekt og tekniske forhold herom.

Der er enighed mellem parterne, herunder benævnt KK (Københavns Kommune), RE (Refshaleøens Ejendomsselskab) om:

1. At KK vedtager et plandokument, der åbner mulighed for, at der kan etableres 3 vindmøller af op til 125 meter på Lynetten.

2. At KK som ejer af KE vil bede KE som operatør fremsende et konkret vindmølle andragende til KK som planmyndighed, om at KK inden for rammen af det i punkt 1 nævnte plandokument skal igangsætte den konkrete planlægning, der muliggør etablering heraf, herunder en VVM.

3. At denne planlægning vil respektere evt. kommende byudvikling på Refshaleøen ved at sikre at støj, skygge og øvrig gene, samt anden påvirkning af Refshaleøen følger en linje, der flugter den nordlige mole på den dok, der er på Refshaleøens østlige side (se kortbilag). RE vil blive involveret tæt i denne planproces.

   Det skal i den forbindelse bemærkes, at RE overfor KK har oplyst, at RE forventer, at denne linje ikke overskrides med støj fra de opstillede vindmøller på 37 dB (A) eller højere ved vindhastigheden 6 m/s og 39 dB(A) eller højere ved vindhastigheden 8 m/s. Ligeledes må de opstillede vindmøller ikke kaste skygge ud over denne linje i 10 timer eller mere om året. Det er aftalt mellem KK og RE at disse forhold præciseres i en aftale mellem RE og KE som operatør og at KK vil bakke op herom.

4. At KK som ejer af KE vil bede KE om at søge at opkøbe de eksisterende vindmøller på Lynetten og afvikle disse snarest samt at KK som ejer af KE vil bede KE tage kontakt til RE med henblik på forhandling om eventuel fælles finansiering heraf. Alternativt kan det aftales mellem KE og RE, at de nye vindmøller på Lynetten først opsættes i 2018, hvilket er samtidig med at de eksisterende vindmøller på Lynetten skal nedtages, hvormed udgifter til en "tidlig" nedtagning undgås.

5. At KK som ejer af KE vil bede KE søge indgå en aftale med RE om, at der skal opnås enighed mellem disse parter om, at RE har option på nedtagning af 1, 2 eller 3 af de nye møller på Lynetten fra 2021, såfremt de måtte ønske at gøre brug af denne mulighed. Et element i en sådan aftale er en model for medfinansiering heraf, hvilket RE ønsker at bidrage aktivt til.

   Det skal i den forbindelse bemærkes, at RE overfor KK har oplyst, at RE forventer, at de nye møller nedtages senest i 2040. Det er aftalt mellem KK og RE, at disse forhold præciseres i en aftale mellem RE og KE.

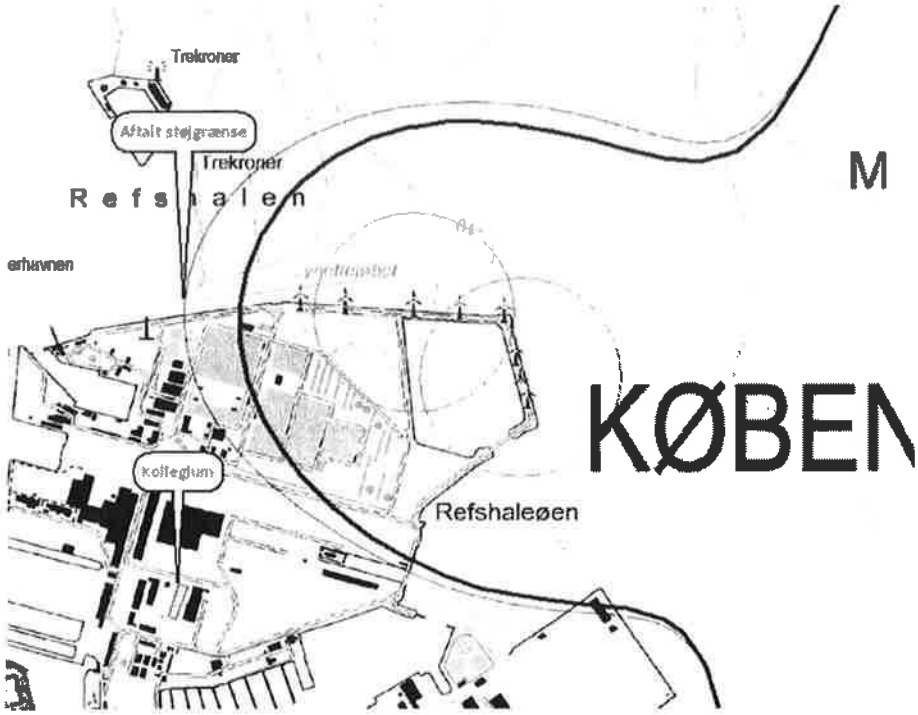
6. At RE arbejder for at etablere et landbaseret solcelleanlæg på Refshaleøen og at KK såfremt dette bliver aktuelt vil arbejde for at tilvejebringe det fornødne plangrundlag herfor.

7. At det er en forudsætning for nærværende notat, at det konkrete vindmølleprojekt KE skal etablere samlet set skal være rentabelt.

8. At det er en udtrykkelig forudsætning for RE´s accept af nærværende notat, at der forud er indgået bindende aftaler med KE omkring punkt 3, 4 og 5.

9. At RE's tilslutning til nærværende notat bortfalder såfremt det er en anden operatør end KE der påtænker at opstille vindmøller på Lynetten.

Kortbilag:


Trekroner
Aftalt støjgrænse
Trekroner
Refshalen
M
KØBEN
Kollegium
Refshaleøen

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Frank Buch-Andersen

Navn:
Frank Buch-Andersen
Virksomhed / organisation:
Ejendomsselskabet Frb. ApS
Postnr:
2690
By:
Karlslunde
Adresse:
Metalgangen 9C

Se vedhæftede fil

Materiale:
Høringssvar Kommuneplan 15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10625

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 15.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Rent Estate A/S
Metalgangen 9C
2690 Karlslunde
Tlf. +45 7022 0029
CVR 21 63 44 03
www.rentestate.dk

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuspladsen 1
1599 København K

13. oktober 2015

Høringssvar til" Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by"

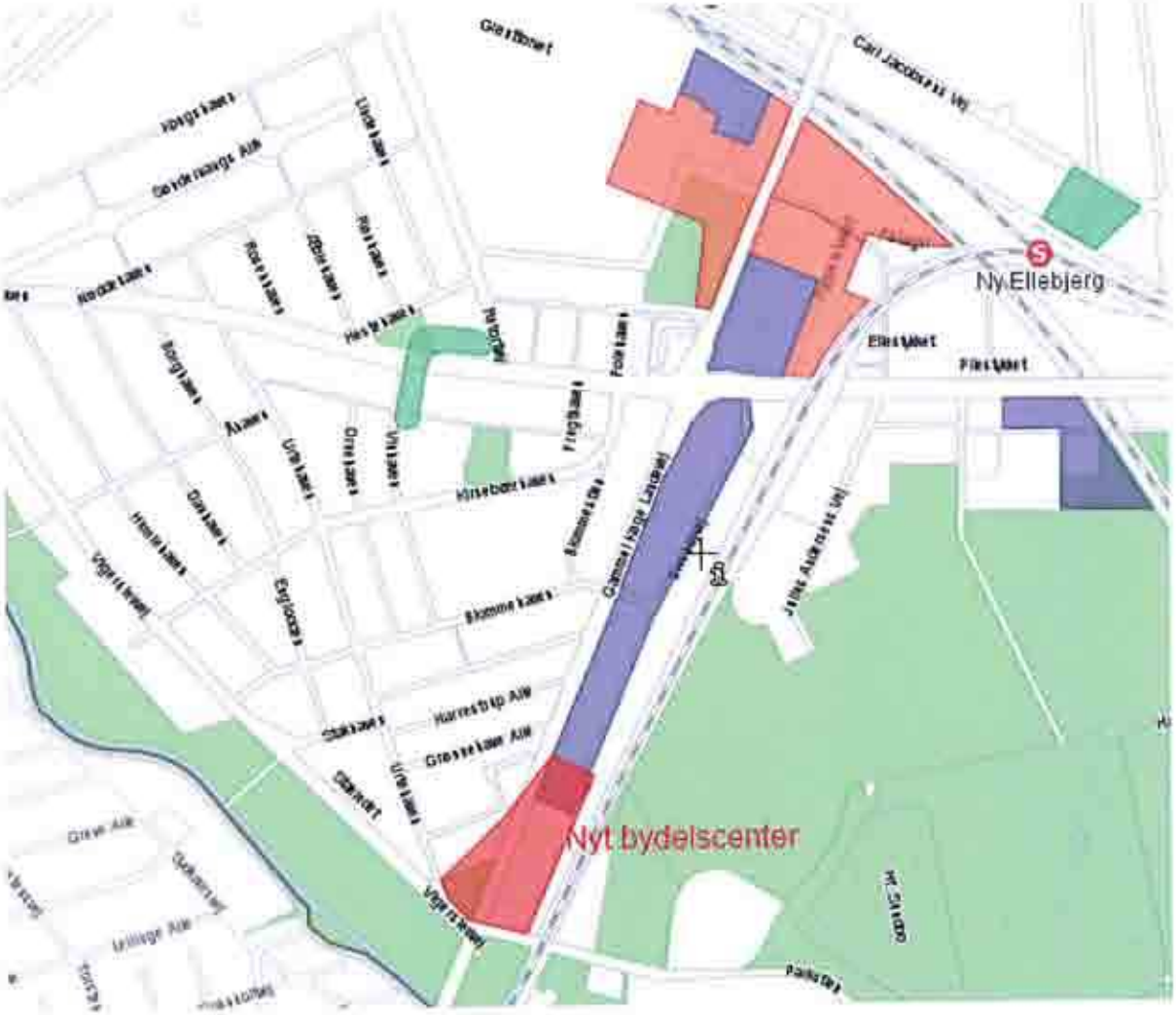
Vedr. ejendommen Gammel Køge Landevej 135, Matrikel 3125, Vigerslev, København.

I forslag til Kommuneplan 2015 fastholder Københavns Kommune området til handel med særligt pladskrævende varer.

Vi foreslår at man, ligesom det er gjort i modsatte ende af området for særligt pladskrævende varer, ved Følager og Ny Ellebjerg station, integrerer det lille lokalcenter på hjørnet af Vigerslevvej og Gammel Køge Landevej i området, ved at omdanne lokalcenteret til bydelscenter og udvider rammerne således at det også kan benyttes til handel med dagligvare.

Derved skabes bedre muligheder for borgerne, for at handle og giver sammenhæng for hele området langs Gammel Køge Landevej, fra det nye udviklingsområde ved Grøntorvet og ned til kommunegrænsen. Endvidere giver dette samtidig en ordentlig afslutning på området med muligheder for både at handle stort og småt i begge ender af området.

Forslaget skal ses i lyset af karakteren af alle de boliger som ligger op til netop området ved Vigerslevvej og Gammel Køge Landevej, hvor de for hovedpartens vedkommende er bygget i 1950'erne og 60'erne, og er beboet af voksne og seniorer. Beboer som vil betragte det som en styrkelse af nærområdet, med netop et nyt bydelscenter, således at det vil være muligt at handle, uden at skulle tage transport først.



Såfremt det fremsendte giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger, hører jeg gerne nærmere.

Med venlig hilsen
Rent Estate A/S
Frank Buch-Andersen

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Rut Di Ponti Jesus

Navn:
Rut Di Ponti Jesus
Postnr:
1440
By:
København
Adresse:
Mælkevejen 85B 2, -3

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle arbejder for en bæredygtig udvikling, vedligehold og forbedringer af deres nærmiljø.
Ændres anvendelsen af området, fra beboelse til park, står man ikke alene over for en driftmæssig opgave med høje omkostninger, man skubber også biodiversiteten for Københavns området i en negativt retning.
I kraft af den måde christianitterne har plejet og vedligeholdt voldanlægget og de grønne arealer, har der udviklet sig et diverst flora- og fauna liv. Endvidere er området på Københavns top tre, hvad angår arealer med høj naturværdi, hvilket også fremgår af DMU's rapport omkring naturkvalitet i bynatur.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.

En idé er, med de tendenser vi ser overalt i verdens metropoler med byhaver og grøn byudvikling, at I opretter en ny farvekategori i jeres byplansværktøj, der medtænker denne særlige crossover mellem beboelse, erhverv, institutioner og rekreativt område.

Jeg vil derfor opfordre til både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, så der fortsat kan bo mennesker på fortidsmindet, samtidig med at de nautrmæssige og kulturelle værdier sikres og der også fortsat kan komme besøgende.

Mvh,
Di Ponti

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10643

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Kjeld A. Larsen

Navn:
Kjeld A. Larsen
Virksomhed / organisation:
Rådet for Bæredygtig Trafik
Postnr:
2200
By:
København N
Adresse:
Nørrebrogade 39, 1.
Øvrige kontakt- oplysninger:
dette tilrettede høringssvar erstatter det først indsendte dateret den 7. oktober

København den15. oktober 2015

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015, herunder den ledsagende Miljøvurdering

Overordnet kommentar
Rådet for bæredygtig trafik undrer sig over, at kommuneplanforslaget ikke omfatter et selvstædigt afsnit vedrørende en vision for trafikudvikling. Der er intet andet emne, som i den grad kan hidse borgerne op imod hinanden. Trængselsproblematikken og dens afledte miljøkonsekvenser betragtes af de fleste københavnere som kommunens overskyggende udfordring, som vi i fællesskab må finde nødvendige strategier for at løse. Denne nødvendighedens politik skjules ved, at trafikpolitikken splittes op på flere hovedafsnit. Eksempelvis bliver indbyggede modsætninger i kommunens trafik- og klimamålsætninger vanskelige at overskue. Samtidig undlader kommuneplanforslaget at omtale og perspektivere flere af kommunens planlagte trafikinitiativer. En enstrenget bestræbelse på at diskutere løsninger på trafikproblematikken bliver således umulig. I de følgende kommenteres kommuneforslagets forskellige afsnit med trafikpolitiske ansatser.

Samarbejde på tværs af kommunegrænser og med Skåne
I kommuneplanforslagets sidste kapitel ”Greater Copenhagen” fastslås, at det er i ”alles interesse at finde gode infrastrukturløsninger”, og der peges på et dagligt spild på ”160.000 timer i bilkøer i Hovedstadsområdet, hvilket årligt koster samfundet 10 mia. kr.”. Det er oplagt, at man ved en planmæssig satsning på en mere stationsnær lokalisering af fremtidige arbejdspladser kan spare meget unødigt transportarbejde. Kun omkring 40 % af arbejdspladserne i Fingerplanområdet er placeret stationsnært, og store arbejdspladser som amts- / regionshospitalerne er typisk - og bliver typisk fortsat - fejlplaceret set ud fra et stationsnærhedsprincip. Men visionen om ”En reduktion i bilpendling og forbedring af fremkommelighed” forbliver på floskelplanet. Der er absolut ingen planer om et interkommunalt / interregionalt politisk samarbejde for at koordinere en lokalisering af fremtidige arbejdspladser. I stedet for en intens konkurrence om tiltrækning af arbejdspladser kunne en forhandlet arbejdsdeling og rækkefølgeplan mellem på den ene side Københavns kommune og kommunerne omkring letbanesamarbejdet i Ring 3 om

udlægning af erhvervsarealer og nødvendige investeringer i kollektiv infrastruktur nedbringe regionen bilpendlingsbehov. Den eneste myndig¬hed, som kunne influere på en sådan koordineret lokaliseringspolitik, er Miljøministeriet som via den senest reviderede Fingerplan har mulighed for påvirkning via grebet rækkefølgeplanlægning. Men ministeriet står svagere og svagere og er under den ny regering nærmest omdannet til en enhed underordnet landbrugserhvervets interesser i Miljø- og Fødevareministeriet.
Hvad angår det ovenfor anførte regnskab for tidsspild og tab af samfundsværdi skal det bemærkes, at de nævnte spildte timer er udregnet ved at sammenligne med en situation, hvor bilisten er ene på vejen. Man skal ligeledes være opmærksom på, at belægningen i biler i myldretiden er nede på omkring 1,05 person pr. bil. Det er disse "tomme" biler, der helt eller delvist ødelægger bustrafikken, sviner og støjer voldsomt. Ud over stationsnær lokalisering er det også afgørende at der ikke som nu bygges så mange parkeringspladser til pendlerne, og da slet ikke i en vis afstand fra stationer.

Trafikkens opsplitning i tre forskellige hovedafsnit
Målsætninger
Kommunens trafikmålsætninger er opridset i kapitel 2. "Grøn boligby", i underafsnittet "Tæt og bæredygtig by omkring stationer" på siderne 16 og 17.
Målsætningerne afspejler status quo. Den overordnede målsætning er fortsat at nå en sammensætning i fordeling på transportformer på min. 1/3 cykler, min. 1/3 kollektiv transport og max. 1/3 biler, målt i antal ture, og at mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være "grøn", dvs. kollektiv transport og cykler. Endelig er det målsætningen, at mindst 50 % af københavnerne skal cykle til arbejde og uddannelse i 2015.
Disse målsætninger ville få en større skarphed og dermed klimarelevans, såfremt måleenheden bliver ændret fra ture til transporterede km, så det vil RBT hermed opfordre kommunen til at få sat på dagsordenen.
Det store problem ved den overordnede grønne målsætning er, at den er et relativt mål og dermed mangler en prioritering: alle trafikformer har mulighed for at vokse, blot den holder sig inden for den omtalte ramme 1/3 til hver transportform. Trængselsproblematikken trylles dermed bort, idet der ses bort fra kommunens begrænsede areal som øvre grænse for trafikvæksten.
Disse målsætninger ville i øvrigt få en større skarphed og dermed klimarelevans, såfremt måleenheden bliver ændret fra ture til transporterede km, så det vil RBT hermed opfordre kommunen til at få sat på dagsordenen.
Et anderledes fokus på et loft over trængselsproblematikken har tidligere været i højsædet, idet BR i januar 1997 besluttede, at biltrafikken i Københavns Kommune ikke måtte overstige niveauet for 1996 – en klar tilkendegivelse af en prioriteringsstrategi.
Der peges med stolthed på den faldende tendens til en reduceret biltrafik siden finanskrisens indtræden i 2008 til trods for et stigende bilejerskab – graf side 16. Samtidig peges på den nedsatte fremkommelighed i samme periode som resultat af især anlæg af nye metrostationer. Hvor længe denne indbyggede modsætning mellem vækst i bilejerskab og reduceret biltrafik kan holde problematiseres ikke, til trods for en forventning om øget biltrafik via forslaget om ændring af gældende parkeringsnormer.

Ændring af parkeringsnormer
Økonomiforvaltningens forslag til ændring af parkeringsnormer ses i kapitel 5. "Sammen om vækst og arbejdspladser", i underafsnittet "Et bredt udvalg af virksomheder og arbejdspladser" på side 63
Forslaget til ændringer af parkeringsnormer udgør en svækkelse af de i forvejen ikke særlig restriktive normer. I områder til blandet boliger og serviceerhverv i tætbyen og byudviklings-områderne, dvs. de såkaldte C-områder, foreslås en forøgelse af parkeringsnormen fra 1 parkerings-plads pr. 200 m2 til 1 parkeringsplads pr. 150 m2. Den foreslåede norm svarer således til den eksisterende norm i områder med serviceerhverv, S-områder. Samtidig forslås indførelse af øget fleksibilitet i parkeringsnormerne i både S-

og C-områder, således at det efter konkret vurdering bliver muligt at kunne gå ned til 1 parkeringsplads pr. 200 m2 eller op til 1 parkeringsplads pr. 100 m2. Det vil selvfølgelig være et fremskridt, såfremt den foreslåede fleksibilitet vil føre til en mere restriktiv parkeringstilladelse, men tiltroen hertil ser ud til at være fraværende, idet Miljøvurde¬ringen af forslaget betegner den foreslåede fleksibilitet som betydningsløs for miljøet, idet man går ud fra at gennemsnitsnormen vil være uændret – Miljøvurdering s. 31.
Argumentationen for svækkelse af p-normerne går på, at kontorarbejdspladser ikke kan tiltrækkes uden de foreslåede ændringer. Argumentationen lyder meget søgt set i lyset af målsætningen om, at mindst 2/3 af væksten i den samlede persontrafik skal foregå med kollektiv trafik eller på cykel, og at nye arbejdspladser og boliger skal ligge stationsnært, hvilket netop skulle overflødiggøre en stadig tilvækst i bilpendling til arbejdspladserne.
I øvrigt besynderligt, at den historiske gæld på 4.000 parkeringspladser, som Københavns kommune føler sig forpligtet til at få etableret, bl.a. i områder med mange almene boliger med få bilejere, og med stigende huslejeomkostninger for samme, ikke omtales i kommuneplanforslaget.

Miljøpolitik
Trafikkens miljøkonsekvenser i form af CO2-udslip, luft- og støjforurening og ambition for løsning heraf er behandlet i kapitel 4. ”Kvalitet i bylivet”, i underafsnittet ”Det er desuden vigtig for København” side 51
Kommunens overordnede klimamålsætning er at blive CO2-neutral i år 2025, hvilket implicerer et fald på ca. 200.000 tons CO2 om året. Udledning af NOx skal reduceres ca. 150 tons om året og partikelforurening i form af PM2.5 skal reduceres med ca. 10 tons årligt frem til 2025. Der er ikke fastsat noget mål for de ultrafine partikler, som ikke måles, men som er de mest skadelige for menneskers helbred, og som i modsætning til de større partikler alene frembringes af den lokale biltrafik.
Alt i alt vil de foreslåede ændringer af parkeringsnormerne føre til mere biltrafik, øget CO2-udslip og øget forurening med NOx og partikler, hvilket fremgår af Miljøvurderingen side 31-32.
Kommunens trafikpolitik er således på kollisionskurs med kommunens miljøpolitik, som åbenbart anses for at have sekundær prioritet, til trods for at kommunens klimaplan i sin tid blev vedtaget af en enig BR. Modsætningen mellem målsætninger på trafik- og miljøområdet fremtræder klart i de opsummerende afsnit i Miljøvurderingen om trafik og klima s. 34: på den ene side vil forslag til ændrede parkeringsnormer stadig understøtte kommunens trafikmål om at mindst 2/3 af væksten i den samlede persontrafik skal forgå med kollektiv trafik og cykling, men på den anden side vurderes den forslåede ændring af parkeringsnormerne ”derfor ikke at understøtte målet om CO2 neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københav-nernes sundhed ikke påvirkes”.
I øvrigt vil vi opfordre kommunen til at ændre sin fremtidige klimamålsætning fra at være CO2 neutral til at være fossilfri, uden bidrag fra tvivlsom biogasfremstilling, og til at ændre sin beregningsmetode for CO2-udslip fra alene at være territorialt begrænset til alternativt at være forbrugsbaseret, således at kommunens og københavnernes reelt betingede klimapåvirkning via alle aktiviteter indregnes, uanset om aktiviteterne foregår inden for eller uden for bykommunens grænser. Rådet for Bæredygtig Trafik har tidligere fremsat denne anmodning over for kommunen.

Forslag til trængselsreduktion og forbedring af de af trafikken skabte miljøproblemer
I forbindelse med den forrige regerings tiltræden var der en forventning om, at trængselsproblemet skulle reduceres betragteligt via indførelse af en betalingsring, et forslag som blev støttet af et flertal af Københavns Kommunes partier. Som bekendt kom der ingen trængselsring, men en Trængsels-kommission blev nedsat for at bidrage med forslag til, hvordan trængslen kunne reduceres – uden en betalingsring.

Alt i alt kan der skitseres tre hovedkategorier af metoder til at reducere den trængselsskabende bilpendling: introduktion af en eller flere former for kørselsafgifter, justering af parkeringsnormer og ændringer i anvendelsen af byens gade- og parkeringsarealer.

Kørselsafgifter
Den politisk forkastede betalingsring er et effektivt trængselsreducerende redskab, men er vanskelig at få på dagsordenen i den allernærmeste fremtid, mens egentlige kørselsafgifter, hvor prisen er baseret på tidspunkt og sted for kørsel, politisk lader vente på sig.

Parkeringspolitik
Den sandsynligvis mest effektive måde at begrænse bilpendlingen på er via parkeringspolitikken. Reduktion i antal parkeringspladser, forhøjede parkeringstakster, tillige med mere restriktive parkeringsnormer er effektive trængselsreducerende metoder. Introduktion af bilfri boligområder er ligeledes en effektiv metode, således som det eksempelvis er foreslået for et byudviklingsområde på Amager af Amager Øst Lokaludvalg. Mange københavnere vil elske at bo i et bilfri boligområde, både blandt de 2/3 husstande som ikke er bilejere og sandsynligvis også blandt bilejende husstande, som er villige til at bevæge sig ud af boligområdet for at få adgang til deres bil. Mange københavnske bilejere bruger primært deres bil i forbindelse med fritidsaktiviteter og behøver ikke at have bilen stående umiddelbart i nærheden af gadedøren.
Rådet for Bæredygtig Trafik har ofte diskuteret det urimelige i, at der automatisk udløses nye parkeringspladser ved forøgelse af bebyggelsesgraden ved stationsnær lokalisering. Det signalerer, at de store investeringer i dyre kollektive trafiksystemer ikke skal bruges af de traditionelle bilpendlere, til trods for et spring i muligheder for anvendelse af kollektiv trafik. Et forslag til ændring i parkeringsnormer kunne eksempelvis være, at nyt byggeri i en afstand af op til 500 m fra station ved højklasset skinnebåren infrastruktur, eksempelvis metrostation og S-tog station, ikke har lov til at bygge andre parkeringspladser end til handicappede bilister og servicetrafik.
Indre By lokaludvalg, hvor Rådet for Bæredygtig Trafik er repræsenteret, har for nylig vedtaget en prioriteringsstrategi for bilparkering i bydelen, som blev indsendt til TMU december 2014 i forbindelse med drøftelse af Parkeringsredegørelse 2015. Lokaludvalgets prioriteringsliste lyder som følger: 1. erhvervsparkering, af- og pålæsning og handicapkørsel, 2. handicapparkering, 3. beboerparkering, 4. elbilparkering, 5. pendlerparkering og privat kundekørsel og 6. reduktion af den gennemkørende trafik, så der er plads til andre aktiviteter, herunder parkering.
En stor del af trængslen i Indre By skyldes de mange p-pladser, som stilles til rådighed af bydelens private virksomheder og af staten for bilpendlere. Det er et oplagt problem at få belyst – og reduceret- omfanget af de statslige og private parkeringspladser, således at der bliver plads til de transportformer, som sættes højere på prioriteringslisten, herunder håndværkeradgang og varetransport.

Ændringer i anvendelsen af gade- og parkeringsarealet
Forslag om introduktion af letbane til supplement af metrosystemet
Alle partier i BR har været meget begejstret for en fortsat metroudbygning i København. Det har skabt og vil fortsat reducere tidsforbruget til transport for rigtig mange københavnere. Hovedproblemet i forbindelse med den fortsatte metroudbygning er, at den ikke bidrager til at reducere den trængselsskabende biltrafik. Metrosystemet bevæger sig ikke ud over kommune-grænsen og tilbyder dermed ikke pendlerne et kollektivt transportalternativ.
Den fortsatte metroudbygnings brugergrundlag bygger først og fremmest på potentielle buspas-sagerer og cyklister. Det afspejler sig bl.a. i strategien Bynet 2019, som godt nok nævnes i Forslag til kommuneplan 2015, men ikke forklares. Bynet 2019 er først og

fremmest en plan for reduktion af bustrafikken i centralkommunerne med omkring 20-25 %, når metroringen står færdig. Problemet med denne busreduktionsstrategi er, at forskellige brugere af det nuværende bussystem får det vanskeligere som brugere af kollektiv trafik, når alene metrosystemet med større gangafstande og trappeforhindringer erstatter busserne, eksempelvis ældre medborgere, handicappede, trafikanter med barnevogne.
Rådet for Bæredygtig Trafik har flere gange i forbindelse med høringsprocesser slået til lyd for satsning på kollektiv skinnebåren trafik på overfladen i form af et letbanesystem. Men Økonomi-forvaltningen og de politiske partier generelt har haft stor berøringsangst for at satse på etablering af letbaner i København, i modsætning til en lang række storbyer i og uden for Europa. En letbane er et sporbaseret transportsystem, som almindeligvis gør brug af elektriske vogne, for det meste i eget tracé, af og til i blandet trafik, let i betydningen let belastning og hurtig bevægelse. Til forskel fra den traditionelle sporvogn bevæger letbanen sig i eget tracé og er dermed adskilt fra vejtrafik, har større kapacitet og hastighed, men færre stop. Til forskel fra tunnelbanesystemet metro bevæger letbanen sig på overfladen og bidrager dermed til regulering af overfladetrafikken, er bemandet med operatør, er lettere, har mindre vognlængde og dermed kapacitet, har flere stop og mindre hastighed, men transporttiden kan konkurrere med metroen, såfremt transporttiden måles efter princippet fra dør til dør. Letbanesystemet er langt billigere og hurtigere at anlægge end metrosystemet. Letbaners rækkevidde kan strække sig langt uden for kommunegrænsen og kan således være et attraktivt alternativ for bilister.
Københavns kommune har kun haft en letbane på tegnebrættet, ad Frederikssundsvejen gennem Tingbjerg-Husum området til Nørrebro station, men letbanen optræder ikke i forslaget til Kommune-plan 2015 som et trafikstrategisk alternativ til forbedring af den kollektive trafik på overfladen, men omtales alene i en halv sætning i afsnittet ”Udvikling af den eksisterende storby” som et middel til at løfte det nedslidte boligområde Tingbjeg-Husum ud af isolationen.
I forhold til den tidlige udgave af Udkast til kommuneplan, som blev forelagt bl.a. lokaludvalgene til kommentering, er der stort set ikke foretaget ændringer. Den eneste ændring, som RBT har kunnet få øje på er, at Økonomiforvaltningen på ny har bragt en undersøgelse af metrolinjen M6 på banen, en linje på 10 km og 14 stationer på tværs af havneløbet. Den vil koste ikke blot en bondegård, men adskillige godser. Og det på trods af, at stat og kommune i forbindelse med vedtagelse af metroafgreningen til Sydhavnen besluttede, at det er sidste gang, at staten yder tilskud til metrobyggeri i København, og staten samtidig overdrog Metroselskabets meget store gæld til Københavns kommune. En satsning på mere metroudbygning vil dermed forøge kommunens i forvejen store gældsforpligtigelser i forbindelse med metrobyggeriet. Så forslaget må vel nærmest betragtes som et fatamorgana uden gang på jorden, for hvem skal i alverden finansiere projektet? Et radialt letbanesystem med udgangspunkt i den planlagte letbanering langs ring 3, som foreslået af Region Hovedstaden, vil have langt større effekt for at begrænse biltrængslen mod København. Det er analysen af et sådant letbanesystem, som Transportminister Hans Christian Schmidt nu ikke mere vil medfinansiere med statslige midler, selv om en sådan analyse blev vedtaget i en forligskreds før folketingsvalget, en analyse som skulle finansieres af Region Hovedstaden og staten i fællesskab, men uden penge fra Københavns Kommune. Københavns Kommune sidder alligevel med i analyse¬gruppen. Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at Københavns Kommune dropper den påtænkte analyse af mere metroudbygning i form af M6 (kommuneplanforslaget side 17), og i stedet for - i samarbejde med Region Hovedstaden - finansierer den analyse af et letbanenet, som den tidligere regering og øvrige forligspartier vedtog at iværksætte. Et skinnebårent letbanesystem vil give bilpendlere et attraktivt kollektivt pendlingsredskab og samtidig via sin beliggenhed i gadeplan bidrage til at reducere bilpendlingen i kommunen.

Letbane kontra CO2-neutralt gasbusprojekt 5A på Frederikssundsvej
Desværre frygter RBT, at Københavns Kommunes og Movias beslutning om at indsætte

gasdrevne busser på linje 5A's rute vil aflede planerne for virkeliggørelsen af en letbane på samme strækning.
Projektet, som er en del af den overordnede målsætning at gøre København CO2-neutral i år 2025, afspejler det problematiske i anvendelsen af CO2-neutralitetsbegrebet i klimastrategien. En henvendelse til Movia har ført til den information, neutralitetsbegrebet alene forholder sig til busdriften. Men problemet er, at den gas, som skal anvendes som drivmiddel, dels stammer fra fossilt gas fra Nordsøen og dels fra omdannelse af gylle fra ubæredygtig svineproduktion, dvs. aktiviteter som er forbundet med CO2-udslip. Så set fra en klimasynsvinkel er det ikke rimeligt alene at forholde sig til den ikke CO2-genererende busdrift, men hele brændstofproduktions-processen bør medregnes i det samlede klimaregnskab. Konklusion: kommunen bør udregne et forbrugsbaseret CO2-regnskab parallelt med det traditionelt udregnede baseret på territoriet.

Genetablering af Ladegårdsåen og konstruktion af biltunnel
Via budgetaftaler er der sat penge af til finansiering af en undersøgelse af genetablering af Ladegårdsåen, fra hvor Bispeengsbuen starter og til søerne. Undersøgelsen skal tillige omfatte en meget omdiskuteret biltunnel under en genetableret Ladegårdså med dertil knyttede ned- og opkørselsanlæg. Generelt virker en biltunnel som en trafikgenerator, idet modstanden fra den øvrige trafik forsvinder, tillige med at ned- og opkørselstilslutninger er pladskrævende anlæg, som ødelægger andre muligheder for anvendelse af byens sparsomme arealer. Selv om Kommuneplan 2015 er en tolvårsplan med tidshorisont til 2027, så nævnes dette dyre og indgribende trafikprojekt ikke med et ord.

Med venlig hilsen
Kjeld A. Larsen
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Materiale:
Kommuneplan KK 2015 RBT Høringssvar rettet udgave.doc [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10680

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommuneplan KK 2015 RBT Høringssvar rettet udgave.doc
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Rasmus Steenberger

Navn:
Rasmus Steenberger
Virksomhed / organisation:
SF Amager
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Kongovej 11
Øvrige kontakt- oplysninger:
22387878

Området Kløverparken (Prags boulevard) er udlagt som perspektivområde, hvilket er fornuftigt. Men hvorfor ikke også området ved den sydlige del af prøvestenen (dvs. omkring prøvestensbroen+B-vej 2)?
Her er anlagt forstadiet til en stor lystbådehavn - hvilket vil give mulighed for en masse byudvikling, da havne som regel vil opfattes som attraktive.

I forhold til tankerne om i første omgang at byudvikle i tilknytning til eksisterende bymæssig bebyggelse, giver det god mening at inddrage dele af prøvestenen, da man allerede planlægger byudvikling langs amagerbanen og amager strandvej.

Så: Et forslag om at inddrage området omkring prøvestensbroen og b-vej 2 som perspektivområde.

Vh Rasmus Steenberger
SF Amager

PS: I lokaludvalg Amager Øst har vi fået henvendelse fra en bygherre, der ønsker at bygge ungdomsboliger i området, men det kan han jo ikke, når området ikke er et udviklingsområde.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10388

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Signe Seest Vikke

Navn:
Signe Seest Vikke
Postnr:
1441
By:
København K
Adresse:
Norddyssen 71a

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.
Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.
I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.
Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.
Med venlig hilsen
Signe Seest Vikke

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10639

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Andreas Bjerre

Navn:
Andreas Bjerre
Virksomhed / organisation:
SKALA arkitekter
Postnr:
1304
By:
København K
Adresse:
Adelgade 17, 5. sal

Høringssvar er vedhæftet som Pdf

Materiale:
Høringssvar vedr kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10723

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedr kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

skala
arkitekter

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Rådhuspladsen 1
1599 København

RÆDERSGADE 3, 3. SAL,
8700 HORSENS

ADELGADE 17, 5. SAL
1304 KBH K

T +45 7248 8222
WWW.SKALA-ARK.DK

Høringssvar vedr. "Kommuneplan 15 – Den sammenhængende by" 14. oktober 2015

På vegne af DIP ønsker SKALA Arkitekter hermed at gøre indsigelse til Forslag til Kommuneplan 2015 vedrørende Gammel Kongevej 11-13, 1610 København V, Matrikel nr.: 4F, Udenbys Vester Kvarter, København.
Idet vi med forslag om opførelse af multifunktionshus i baggård ved overnævnte ejendom har ønske om en kommuneplan, som giver mulighed for fortætning af gårdrum.

Det konkrete projekt omhandler opførelse af en ny bygning i gårdrummet bag Gammel Kongevej 11-13b. Gårdrummet er i dag udlagt til parkeringspladser og giver en række udfordringer i den daglige drift. I tråd med kommunens intentioner om etablering af grønne og sammenlagte gårdrum vil vi således udforme dette hus som "lodret stående grønne haver". Der vil med nærværende projekt være mulighed for at skabe et grønt, aktivt miljø og samtidig løse en række praktiske problemstillinger, som naturligt forekommer i indre by.

Da grunden har en "stationsnær" (600 m) beliggenhed, er denne ideel for udbygning af erhvervsmuligheder jf. kommuneplanens ønsker. I dag huses bl.a. Europcar biludlejning på Gammel Kongevej 13B, hvilket naturligvis øger de trafikale og parkeringsmæssige udfordringer for virksomheden selv, men også for ejendommens øvrige lejere. Europcar anvender i dag et parkeringshus på Nyrupsgade, hvilket giver en øget belastning på trafikken imellem de 2 gader svarende til 150 biler pr. uge. Dette vil kunne undgås ved at opføre nærværende projekt. Europcar er en ekspansiv virksomhed, som fortsat har behov for en bynær beliggenhed.

Bygningen, som Europcar i dag anvender til servicering og klargøring af bilerne, planlægges fjernet og erstattet af denne bygning. Projektet tænkes derfor indrettet med klargøring og servicering i stueetagen efterfulgt af 3 etager med parkeringspladser, for såvel Europcar som ejendommens øvrige lejere. Øverste etage indrettes til kontorlokaler. (Vedhæftet skitseforslag)

Vi vil på den baggrund anmode Københavns Kommune om at indbygge en indfrielse af disse ønsker/ behov i den nye kommuneplan.

Med venlig hilsen

Kurt Ankjær
Adm. direktør / Arkitekt maa / Byggeøkonom MDB

SKALA ARKITEKTER A/S
ADELGADE 17 - 1304 KØBENHAVN K
RÆDERSGADE 3 - 8700 HORSENS

MOBIL 2999 6600

GL. KONGEVEJ
- DET GRØNNE PARKERINGSHUS

skala arkitekter

IALOGSKITSE - Forslag 02

ÅRINGSSVAR VEDR. "KOMMUNEPLAN 15 - DEN SAMMENHÆNGENDE BY"

skala arkitekter | Gl. Kongevej

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jacob Gade

Navn:
Jacob Gade
Virksomhed / organisation:
Skanska A/S
Postnr:
1561
By:
København V
Adresse:
Havneholmen 25,1
Øvrige kontakt- oplysninger:
60234205
Materiale:
Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret.pdf [1]
Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10663

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar: Kløverkvarteret bør indskrives som fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015

En samlet grundejerkreds indstiller, at Kløverkvarteret (tidligere Kløverparken) indskrives som et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015.

Indledning

Københavns Kommune går nu ind i den afgørende høringsrunde forud for vedtagelsen af Kommuneplan 2015, der overordnet set er en visionær og fremsynet plan.

Københavns Kommune overser imidlertid en strategisk vigtig mulighed for at gøre planen komplet, herunder skabe den sammenhæng i byens udvikling, som Kommuneplanen tilstræber.

En af hovedstadens mest oplagte muligheder i forhold til at realisere ambitionen om at skabe boliger i en sammenhængende by, Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken), er således *stadig* ikke er prioriteret i byens udviklingsplaner. Det til trods for, at Kløverkvarteret med sine 420.000 m^2 vil kunne dække et boligbehov til 10.000 nye københavnere.

Vi indstiller derfor, at Kløverkvarteret rykkes ind i Kommuneplan 2015.

Denne indsigelse vil tydeliggøre og redegøre for, hvorfor Kløverkvarteret passer perfekt ind i kommunens planstrategi 2015 samt hvorfor et første delområde i direkte tilknytning med den eksisterende by bør igangsætte og planmodnes allerede nu.

Kløverkvarteret kort

Kløverkvarteret, ligger i direkte forlængelse af den attraktive del af Amagers rekreative østkyst, men fremstår i dag som et ingenmandsland

En udvikling af Kløverkvarteret betyder, at området åbnes og ryddes op, og at en af Københavns mest forurenede grunde håndteres og gøres tilgængelig for byens borgere. Denne oprydning vil være til gavn for København og byens nuværende og fremtidige borgere.

Kløverkvarterets tre ejere indstiller nu i fællesskab, at Københavns Kommune anerkender områdets udviklingspotentiale og løfter Kløverkvartret ind i byens planstrategi.

Kløverkvarteret som en vital del af Kommuneplan 2015

Med bystyrets forslag til Kommuneplan 2015 tegner der sig en række strategiske temaer, der alle spiller godt sammen med en udvikling af Kløverkvarteret som en naturlig del af København.

Skanska A/S
Havneholmen 25, 1.
1561 København V

Tlf. +45 44 68 06 65
www.skanska.dk

CVR nr. 18 06 23 85

IBAN: DK65 3000 3138 382990
Swift: DABADKKK

Kontaktoplysninger:
Peter Nymann
Mobil tlf. +45 21 68 61 02
Peter.nymann@skanska.dk

1) En grøn boligby

København *mangler* billige boliger. Kløverkvarteret vil kunne opdeles i etaper og indledningsvis kunne benyttes til billige boliger - både almene boliger, lejeboliger samt kollegie- og ungdomsboliger – og på lang sigt til *alle former* for boliger, så byen opnår et blandet kvarter. Kvarteret vil kunne løse en væsentlig del af Københavns boligefterspørgsel.

Kløverkvarteret vil som en ny bæredygtig bydel kunne rumme alle muligheder for at kombinere store grønne arealer med attraktive boligarealer. Kvarteret, der er nabo til Kløvermarkens fredede boldbaner har således mulighed for anlæggelse af både rekreative parkområder, løberuter og let adgang til Amagers grønne områder.

Ved at medtage Kløverkvarteret i kommuneplanen 2015, vil det skabe incitament for grundejerne til at starte en bæredygtig miljø oprensning, med nye innovative grønne løsninger og anvendelse af overskudsjord fra Metrobyggeriet samt igangværende byggerier i København.

Der er med andre ord mange bæredygtige argumenter for at udvikle Kløverkvarteret i etaper som en del af Kommuneplan 2015.

2) En sammenhængende by

Kløverkvarteret er geografisk set det område, der tydeligst forbinder nord og syd Amager med resten af byen. Kvarteret ligger i luftlinje bare to km fra Kongens Nytorv og halvanden km fra Amager Strandpark – to af byens mest prisværdige steder. Ydermere finder man flere af universiteterne lige i nærheden.

Alligevel ligger Kløverkvarteret i dag hen med et plangrundlag til industriformål.

Hvis Kløverkvarteret bliver en del af udviklingsstrategien i Kommuneplanen 2015, vil det understøtte *både* planstrategien om en by, der geografisk hænger bedre sammen *og* en udviklingsdrevet investeringsvillighed som også understøtter visionen om et "Greater Copenhagen".

Også socialt vil en aktivering af grunden kunne skabe sammenhæng. Kløverkvarteret indeholder alle muligheder for at kombinere alment boligbyggeri med private boliger samt opføre daginstitutioner, skoler, sportsanlæg, og rekreative områder.

Hvis Københavns politikere mener "sammenhæng" alvorligt, bør Kløverkvarteret have en plads i Kommuneplan 2015.

3) Kvalitet i bylivet

Kløverkvarteret ligger fantastisk placeret med Kløvermarkens fredede grønne arealer mod sydvest, vandet mod nordøst og Amagers bælte af lystbådehavn og strandpark mod sydøst. Der er

endvidere som nævnt rig mulighed for på selve området at etablere store, offentligt tilgængelige grønne områder, løbestier og cykelruter.

I dag står Kløverkvarteret som det komplet modsatte: Et levn fra en tid, hvor man accepterede en beskidt industrizone langt tættere på centrum. Hvis kvarteret ikke løftes ind i kommunens udviklingsplaner, risikerer København, at området bebygges med flere industrivirksomheder i henhold til det gældende plangrundlag.

Indskrives Kløverkvarteret i kommunens planstrategi, vil grundejerne naturligvis respektere den igangværende industri og være meget opmærksomme på de specielle sikkerhedsforanstaltninger og sikkerhedsafstande, som især aktiviteterne på Prøvestenen kræver.

4) Vækst og arbejdspladser

Ved at gennemtænke Kløverkvarterets nuværende position som industriområde til en mere blandet byfunktion, tilbyder Kløverkvarteret oplagte muligheder for at blande erhverv med boliger. Området vil således kunne spille en fremtrædende rolle som område for iværksætteri, innovation og kulturelle aktiviteter – alt sammen i tråd med kommunens ønske om at skabe arbejdspladser i byen.

En midlertidig aktivering af Kløverkvarteret i kombination med en permanent udviklingsplan for området vil samtidig betyde konkrete arbejdspladser i form af øget aktivitet og byggeri i området.

Hvis ikke kvarteret indskrives i Kommuneplanen risikerer området at falde hen som en inaktiv, tillukket og industritomt uden aktivitet og vækstpotentiale.

Opsummering

Som tydeliggjort herover er der kun gode grunde til at løfte Kløverkvarteret ind i byens strategiske udviklingsplaner.

Der findes ikke bedre, større og mere centralt udviklingspotentiale i København, end det Kløverkvarteret repræsenterer. Dertil kommer, at områdets uforløste potentialer for attraktive kvadratmeter til almindelige borgere samt en bedre sammenhængende by passer perfekt ind i den kommuneplanstrategi, som et flertal af Borgerrepræsentationen er enige om.

Grundejerne har udarbejdet vision for området, men har ingen forudindtagede krav til, *hvordan* Kløverkvarteret skal udvikles. Området giver mulighed for en udviklingsplan i etaper, der tager højde for byens samlede behov på kort og lang sigt. Dette kan ske i et tæt samarbejde, hvor grundejerne bidrager aktivt. Men det kan kun ske, hvis kvarteret inddrages langt tydeligere i Kommuneplan 2015.

Grundejerne er også indstillede på at diskutere forskellige midlertidige løsninger og en generel åbning af området for offentligheden, så kendskabet til kvarteret øges. En indskrivning i Kommuneplan 2015 vil således kunne frigøre væsentlige investeringer fra grundejerne.

Vi indstiller dog først og fremmest, at Kløverkvarteret indskrives som et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015, da dette kan tilføre København langt større værdi.

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

Med venlig hilsen

Skanska A/S	**Øens Invest A/s**	**Kløvermarken A/S**
Peter Nymann-Jørgensen	Thomas Damm	Karsten Kronborg
Adm. direktør	Adm. direktør	Adm. direktør

Bilag 1: Vision for Kløverkvarteret

KLØVERKVARTERET

Udviklingskoncept

Skanska A/S

15.10.2015

Kløverkvarteret udgør det fremtidige aktive forbindelsesled mellem Kløverparken, Amager Bakke og Amager Strand. I dag fremstår området alene som et ingenmandsland, der afskærer tre vigtige københavnerdestinationer.

Med en strategisk udviklingsplan for Kløverkvarteret kan vi kickstarte et nyt aktivt friluftskvarter, der binder en voksende by sammen med et innovativt bolig-, kultur- og erhvervsliv.

HVAD GIVER KLØVERKVARTERET?

Kløverkvarteret tilbyder byen en samlet vifte af unikke fordele :

1. Plads til flere københavnere. Vi kommer Hovedstadens behov for boliger i møde.

2. Bæredygtig byudvikling. Vi igangsætter en miljøhåndtering og klimasikring af et forurenet Kløverparksområde og omdanner det til et rekreativt og aktiv kvarter for byens borgere, dyreliv og miljøet generelt.

3. Flere arbejdspladser i København. Vi udvikler en del af området til serviceerhverv og inspirerer til nye kreative erhverv.

4. Kvalitet i byen. Vi åbner området og skaber en aktiv destination for hele byen. Kløverkvarteret brander København som et trygt, aktivt og attraktivt område og skaber sammenhæng til Østamagers rekreative tilbud.

5. En sammenhængende by. Vi udvikler inden havnetunnellen og metroen er etableret for at sikre lavere grundpriser til gavn for børnefamilier, studerende og byens ″varme hænder″. Den sydlige del af Kløverkvarteret kan udvikles nu uden en havnetunnel og metro.

UDVIKLINGSSTRATEGI

Kløverkvarteret bygger på en robust og strategisk udviklingsplan bestående af to spor

Kløverkvarteret - *et langsigtet spor*

1. Kløverkvarteret imødekommer ønsket om flere almene boliger på attraktive grunde i Københavns Kommune.

2. Kløverkvarteret skaber et nyt byområde med blanding af forskellige boligformer. Københavns Kommune kan påvirke området både midlertidigt og permanent.

3. Kløverkvarteret er bygget op om en organisk etapeopdeling og viderefører udviklingen i de omkringliggende områder.

1. Kløverkvarteret sikrer en langsigtet bæredygtig håndtering af jordforureningen.

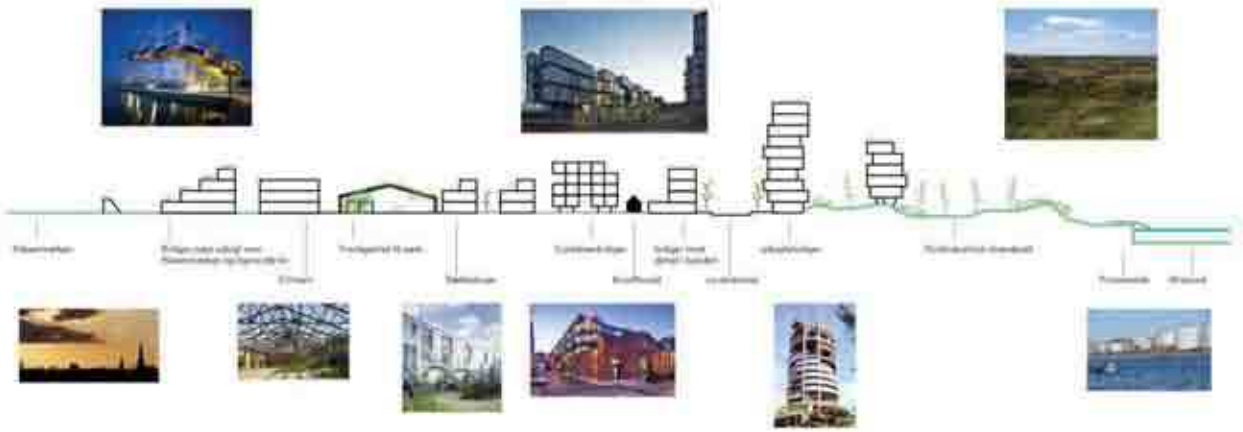
Prøvegrunden – *et midlertidigt spor*

1. Kløverkvarteret skaber et testområde, der bliver foregangseksempel for miljømæssige løsninger for industriområder.

2. Kløverkvarteret skaber en urban strandpark.

3. Kløverkvarteret kommer til at kunne rumme pladskrævende aktiviteter, koncerter mv. tæt på metro.

4. Kløverkvartet giver plads til iværksættere.



IDENTITET

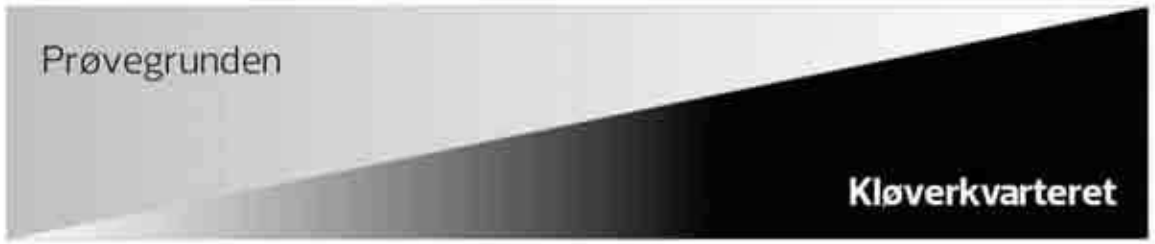
Kløverkvarteret – igangsættes med Prøvegrunden
Kløverkvarteret er Københavns fremtidige permanente, grønne og levende bydel for alle. Kløverkvarteret skaber fornyet sammenhæng i byen og giver adgang til det gode aktive liv midt i byens puls.

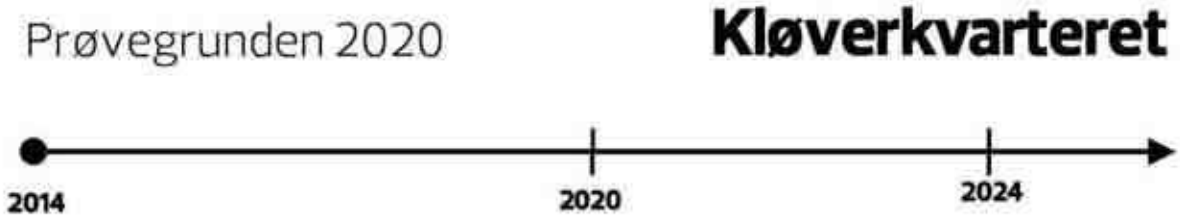
Prøvegrunden ***- frem mod 2020***
Kløverkvarteret bygger på en langsigtet vision om et levende og attraktivt bykvarter, som igangsættes med den midlertidige urbane playground "Prøvegrunden". Her afprøves nye midlertidige måder at bo, bygge og udfolde sig på i byen.

Med områdets postindustrielle rammer som udfoldelsesrum og med udsigt til Prøvestenens rå siloer giver vi plads til et levende, legende og lærende byudviklingsmiljø, hvor storbyens behov for billige boformer og nye livsformer og udfoldelsesformer afprøves i praksis.

Kløverkvarteret – ***frem mod verden***
Kløverkvarteret udgør det samlede byudviklingsprojekt, fra midlertidige funktioner til permanente løsninger. Udviklingsstrategien tager medansvar for byens udvikling med afsæt i et midlertidigt eksperimentarium for fremtidens gode blandede by, der giver plads til alle.

Til gavn for byens borgere og til inspiration for andre byer.





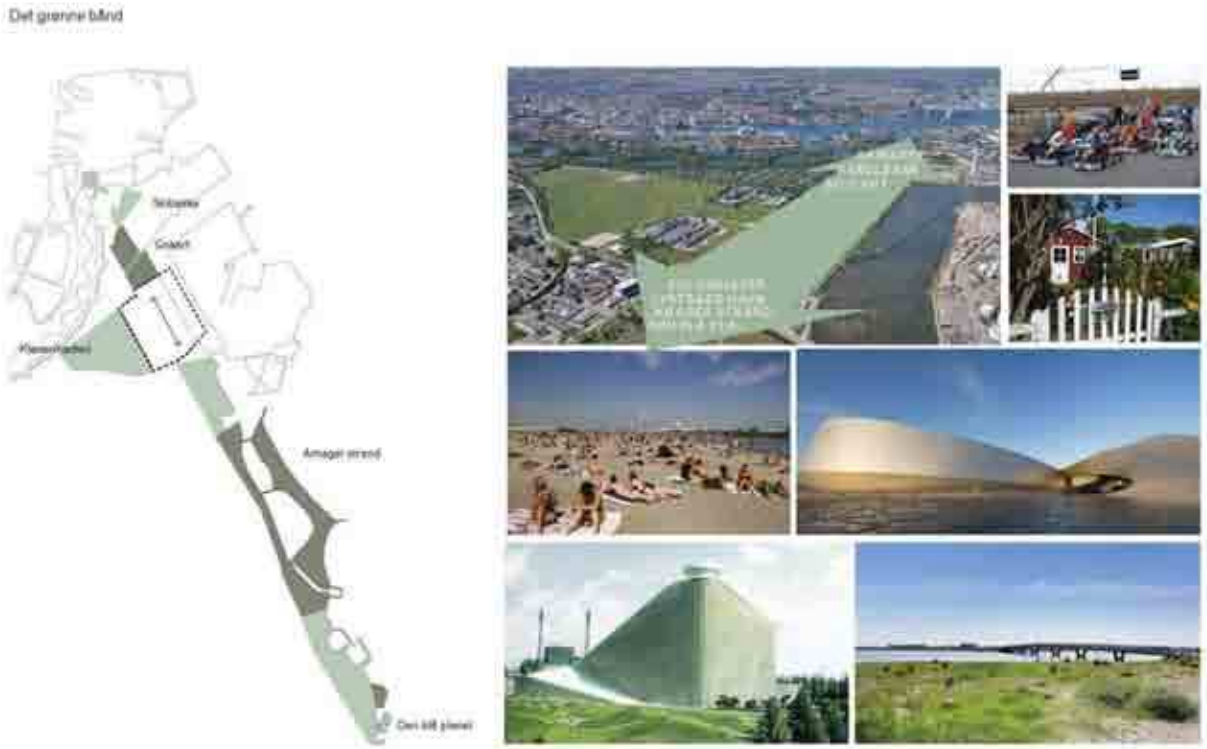
VISION – BYBÅNDET

Området er en del af Amagers østkyst. Et 100% menneskeskabt landskab udviklet gennem de sidste 200 år fra nord mod syd. Området er fladt og inddelt i 3 nord sydgående bånd: Bybåndet, det rekreative bånd og det blå bånd.

1.
Bybåndet et bebyggelsen langs Amager Strandvej. En bebyggelse som i den sydlige del primært består af villaer. Den midterste del omkring Øresund Strandvej har været et stort industriområde som i gennem de sidste 20 å har været under omdannelse til nye boligområder. Mod nord ligger en større kolonihaveforening.

VISION – DET GRØNNE BÅND

2.
Det grønne bånd er området der ligger mellem vandet og Amager Strandvej. Et område som med åbningen af Amager Strandpark, den Blå Planet og den kommende skibakke og lukning af Gasværket er gået fra at være en trist kyststrækning med dårligt lavt badevand og nogle kolonihaver til at være et af Københavns største rekreative områder.



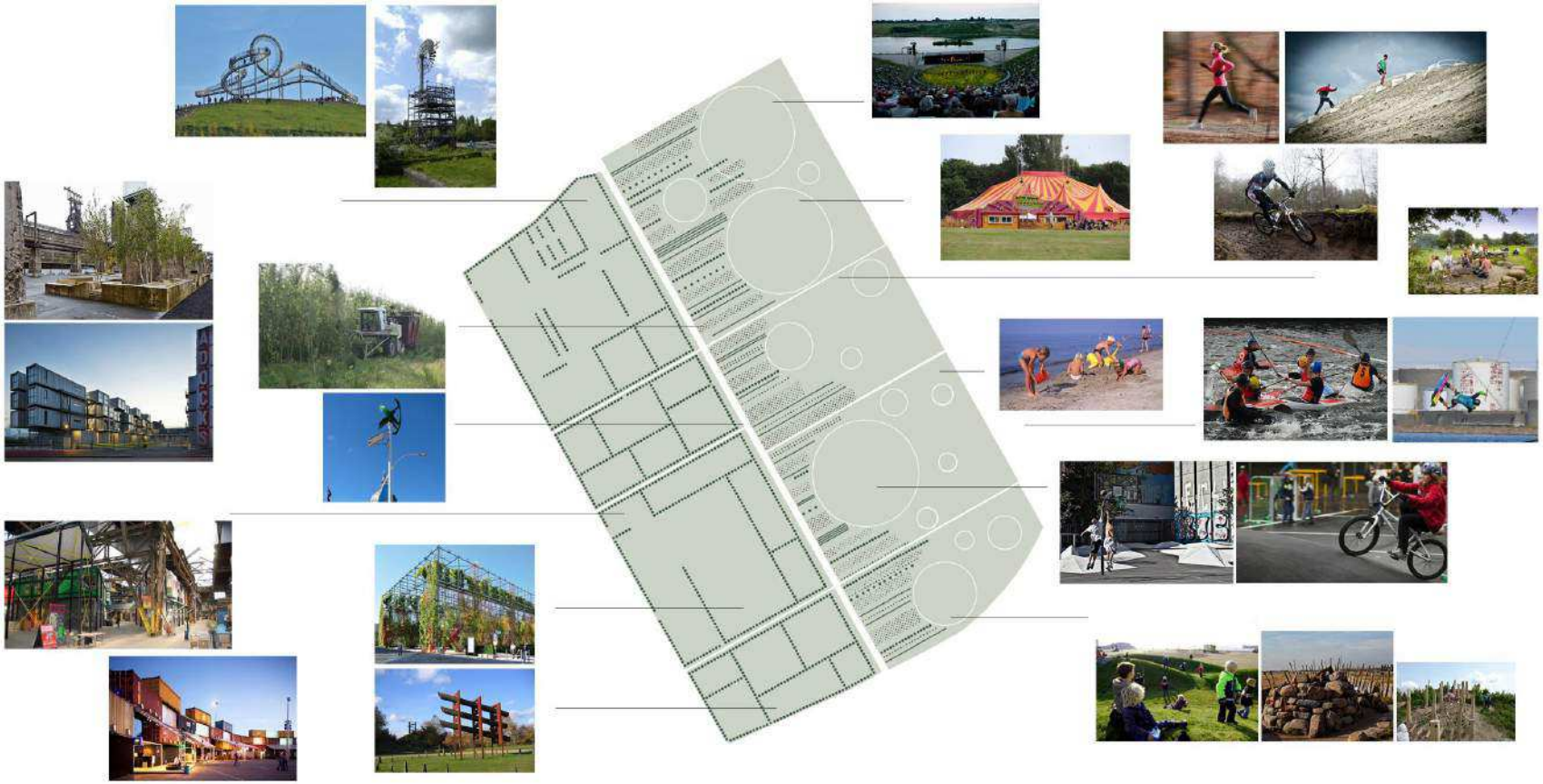
VISION – DET BLÅ BÅND

3. Det Blå Bånd er kysten langs Amagers østkyst. Et vandområde som med sin lave vandstand og stille vand danner ramme om mange vandsportsaktiviteter, såsom kajakroning, roning, havsvømning, kabelwaveboard, kitesurfning og meget andet.

For at skabe sammenhæng med resten af Amager Østkyst har disse tre bånd har været vores afsæt for organiseringen af Prøvegrunden.

Det blå bånd

PRØVEGRUNDEN – AKTIVITETER



PRØVEGRUNDEN – LANDSKABSTYPER

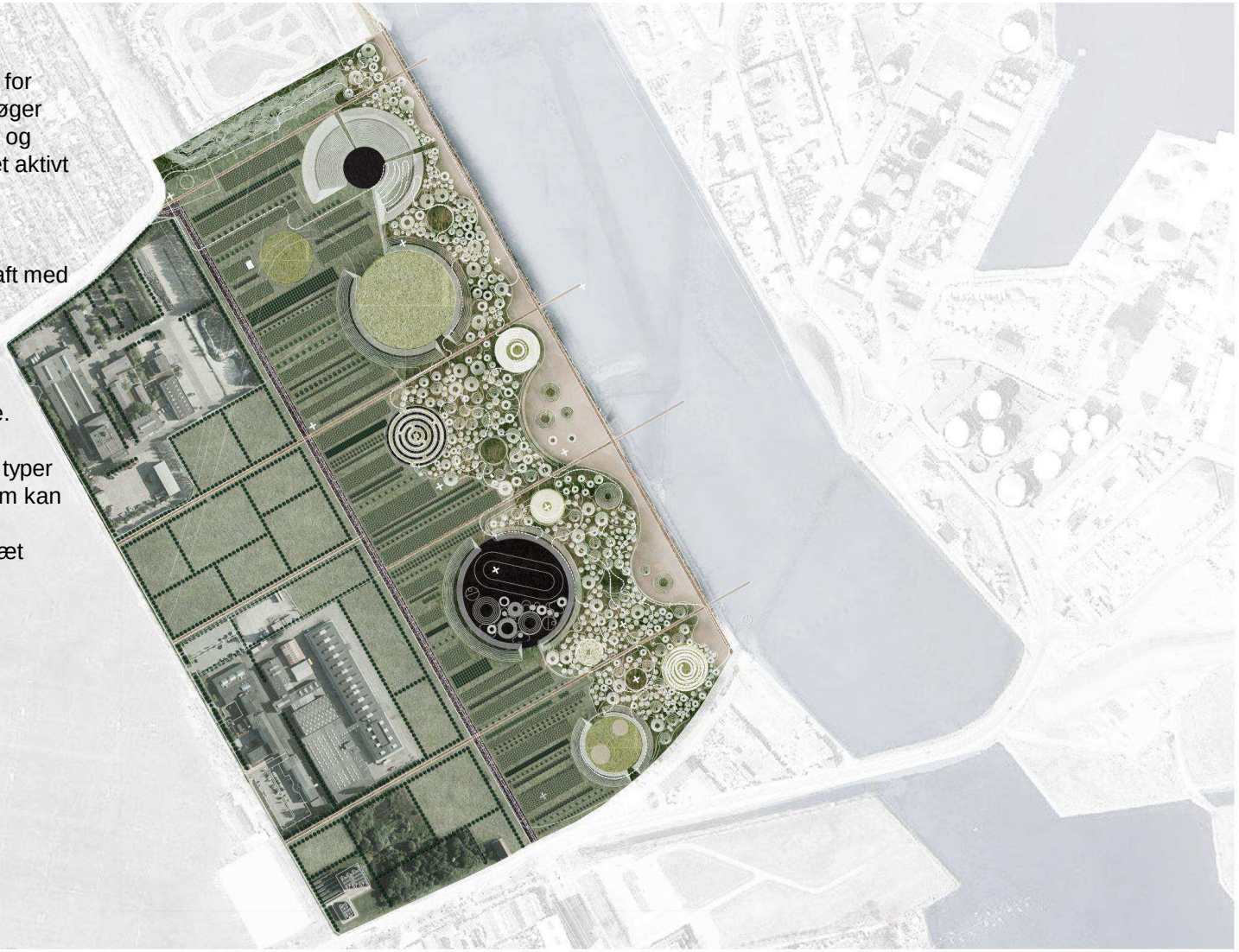
KLØVERKVARTERET MASTERPLAN

Visionen er at skabe en tæt og aktiv friluftsby for børnefamilier, studerende og borgere, som søger fordelene ved at bo sammen tæt på centrum, og hvor der samtidigt er mulighed for at udleve et aktivt friluftsliv både til vands og til lands.

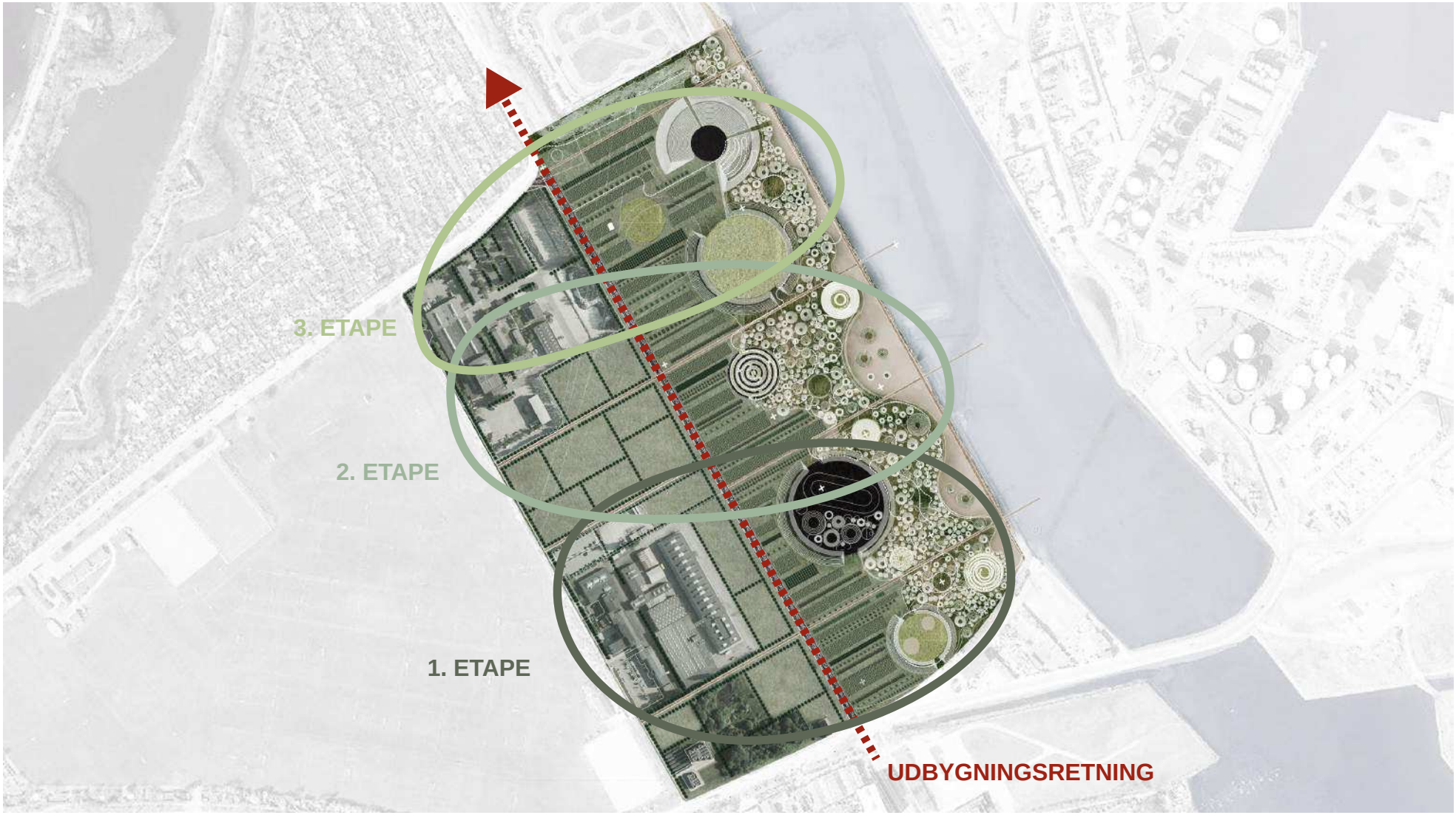
Kløverkvarteret bygger videre på områdets potentialer og sikrer stærk sammenhængskraft med de tilstødende områder.

Kløverkvarteret skal være et område, hvor storbyens borgere kan tage aktiv part i at omdanne området til en aktiv friluftsby for alle.

Et unikt aktivitetslandskab som driver for nye typer aktiviteter og friluftsliv i midten af byen, og som kan ses i sammenhæng med hele Østamagers rekreative kystlandskab. En aktiv frilufts- og tæt boligby, som udvikles i etaper.



VISION - ETAPE



Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Sofie Hjorth Schausen

Navn:
Sofie Hjorth Schausen
Virksomhed / organisation:
DR
Postnr:
1440
By:
København K
Adresse:
Bjørnekloen 374
Øvrige kontakt- oplysninger:
tlf 26369967

Hermed min indsigelse imod at store dele af Christiania, i Kommuneplanen 2015, udlægges som fritidsområde.

I de pågældende områder af Christiania, bor der omkring 200 beboere, som er engageret i at pleje, vedligeholde, forbedre og udvikle områderne.

Beboerne på Christiania værner om naturen og dyrelivet såvel som den historiske kulturarv.

Jeg mener derfor at de områder af Christiania, der er markeret med farven grøn, skal ændres til rød; Boliger og service erhverv.

Christiania er en unik bydel som har en stor kulturel værdi for København og det er derfor vigtigt at den respekteres og udvikles konstruktivt med hensyn til de beboerne der varetager området. Dette mener jeg er vigtigt at skrive ind i kommuneplanen.

Med venlig Hilsen
Sofie

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10613

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Solvej Welding

Navn:
Solvej Welding
Postnr:
1441
By:
København K
Adresse:
Norddyssen 71b

Christiania er ikke en park uden beboere, der bor mindst 181 personer i det berørte område, som alle har et ønske om udvikling og forbedringer af deres nærmiljø.
Christiania vil gerne værne om både den historiske kulturarv og om naturen, men der skal samtidig tages hensyn til, at der bor levende mennesker.
Christiania er et kulturlag, som også skal respekteres og udvikles.
I kommuneplanen for 2015 står der intet om, hvordan man kan værne om disse værdier, samtidig med, at millioner af turister besøger og nedslider området.
Det kræver, at både stat og kommune i samarbejde med Christiania finder en model, der både kan tilgodese det åbne, rekreative område og de forskellige kulturlag, men hvor beboerne samtidig også har ret til at skærme deres privatliv.
Med venlig hilsen
Solvej Welding

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10637

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Lars Bigom

Navn:
Lars Bigom
Virksomhed / organisation:
Sophienberg Gruppen A/S
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Hornemansgade 36A, st.
Materiale:
Høringssvar KP15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10652

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar KP15.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Sophienberg
GRUPPEN

Høringssvar til KP-2015

Vedrørende: Engvej 155-169, 2300 København. S.
Matr.nr. 4249 Sundbyøster, København.

I kommuneplanforslaget er ejendommen udlagt med en C2-ramme, og det er fastlagt, at 50% af byggeretten er udlagt til erhverv. Dette forhold søges ændret så der i kommuneplanen åbnes op for etablering af institutioner i kombination med boliger.

Hensigten er at åbne mulighed for etablering af et plejecenter med naturligt tilhørende boliger så som ældreboliger og seniorbofællesskaber på de arealer, der ellers var udlagt til erhverv.

Begrundelsen for ændringen er, at et plejecenter ud over boliger også er en betydelig arbejdsplads med op til 200 ansatte. De har stor glæde af den stationsnære beliggenhed ligesom brugere af plejecentrets dagtilbud og pårørende vil have stor glæde af den gode tilgængelighed som placeringen kan tilbyde.

Vi er bekendt med, at kommunen tidligere har godkendt etablering af et plejecenter på et areal udlagt til erhverv i Ørestad Syd. Dette plejecenter har været i drift i en årrække og stationsnærheden og centrets bidrag til bymæssigheden gennem den åbne stueetage har været værdiskabende for området.

Vi ønsker med den foreslåede ændring, at opnå det fornødne planmæssige grundlag for at udvikle et samlet nybyggeri på ejendommen, med en blanding af ejerboliger, almene seniorboliger og plejecenter, der vil udgøre et meget attraktivt bidrag til området med åbne grønne områder og udadvendte serviceaktiviteter mod Hedegaardsvej. På den måde vil vi få mulighed for at bidrage positivt til realisering af kommunens aktuelle plejecenterudbud på Amager Øst.

Idet der planlægges opført i alt ca. 29.000 etagemeter, primært boliger med en detailhandels/dagligvare funktion indbygget samt en vis grad af servicearealer i plejedelen, ønskes rammerne for ejendommen ændret fra C2 (150%, med krav om 50% erhverv) til en max bebyggelsesprocent på 185 % uden krav om en

Sophienberg
GRUPPEN

bestemt procent erhvervsareal, samt at fastholde muligheden for detailhandel/dagligvare.

Rammeændringen fra C2 til C3 understøttes endvidere af den umiddelbare stationsnærhed.

I henhold til fuldmagt og på vegne af PFA Blue Star Ejendomme P/S

København d. 15. oktober 2015
Sophienberg Gruppen A/S

Lars Bigom

Københavns Kommune
Center for byggeri
Njalsgade 13
2300 København S

København, den 13. okt. 2015

FULDMAGT

Vedr.: Ejendommen: Engvej 155-169, 2300 København S
Matr.nr. 4249 Sundbyøster, København
Høringssvar til kommuneplan 2015

Undertegnede er ejer af ejendommen beliggende Engvej 155-169, 2300 København S, giver hermed fuldmagt til:

Sophienberg Gruppen A/S
Hornemansgade 36A, st.
2100 København Ø
Att.: Lars Bigom

Så denne på vore vegne kan uploade / fremsende høringssvar f.s.v.a. kommuneplan 2015.

København, den 8/10 -2015

PFA Blue Star Ejendomme P/S

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Anders Nielsen

Navn:
Anders Nielsen
Virksomhed / organisation:
Spadestik Byg
Postnr:
2500
By:
Valby
Adresse:
Bjørnsonsvej 46
Øvrige kontakt- oplysninger:
21492495

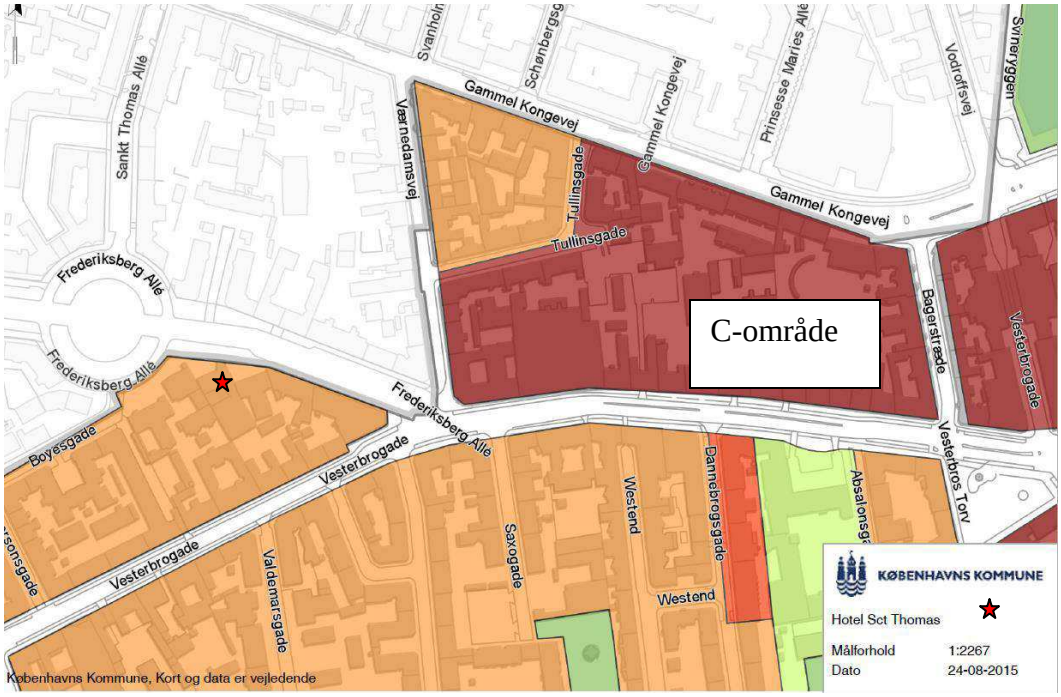
Ønske om ændring af rammeområde for mindre del af Frederiksberg Allé. Redegørelse og fuldmagt er vedhæftet

Materiale:
Høringssvar vedr Frederiksberg Allé.pdf [1]
Fuldmagt Sct Thomas hotel.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10151

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedr Frederiksberg Allé.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt Sct Thomas hotel.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar vedr. kommuneplan 2015
Del af B-område på Frederiksberg Allé



På vegne af ejerne af Hotel Sct. Thomas indsendes hermed forslag til ændring af kommuneplanen for et delområde.

Baggrund

Hotel Sct. Thomas ligger på Frederiksberg Allé 7 og indeholder i dag 4 etager samt udnyttet tagetage. 4. sal er i dag boliger med en uhensigtsmæssig adgang via hotellet.

Boligerne kan med stor fordel placeres andre steder i byen, da de med nuværende beboersammensætning udgør en støjplage for beboerne i specielt Frederiksberg Alle 5. Endvidere er boligerne med flade skråvægge i det meste af boligen ikke af særlig høj brugsmæssig kvalitet.

På Frederiksberg Allé 9 ligger Frelsens Hærs hovedkvarter med kirke og kontorer mv., hvilket vil være status quo i overskuelig fremtid. Frederiksberg Allé 1-3 er en erhvervsejendom.

Forslag

Vi foreslår at ejendommene Frederiksberg Allé 7-9 får ændret kommuneplanstatus, således de fremover gøres til en del af nærliggende C-område i området mellem Værnedamsvej og Bagerstræde.

Ejendommene Frederiksberg Allé 1-5 kan evt. medtages, såfremt kommunen og ejerne skønner det hensigtsmæssigt med et mere sammenhængende område.

Visioner i relation til kommuneplan 15

> Den kommuneplan, du sidder med i hånden, er fokuseret på netop de to ting: At styrke københavnernes livskvalitet og at skabe vækst. Vi er optaget af, at de eksisterende kvarterer i byen og de udsatte områder udvikles.

Ovenstående uddrag af kommuneplanen rammer meget godt ind i visionerne for udviklingen af Sct. Thomas Hotel. De nedlagte boliger på 4. sal vil blive etableret som erstatningsboliger andetsteds i byen.

Et par "problematiske" boliger flyttes til et område, hvor de bedre kan rummes. Hermed højnes livskvaliteten for både beboerne og naboerne i området.
Flytningen af boligerne muliggør en udbygning af hotellet "opad" som skaber vækst både af turistovernatninger og arbejdspladser, herunder mindst 4-5 i selve hotellet. Denne udbygning er tænkt at ske via en ny dobbelthøj tagetage i klassisk stil og bliver en ariktektonisk forskønnelse af bygningen og området.

Udviklingen vil i øvrigt medføre en mere"grøn" profil for hotellet, da et nyt velisoleret tag muligvis med solceller integreret medfører en betragtelig reduktion af energiforbruget pr. værelse.

Nutid

Forhåbentlig fremtid

Fuldmagt

Hotel Sct Thomas A/S, CVR nr. 24240576 Frederiksberg allé 7, 1621 Kbh. V, matr nr. 282 giver hermed fuldmagt til ansøgning om at indsende høringssvar om kommunenplan 2015 af lejligheder på 4. sal.

Firma.

Spadestik Byg Aps

Bjørnsonsvej 46

2500

Att. Anders Nilesen

Fuldmagten er gældende fra 2. Sep. 2015 og indtil den tilbagekaldes.

København V. d. 2/9-2015

Hotels Sct Thomas A/S

René Olsen

Turgut Firat

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Strunge Jensen

Navn:
Jesper Strunge Jensen
Virksomhed / organisation:
Strunge Jensen A/S
Postnr:
2680
By:
Solrød Strand
Adresse:
Solrød Center 29, 2. sal
Materiale:
Indsigelse-forslag - Nordre Frihavnsgade 70.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10614

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse-forslag - Nordre Frihavnsgade 70.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

www.strunge.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning

Att.: Mads Lauersen

SAG NR	VOR REF	DERES REF	DATO
	JSJ		13.10.2015

NORDRE FRIHAVNSGADE 70. 2100 KØBENHAVN Ø.

VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2015

UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK.

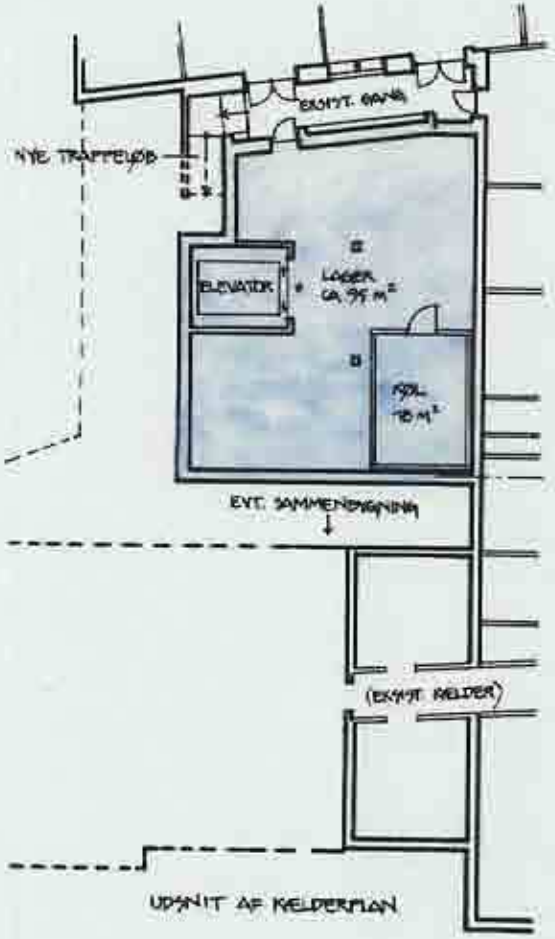
Med henvisning til vedlagte plantegning skal vi hermed på vegne af Kræftens Bekæmpelse, som er ejer af ejendommen, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen gives mulighed for, at den eksisterende Netto-butik kan udvides ind i det eksisterende gårdområde. Den fremtidige butik bliver på i alt 1.208 m² inklusive personalefaciliteter, og da ejendommen ligger under ramme-id: 4.004, som er udlagt til bymidte, holder udvidelsen sig inde for de maksimale tilladte butiksstørrelser i området.
Indsigelsen/forslaget kræver således alene at det sikres, at der til udvidelsen, kan opnås en reservation på 346 m² af den samlede ramme, der i området er udlagt til dagligvarehandel.
Som følge af efterårsferie har det ikke været muligt at få en underskrevet fuldmagt fra ejer. Fuldmagten eftersendes i starten af næste uge.

Med venlig hilsen

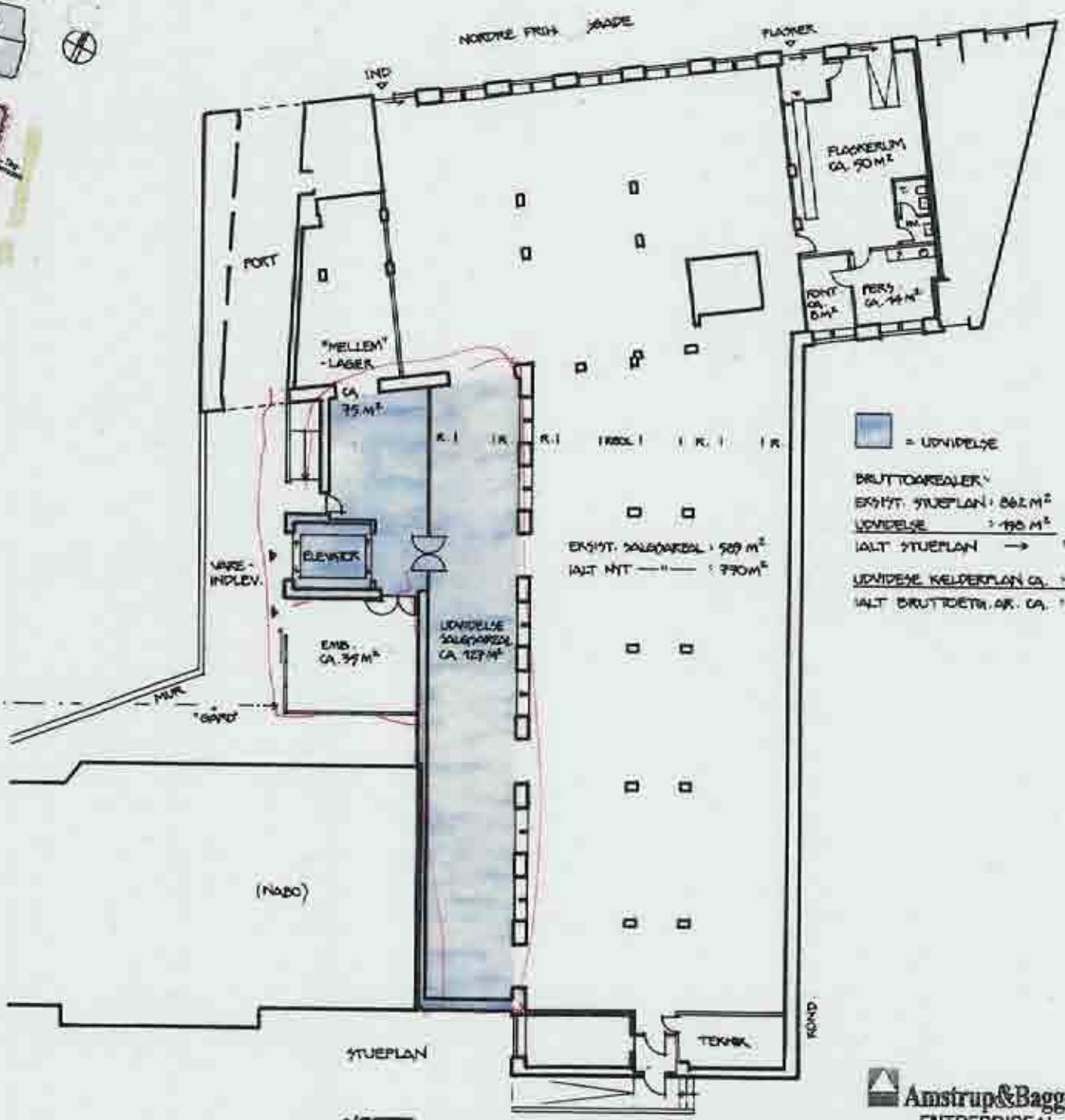
Jesper Strunge Jensen

Bilag 1: Plantegning af ønsket udvidelse

KORTUDSNIT
LOKALPLAN 495



UDSNIT AF KELDERPLAN



STUEPLAN

= UDVIDELSE

BRUTTOAREALER:

EKSIST. STUEPLAN	: 862 M²
UDVIDELSE	: 198 M²
IALT STUEPLAN →	: 1060 M²
UDVIDELSE KELDERPLAN CA.	: 148 M²
IALT BRUTTOETA. AR. CA.	: 1208 M²

0 5 10 M 1:200

NETTO - NDR. FRIHAVNSGADE 70, 2100 KØBENHAVN Ø.
UDVIDELSE SAG NR. 15-14 - 19.9.2015

Amstrup&Baggesen
ENTREPRISE A/S
Lumbyvej 11, indgang B - 5000 Odense C
Telefon 68 16 13 29 - Telefax 68 16 10 48

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Strunge Jensen

Navn:
Jesper Strunge Jensen
Virksomhed / organisation:
Strunge Jensen A/S
Postnr:
2680
By:
Solrød Strand
Adresse:
Solrød Center 29, 2. sal

Indsigelse/forslag til Kommuneplan 2015
Gammel Køge Landevej 198, 2500 Valby

Udvidelse af eksisterende dagligvarebutik.

Materiale:
Indsigelse-forslag - Gammel Køge Landevej 198.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10617

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse-forslag - Gammel Køge Landevej 198.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

www.strunge.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning

Att.: Mads Lauersen

SAG NR	VOR REF	DERES REF	DATO
	JSJ		13.10.2015

GAMMEL KØGE LANDEVEJ 198, 2500 VALBY.

VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2015

UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK.

Med henvisning til vedlagte plantegning skal vi hermed på vegne af Dansk Supermarked A/S, som er ejer af ejendommen, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen gives mulighed for, at den eksisterende Netto-butik kan udvides ind i det eksisterende gårdområde samt mod vej. Den fremtidige butik bliver på i alt 820 m² inklusive personalefaciliteter, og da ejendommen ligger under ramme-id 4.237, som er udlagt til lokalcenter, holder udvidelsen sig inde for de maksimale tilladte butiksstørrelser. Indsigelsen/forslaget kræver således alene at det sikres, at der inden for den samlede ramme der er i området, er udlagt til dagligvarehandel, kan disponeres ekstra 200 m² til denne udvidelse.

Med venlig hilsen

Jesper Strunge Jensen

Bilag 1: Plantegning af ønsket udvidelse
Bilag 2: Fuldmagt fra ejer

Plantegning af ønsket udvidelse

Jesper Strunge Jensen

Fra: Rene Friis Nielsen <rfn@netto.dk>
Sendt: 14. oktober 2015 09:26
Til: Jesper Strunge Jensen
Emne: Fuldmagt

Hermed gives fuldmagt til:

Strunge Jensen A/S
Rådgivende ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2. sal,
2680 Solrød Strand.

De kan på vegne af Dansk Supermarked A/S ansøge om input og ændringer ved følgende butikker der er ejet af Dansk Supermarked A/S:

Netto, Toftegårds Allé 30, 2500 Valby
Netto, Gl. Køge Landevej 198, 2500 Valby
Netto, Tagensvej 47, 2200 København N

Med venlig Hilsen – Best regards,

René Friis Nielsen
Senior Development Manager

Direkte +45 87 78 74 14
Mobil +45 24 34 64 11
E-mail: rfn@netto.dk

Dansk Supermarked
www.dsg.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Strunge Jensen

Navn:
Jesper Strunge Jensen
Virksomhed / organisation:
Strunge Jensen A/S
Postnr:
2680
By:
Solrød Strand
Adresse:
Solrød Center 29, 2. sal

Indsigelse/forslag til Kommuneplan 2015
Tagensvej 47, 2200 København

Udvidelse af eksisterende dagligvarebutik.

Materiale:
Indsigelse-forslag - Tagensvej.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10623

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse-forslag - Tagensvej.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

www.strunge.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning

Att.: Mads Lauersen

SAG NR	VOR REF	DERES REF	DATO
	JSJ		13.10.2015

TAGENSVEJ 47, 2200 KØBENHAVN.

VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2015

UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK.

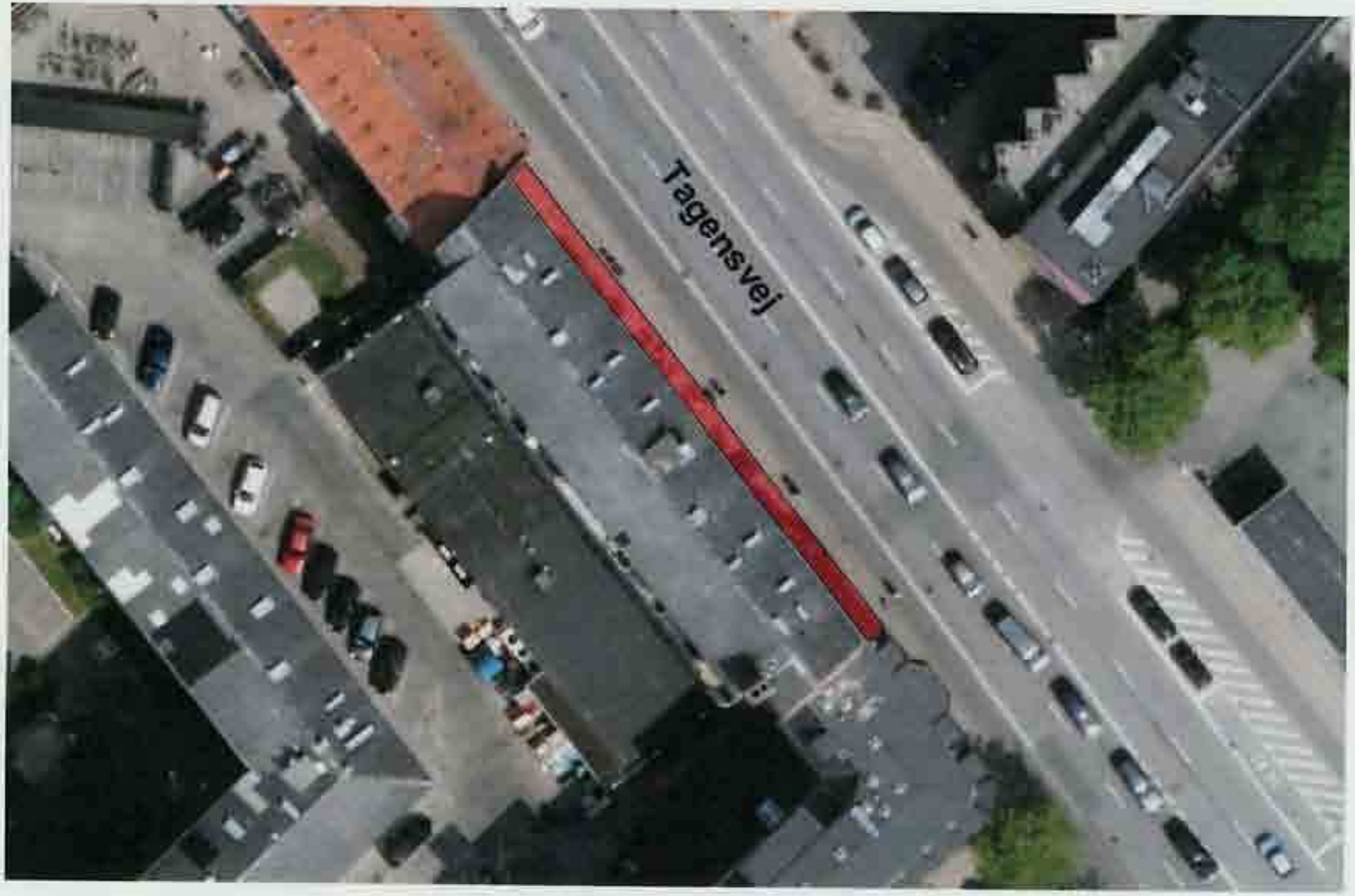
Med henvisning til vedlagte plantegning skal vi hermed på vegne af Dansk Supermarked, som er ejer af ejendommen, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen gives mulighed for, at den eksisterende Netto-butik kan udvides mod Tagensvej. Den fremtidige butik bliver på i alt 940 m² inklusive personalefaciliteter, og da ejendommen ligger under ramme-id: 4.116, som er udlagt til bydelscenter, holder udvidelsen sig inde for de maksimale tilladte butiksstørrelser i området.
Indsigelsen/forslaget kræver således alene at det sikres, at der til udvidelsen kan opnås en reservation på ca. 135 m² af den samlede ramme, der i området er udlagt til dagligvarehandel.

Med venlig hilsen

Jesper Strunge Jensen

Bilag 1: Plantegning af ønsket udvidelse
Bilag 2: Fuldmagt fra ejer

Plantegning af ønsket udvidelse, markeret med rødt.



Jesper Strunge Jensen

Fra: Rene Friis Nielsen <rfn@netto.dk>
Sendt: 14. oktober 2015 09:26
Til: Jesper Strunge Jensen
Emne: Fuldmagt

Hermed gives fuldmagt til:

Strunge Jensen A/S
Rådgivende ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2. sal,
2680 Solrød Strand.

De kan på vegne af Dansk Supermarked A/S ansøge om input og ændringer ved følgende butikker der er ejet af Dansk Supermarked A/S:

Netto, Toftegårds Allé 30, 2500 Valby
Netto, Gl. Køge Landevej 198, 2500 Valby
Netto, Tagensvej 47, 2200 København N

Med venlig Hilsen – Best regards,

René Friis Nielsen
Senior Development Manager

Direkte +45 87 78 74 14
Mobil +45 24 34 64 11
E-mail: rfn@netto.dk

Dansk Supermarked
www.dsg.dk

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Strunge Jensen

Navn:
Jesper Strunge Jensen
Virksomhed / organisation:
Strunge Jensen A/S
Postnr:
2680
By:
Solrød Strand
Adresse:
Solrød Center 29, 2. sal

Indsigelse/forslag til Kommuneplan 2015
Stærevej 74, 2400 København NV

Udvidelse af eksisterende dagligvarebutik.

Materiale:
Indsigelse-forslag - Stærevej.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10628

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse-forslag - Stærevej.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29. 2. sal
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

www.strunge.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning

Att.: Mads Lauersen

SAG NR	VOR REF	DERES REF	DATO
	JSJ		13.10.2015

HARALDSGADE 69. 2100 KØBENHAVN.

VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2015

UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK.

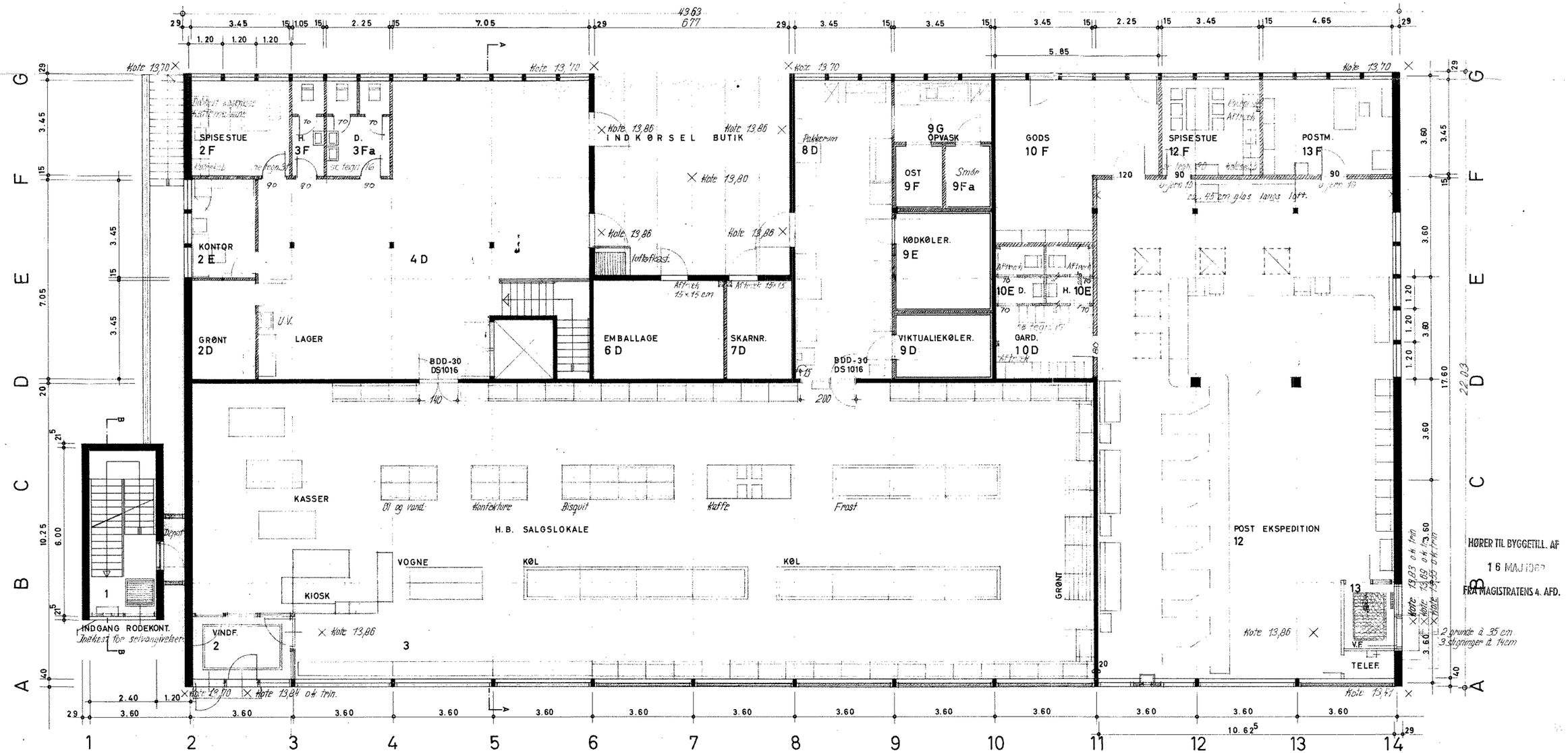
Med henvisning til vedlagte plantegninger skal vi hermed på vegne af A/B Studsgården, som er ejer af ejendommen, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen gives mulighed for, at den eksisterende Netto-butik i ejendommen kan udvides.
Udvidelsen vil ske ved inddragelse af det nedlagte posthus, som støder direkte op til Netto's eksisterende arealer. Den fremtidige butik bliver på i alt 1000 m² inklusive personalefaciliteter.
Da ejendommen ligger i et boligområde B5-område, er hverken den eksisterende Netto-butik eller det nedlagte posthus i overensstemmelse med de nuværende rammebestemmelser, som siger, at butikker der er har en beliggenhed nærmere end 500 meter fra et centerområde ikke må være mere end 200 m².
Vores indsigelse/forslag er derfor, at det nærliggende bydelscenter-område udvides med ca. 220 meter mod vest hen ad Haraldsgade. Herved skabes der overensstemmelse mellem de nuværende/fremtidige forhold og rammebestemmelserne i den kommende Kommuneplan.
Den nuværende dagligvarebutik er godkendt med et samlet bruttoareal på 650 m². For at kunne realisere nærværende forslag, er der derfor behov for en reservation på ca. 350 m² af den samlede ramme, der i området er udlagt til dagligvarehandel.
Som følge af efterårsferie har det ikke været muligt at få en underskrevet fuldmagt fra ejer. Fuldmagten eftersendes i starten af næste uge.

Med venlig hilsen

Jesper Strunge Jensen

Bilag 1: Plantegning. Eksisterende forhold Haraldsgade 69
Bilag 2: Indretningsplan. Fremtidige forhold
Bilag 3: Plan over bydelscenter-område

H:\X0001\X-Netto KP2015\ 20151013 JSJ Indsigelse-forslag Haraldsgade til KP15



Samtlige rum har kote 13,86 o.h. fortrinet gulv

Signatur forklaring
- Beton
- Murværk
- Gipsplade tekniedt træverk
- Letbeton

STUDSGÅRDGADE BUTIKBYGNING
STUEPLAN
H.B. SALGSLOKALE - POSTKONTOR

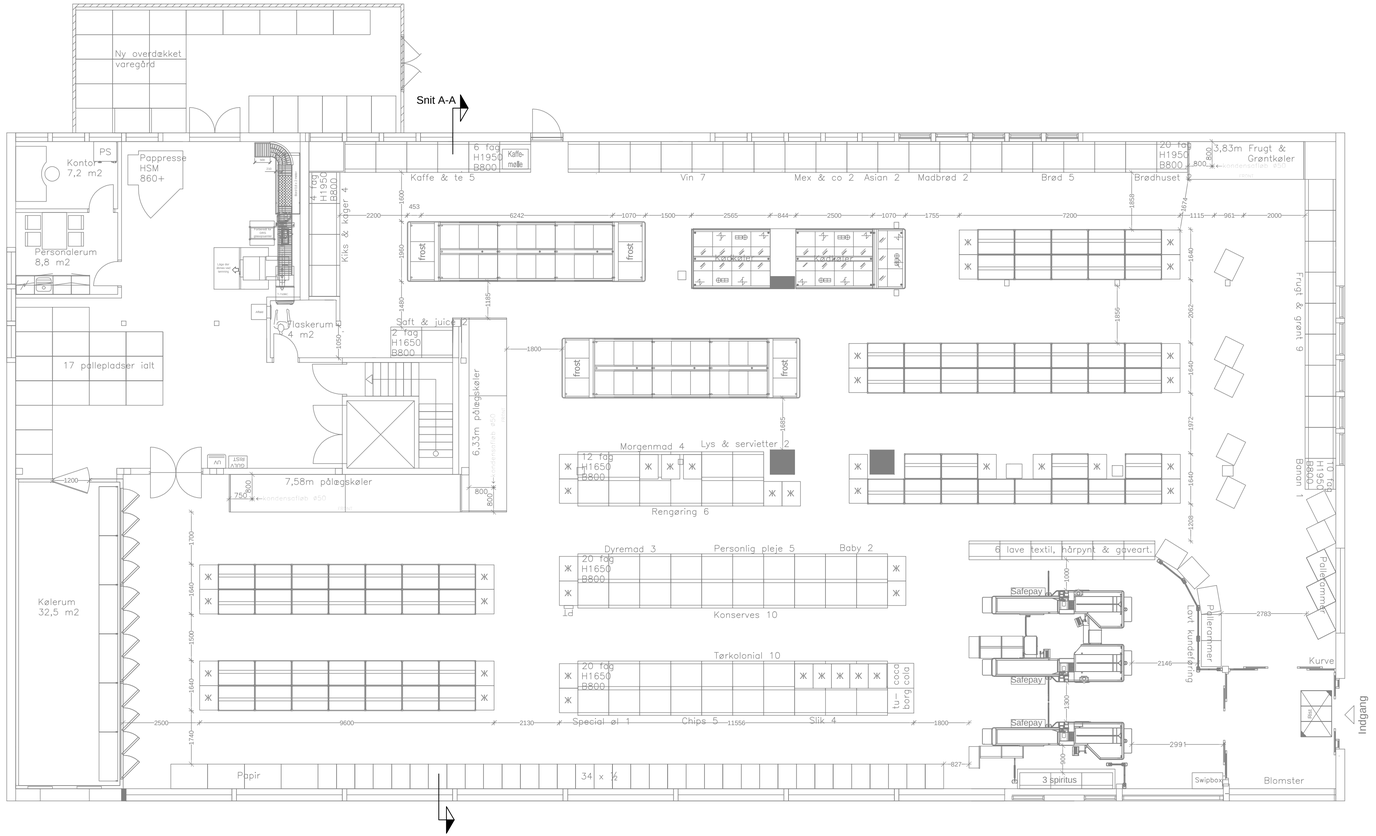
2665

2

1:100

22.11.1965 Zar

43998 * 18.SEP1968



Note:
UbenÑvnte m³ l i millimeter.

Henvisninger:
K01_T19_H3_N01 Snit A-A

REV.:	REV. BESKRIVELSE:	REV. DATO:	UDFØRT:	GRANSKET:	GODKENDT:

BYGHERRE: Netto A/S Mimersvej 1 4600 Køge

SAGSNAVN: TEGN. NR.: REV.:

Netto, Haraldgade 69, KBH Ø — K01_T10_H1_N01

ADR.: Haraldsgade 69 2100 København Ø MATR.: 4858 200173 PROJEKT-ID: ----

EMNE: Indretningsplan

GODKENDT AF: BHP
GRANSKET AF: DP
UDFØRT AF: MGY
MÅL: 1:100
DATO: 2015-06-29
SAGSNUMMER: 15.009

FASE: Myndighedsprojekt

FILNAVN: K01_T10_H1_N01.dwg

● INGENIØRER: strunge Strunge Jensen A/S Solrød center 29, 2. sal, 2680 Solrød Strand www.strunge.dk TLF.: 56 14 10 30

Ragnhildgade
Studsgaardsgade
Rudolph Berghs Gade
Haraldsgade
Ragnagade
Teglværksgade
220 meter
Bryggergade
Rønnegade
Lersø Parkallé
Vibekegade
0
60 m
120 m
© Københavns Kommune, Kort og data er vejledende
KØBENHAVNS KOMMUNE
Målforhold 1:2000
Dato 13-10-2015
Signaturforklaring
Projekteret vej, anlæg m.m.
Bygning
Projekteret bygning
Bymidte
Bydelscenter
Lokalcenter
Særligt pladskrævende varer
Særlige bestemmelser

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Strunge Jensen

Navn:
Jesper Strunge Jensen
Virksomhed / organisation:
Strunge Jensen A/S
Postnr:
2680
By:
Solrød Strand
Adresse:
Solrød Center 29, 2. sal

Indsigelse/forslag til Kommuneplan 2015
Toftegårds Allé 30, 2500 Valby

Udvidelse af eksisterende dagligvarebutik.

Materiale:
Indsigelse-forslag - Toftegårds Alle 30.pdf [1]
Skitseoplæg.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10632

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Indsigelse-forslag - Toftegårds Alle 30.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Skitseoplæg.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

strunge

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Team Planlægning

Att.: Mads Lauersen

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I

Solrød Center 29, 2. sal
2680 Solrød Strand

Telefon 56 14 10 30
Telefax 56 14 52 30

CVR 12 56 57 71

www.strunge.dk

SAG NR	VOR REF	DERES REF	DATO
	JSJ		13.10.2015

TOFTEGÅRDS ALLÉ 30. 2500 VALBY.

VEDR. INDSIGELSE / FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN 2015

UDVIDELSE AF EKSISTERENDE DAGLIGVAREBUTIK.

Med henvisning til vedlagte skitseoplæg af 27.11.2013, skal vi hermed på vegne af Dansk Supermarked A/S, som er ejer af ejendommen, fremsætte forslag/gøre indsigelse om at der i Kommuneplanen gives mulighed for, at den eksisterende Netto-butik kan udvides.
Udvidelsen vil ske ind i det eksisterende gårdområde. Den fremtidige butik bliver på i alt 863 m² inklusive personalefaciliteter, som er placeret på 1.sal, og da ejendommen ligger under ramme-id 4.007, som er udlagt til bymidte, holder udvidelsen sig inden for de maksimale tilladte butiksstørrelser.
Indsigelsen/forslaget kræver således alene at det sikres, at der inden for den samlede ramme, der er i området, er udlagt til dagligvarehandel, kan disponeres ekstra 205 m² til denne udvidelse.

Med venlig hilsen

Jesper Strunge Jensen

Bilag 1: Skitseoplæg af 27.11.2013 af ønsket udvidelse
Bilag 2: Fuldmagt fra ejer

Jesper Strunge Jensen

Fra: Rene Friis Nielsen <rfn@netto.dk>
Sendt: 14. oktober 2015 09:26
Til: Jesper Strunge Jensen
Emne: Fuldmagt

Hermed gives fuldmagt til:

Strunge Jensen A/S
Rådgivende ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2. sal,
2680 Solrød Strand.

De kan på vegne af Dansk Supermarked A/S ansøge om input og ændringer ved følgende butikker der er ejet af Dansk Supermarked A/S:

Netto, Toftegårds Allé 30, 2500 Valby
Netto, Gl. Køge Landevej 198, 2500 Valby
Netto, Tagensvej 47, 2200 København N

Med venlig Hilsen – Best regards,

René Friis Nielsen
Senior Development Manager

Direkte +45 87 78 74 14
Mobil +45 24 34 64 11
E-mail: rfn@netto.dk

Dansk Supermarked
www.dsg.dk

NETTO TOFTEGÅRDS ALLÉ
12.080
SKITSE OPLÆG - TILBYGNING

REV. A
27.11.2013

1/7

PLAN - GÅRD - EKSISTERENDE FORHOLD

strunge
Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2.sal Postboks 111
2680 Solrød Strand
Tlf. 56 14 10 30 Fax. 56 14 52 30

2/7

PLAN - GÅRD - FREMTIDIG FORMOLD

Strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2.sal. Postboks 111
2680 Solrød Strand
Tlf. 56 14 10 30 Fax. 56 14 52 30

3/7

PLAN - TAGTERRASSE

strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I
Solrød Center 29 · Postbox 111
2680 Solrød Strand
Tlf. 56 14 10 30 · Fax. 56 14 52 20

4/7

3D - TILBYGNING

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2.sal. Postboks 111
2680 Solrød Strand
Tlf. 56 14 10 30 Fax: 56 14 52 30

5/7

3D - TILBYGNING - CYKELPARKERING

Strunge

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I
Solrød Center 29, 2.sal Postboks 111
2680 Solrød Strand
Tlf. 56 14 10 30 Fax. 56 14 52 30

6/7

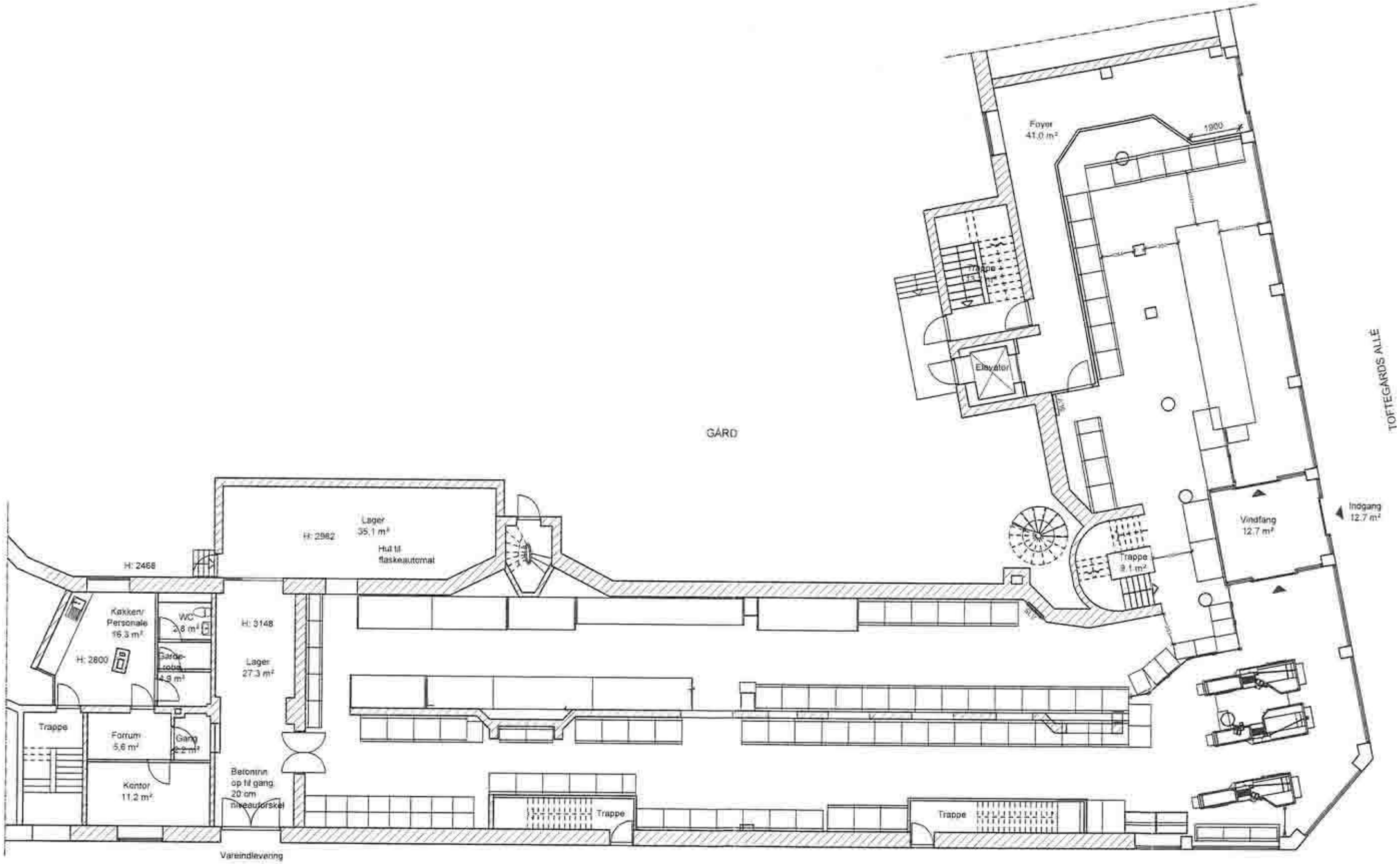
3D - TILBYGNING - AFFALDSCONTAINERE

Strunge
Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører F.R.I
Sølrød Center 29 2.sal, Postboks 111
2690 Sølrød Strand
Tlf. 56 16 10 30 Fax 56 14 52 30

7/7

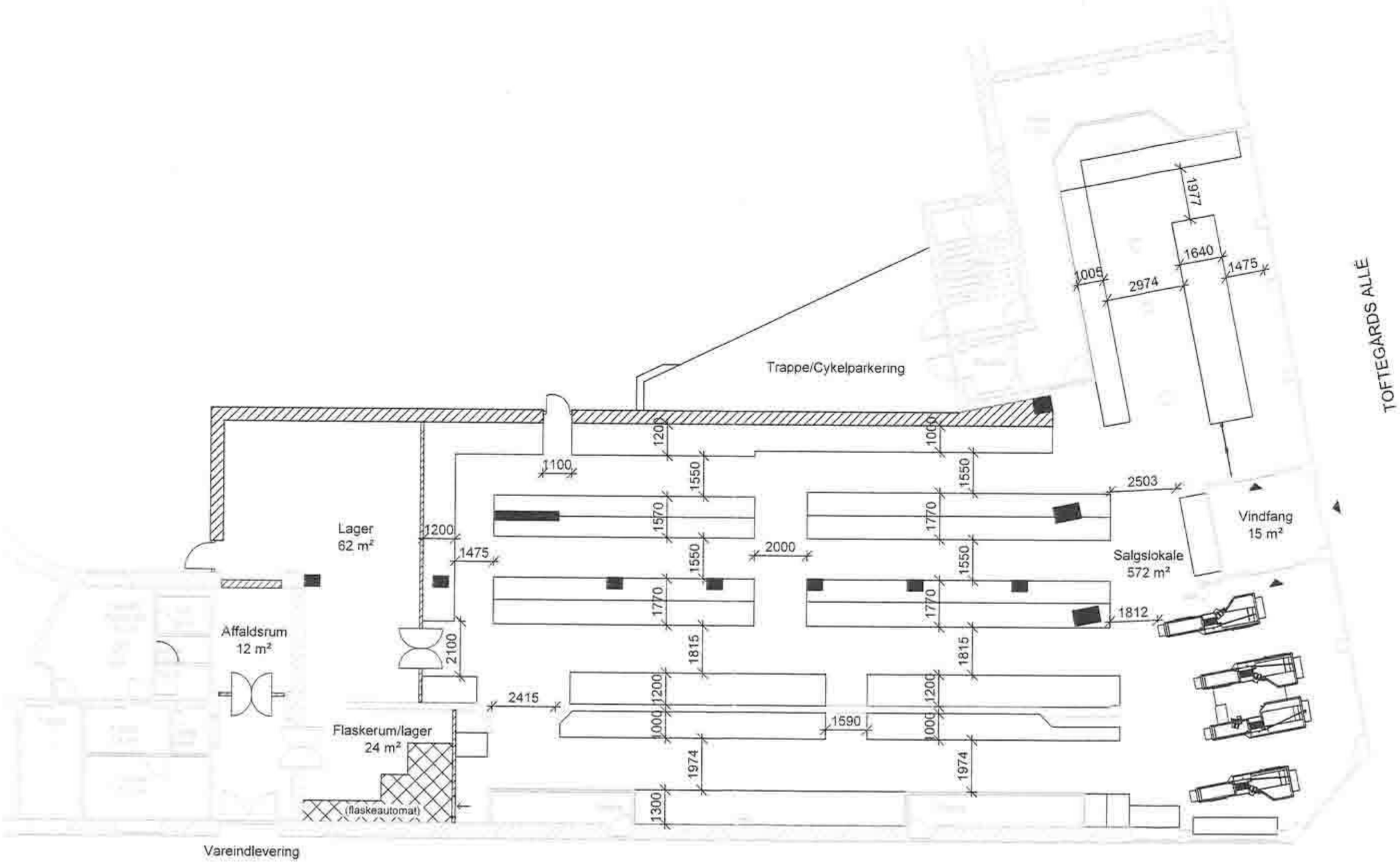
3D - TILBYGNING - FRA TERRÆN MOD VEST

Strunge Jensen A/S
Rådgivende Ingeniører FRI
Solrød Center 26 · Tlf. Postboks 113
2680 Solrød Strand
Tlf. 46 14 10 30 · Fax. 56 24 [illegible]



SAG	NETTO - Toftegårds Allé 30, 2500 Valby					**SKITSENR**	Skitse 01
EMNE	Situationsplan - Eksisterende forhold						
SAGNR 12.080	**UDFØRT** PG	**GRANSKET**	**GODKENDT** JSJ	**DATO** 2013-11-27	**REV. DATO**		**REV.**

strunge **Strunge Jensen A/S**
Rådgivende Ingeniører F.R.I.
Dorthea Dyrlæge 28, 2. th
Postboks 111
2680 Solrød Strand
Telefon 70 16 12 10
Telefax 70 16 12 20
www.strunge.dk



SAG	NETTO - Toftegårds Allé 30, 2500 Valby					**SKITSENR**	Skitse 02
EMNE	Situationsplan - Fremtidig forhold						
SAGNR 12.080	**UDFØRT** PG	**GRANSKET**	**GODKENDT** JSJ	**DATO** 2013-11-27	**REV. DATO**		**REV.**

strunge **Strunge Jensen A/S**

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Sundby Lokalråd

Navn:
Sundby Lokalråd
Virksomhed / organisation:
Sundby Lokalråd
Postnr:
2300
By:
København Sundby
Adresse:
Øresundsvej 6
Materiale:
Sundby Lokalråds høringssvar kp15kk.SL2_.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10664

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Sundby Lokalråds høringssvar kp15kk.SL2_.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Sundby Lokalråd
Øresundsvej 6, 2300 Sundby
E-mail formanden: ib@wendrup.dk
www.sundbylokalraad.dk

Sundby, den 15. oktober 2015

Høringssvar fra Sundby Lokalråd til kommuneplan 2015

Hermed fremsættes kritik af kommuneplanen 2015, hvor vi påpeger nogle af de problemer som vi mener gælder i vores lokale bydele Amager Øst og -Vest i forhold til kommuneplansrammer, lokalplanlægning og nybyggeri.

Sundby Lokalråd har i årtier forsøgt at varetage interesserne for befolkningen på Amager, og vi ser med beklagelse på en byudvikling, som ikke tilgodeser den eksisterende befolkningssammensætning i forhold til det blandende erhvervsliv, som tidligere har kendetegnet den københavnske del af Amager.
Vi kan konstatere at udviklingen på boligmarkedet ikke er heldig for den store %-del af befolkningen på Amager, som har et for lavt indtægtsgrundlag til at købe og leje boliger i nybyggerierne, foruden i den ældre boligmasse, hvor der er kraftige prisstigninger. Boliger der stadig er billige her, stiger i leje eller sælges som ejerlejligheder, hver gang folk flytter eller dør.

Erhvervsudvikling

Det fremgår af kommuneplanen at man ønsker en bred social mangfoldighed i forhold til indbyggere og forskellige typer erhverv. Vi kan dog ikke se det gælder for erhvervslivet i Sundbyerne.
Kommuneplanens ramme og lokalplaner, har i mange år alene favoriseret boliger og kontorerhverv, og næsten alle de gamle arealer til industri- og værksteder vi har haft her, er nu ændret til boligområder. Sideløbende med mange nye bosatte, er antallet af almindelige arbejdspladser svundet ind på store dele af øen.
Der er næsten nu kun Benzinøen tilbage som levende erhvervsområde, efter man har omdannet områderne ved Artillerivej, Krimsvej og Bachersvej til boligområde, og hvor man er på vej med nye lokalplaner for de rester der er tilbage ved Amagerbanen og Prags Boulevard.

Vi mener det er en meget uheldig udvikling, at så mange produktive arbejdspladser for både faglærte og ufaglærte er forsvundet. For de mange ufaglærte, der bor på Amager, er der nu kun arbejde i rengørings- og servicefagene, hotel og restaurationsbranchen, hvor mange af disse jobs i dag bestrides af løst deltidsansatte unge og studerende, foruden udenlandsk arbejdskraft**.**

Regional pendling er resultat af byudviklingen

Den erhvervsmæssige udvikling i Sundbyerne og andre steder i byen med kommuneplanens prioriteringer af kontorerhverv og boliger, har gjort at der ikke længere er plads til håndværkere og småindustri i København.
Kommuneplanen har herigennem medvirket til at fremme den regionale pendling på Sjælland og ind til byen.
Mange fra byens tidligere mindre produktive erhverv har nu spredt sig til store dele af Sjælland, og håndværkerne pendler dagligt ind til byen for at arbejde. Mange bosatte på Amager pendler også hver dag ud af byen, fordi deres type arbejdskraft ikke mere efterspørges her, men af virksomheder ude i regionen.
Vi har ikke kunnet finde statistik for pendlingen alene fra Amager i forhold til hvem og hvad der kører på vejen, og hvor de kører hen, men vi kan blot observere at trafikken er steget. Der er ingen tal for den stigende mængde erhvervstrafik eller for de ud- og ind-pendlere, som er årsagen til at vi oplever mere og mere trængsel på byens vejnet.
Kommuneplanen forholder sig tilsyneladende slet ikke til den stigende erhvervstrafik, der udgøres af håndværkere og montører, som kommer ind til byen hver dag, fordi byen ikke mere har plads til dem og deres værkstedsfunktioner, ej heller til den store stigning af varetransport som en øget befolkning medfører. Og trafikken i og uden for byen vil derfor fortsat stige med kommunens bosætnings- og erhvervspolitik.
Der er fortsat ca. 40 % Københavnske ud-pendlere og 60 % ind-pendlere til arbejdspladser i byen. Men vi kan ikke se antallet eller effekten af den numeriske stigning i både bilejerskab, arbejdspendling og varetransport, som er årsagen til den øgede trængsel, som jo ikke forsvinder fordi mange cykler og bruger offentlig transport.

Uden ordentlige analyser af hvor folk pendler hen og hvorfor, kan man ikke vurdere om mere metro løser problemerne. F.eks. for de mange på Amager (ofte på treholdsskift) der arbejder på Avedøre Holme, som har elendige muligheder for offentlig transport.

Attraktivt handelsliv

Sundby Lokalråd arbejdede aktivt med Amager trafikplan 2001 for at få en attraktiv handelsgade på Amagerbrogade, men uanset de nuværende initiativer til omlægningen af Amagerbrogade, løser man ikke problemet med tomme butikker, eller gadens omdannelse til shavarma-, café- og ejendomsmæglergade ved at give los for liberale erhverv i stueetagerne. Vi anser det som forfejlet i forhold til at styrke et levende gade- og handelsliv.
Problemet i dag er at erhvervslejen er for høj til små næringsdrivende som kunne yde mangfoldige tilbud til at fremme gadelivet med små værksteder, kunsthåndværk, udvalgsvarer, delikatesser og andre specialbutikker.
Hvis man vil gøre noget ved det, kræves vedtagelse af klare bestemmelser for hvilke typer butikker der skal være, herunder bestemmelser, som tvinger ejere af ejendommene til at leje ud. For ofte kan butikslejemål stå tomme i årevis, fordi ejeren har råd til at vente på at der måtte komme en der vil betale prisen
Udviklingen af butikslivet og fokus på storcentre har desuden indebåret en masse unødvendig privat kørsel for at handle. Københavns kommunes lokaliseringspolitik og lokalisering af storcentre, møbelhuse og byggemarkeder mv. uden for byen har indebåret en massiv privat kørsel for at handle mange forskellige varer. I dag skal alle ud til Tårnby, Høje Tåstrup, Ishøj eller Albertslund for at købe alt fra skruer til møbler. Det samme gælder når vi har brug for reparationsværksteder.

Vækst og arbejdspladser

Fremfor fortsat at nedlægge erhvervszoner, opfordrer Sundby Lokalråd kommunen til at der udlægges zoner, som kan sikre eksisterende og nye håndværksfag, og hermed til en fortsættelse af de kreative erhverv og produktionsvirksomheder, som kun placeres som midlertidige arbejdspladser.
Man fremhæver den midlertidige brug af eksisterende bygninger og arealer til kreative erhverv og værksteder, men de forsvinder jo når grundejerne skal bruge arealerne til bolig- og kontorbyggeri. Hvor skal de så være?
Det er ubegribeligt at kommunen ikke, f.eks. i kommuneplanen, skaber permanente løsninger for disse kreative og produktive erhverv, frem for et enøjet fokus på kontorbyggeri, finansielle erhverv og vidensarbejdere.
En anden løsning på at skaffe flere produktive arbejdspladser i København er at bruge havnen til dette formål. Fremfor flere husbåde, der i sig selv ikke skaber mere grundlag for erhverv end i andre typer boligbebyggelser, bør man lægge pramme langs kajerne som kan huse forskellige små virksomheder.
Købehavns kommune har netop brug for konkurrencedygtige erhvervsgrunde, som mindre produktive erhvervsvirksomheder har råd til at leje, med en mangfoldighed af forskellig typer arbejdspladser, som hermed kan bidrage til at nedsætte pendlingen.

Boligområder og friarealer

Kommuneplanen opererer i de nye byområder med en tæthed, som vi i Sundby Lokalråd opfatter som et tilbageslag for boligbygeriet. Vi kan konstatere at der i meget af nybyggeriet er dårlige friarealer mellem husene, og ofte ringe lysforhold og store skyggepåvirkninger, og indsigtsgener er dominerende.
Det fremgår at der ikke sker nogen forøgelse af byens nuværende parker og rekreative friarealer, men byens stigende antal indbyggere vil indebære kraftig slitage og et stigende pres på den natur der er her. Diverse forgrønningstiltag i byrummene ændrer ikke meget på dette.
I Sundby Lokalråd, som i sin tid kæmpede for fredningen af hele Amager Fælled, kan vi blot konstatere at den som naturområde fortsat svinder ind og klemmes af nye bebyggelser og til flere andre formål end et rent naturområde.
Vi beklager også at man forsat vil bygge nyt i den eksisterende by, til trods for at der er et stort behov for at bruge ledige grunde til nærrekreative byhaver.

Rekreative og idrætsmæssige faciliteter

Der står i KP15 at man især lægger vægt på at sikre rekreative og idrætsmæssige faciliteter i de nye byområder, men Intet om de gamle kvarterer, som har været underforsynet med svømme- og idrætshaller i årtier. Der er blot en henvisning til skolerne, som i forvejen dækker mange foreningsaktiviteter i henhold til fritidsloven.
Ved at ændre kommuneplanens rammer for benyttelsen af Batterigrunden ved Njalsgade fra offentlige formål til boliger, hotel og kontorer, har man her gjort det umuligt at bygge ordentlige rekreative faciliteter, som kunne have været til glæde for 1000'vis af borgerne i både Indre by, Christianshavn og først på Amager.

Med venlig hilsen
Sundby Lokalråd
Ib Wendrup, formand

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: TETRIS A/S

Navn:
TETRIS A/S
Postnr:
2400
By:
København NV
Adresse:
Rentemestervej 14

”Detailhandelsrammen lokalcenter Bella Center foreslås øget med 1.000 m^2 til brug for indretning af areal for pop-up butikker langs Bella Centers østfacade ud mod den centrale pladsdannelse i lokalplan 508. Den nuværende ramme på 2.000 m^2 detailhandel tænkes fortsat udnyttet til hhv. dagligvare- og udvalgsvarebutikker, mens de nye arealer påtænkes anvendt til mindre enheder på maksimalt 200 m^2. Disse vil – udover at bidrage positivt til bylivet, medvirke til at gøre Bella Centers østfacade mere aktiv og levende. For at de nye butikker kan placeres i hele østfacadens længde, foreslås lokalcentrets afgrænsning udvidet som angivet med rødt på vedhæftede kortbilag.”

Materiale:
Forslag til udvidelse af lokalcenter.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10791

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Forslag til udvidelse af lokalcenter.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Vejlands Allé
Vejlands Allé
Grønagervej
Gårdfæstevej
Vaningsvej
Fælleddiget
Fælleddiget
Landgildevej
Tuelandsvej
Hf. Engdal
Stubagervej
Hf. Elmebo
Hf. Elmebo
Toskiftevej
Øresta ds Boulevard
Øresta ds Boulevard
Center Boulevard
Center Boulevard
Høstgildevej
Floridavej
Floridavej
Nebraskavej
Kansasvej
Californiensvej
Kongelundsvej
Kongelundsvej
Kanadavej
C.F. Møllers Allé
C.F. Møllers Allé
Landehjælpvej
Landehjælpvej
KØBENHAVNS KOMMUNE
KP15
Målforhold 1:4535
Dato 30-09-2015
© Københavns Kommune. Kort og data er vejledende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Thomas lindemann Jørgensen

Navn:
Thomas lindemann Jørgensen
Postnr:
1440
By:
kbh k
Adresse:
Fabriksområdet 99

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.
Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.
Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør København CO2 neutral.
Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden de facto har været i 44 år.

Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.
Jeg håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10610

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jesper Byrch

Navn:
Jesper Byrch
Virksomhed / organisation:
TK Development A/S
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Islands Brygge 43
Øvrige kontakt- oplysninger:
51391177

Se vedhæftede brev

Materiale:
ICP notat.pdf [1]
Fuldmagt.pdf [2]
Høringssvar KP15 vedr. Brønshøj-Husum bymidte.pdf [3]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [4]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10627

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/ICP notat_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fuldmagt_0.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar KP15 vedr. Brønshøj-Husum bymidte.pdf
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

TK·development

Københavns Kommune
Center for Byudvikling – Team Planlægning
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1515 København K

Att.: **Marc J. Jørgensen**

København den 14. oktober 2015
TK Development A/S CVR-nr. 24256782
jbm@tk.dk

HØRINGSSVAR TIL KOMMUNEPLAN 2015 – 'DEN SAMMENHÆNGENDE BY' I OFFENTLIG HØRING TIL DEN 17. OKTOBER 2015

VEDR. Centerområde Brønshøj-Husum, Centerbyggeri ved Føtex på Frederikssundsvej.

I Kommuneplan 2015 ændres rammen for et område ved Kobbelvænget og Gadelandet ved Føtex på Frederikssundsvej, beliggende i Centerområde Brønshøj-Husum til blandet bolig og service-erhverv (C), for at muliggøre et nyt mindre centerbyggeri. Samtidig udlægges yderligere detailhandelsmulighed på 11.000 bruttoetagemeter for Frederikssundsvej Bymidte.

Kort fra Kommuneplan 2015 – Kort over rammeområde.

En kraftig øget konkurrencesituation i området samt den generelle stigning i e-handlen, har medvirket til adskillige butikslukninger og fraflytninger i bydelen Brønshøj-Husum. Dette til stor skade for detailhandelslivet på og omkring Frederikssundsvej bymidte. Særligt de mindre- og mellemstore udvalgsvarebutikker har bydelen mistet et betydeligt antal af i de seneste år.

Den negative udvikling har ført til, at handelsbalancen for bydelen er den næstlaveste målt blandt samtlige af Københavns bydele.

Tendensen forventes desværre at fortsætte, som følge af skærpet konkurrence fra kommende og eksisterende butikscentre som BIG i Herlev, yderligere udvidelse af Rødovre Centrum samt Galleria ved Vanløse Station.

Et velfungerende handelsliv er afhængig af, at butikker har gode og nutidssvarende fysiske etableringsrammer, hvilket Frederikssundsvej ikke byder på i dag i nødvendigt omfang.

Et nyt centerprojekt på placeringen vil skabe disse rammer, som udover at medvirke til et stærkt butiksliv også vil styrke Frederikssundsvej som handelsgade på samme måde, som det er sket ved Amagercentret på Amagerbrogade og Frederiksbergcentret på Falkoner Allé.

Et nyt centerbyggeri med boliger og butikker på placeringen vil ikke alene styrke detailhandelsudbuddet i bydelen væsentligt, og medvirke til at stoppe faldet i antallet af udvalgsvarebutikker, men også styrke den svage handelsbalance.

I tillæg hertil vil projektet desuden skabe en forhøjet og tiltrængt kvalitet i bylivet samt gode friarealer for beboerne.

Forslag til ændring af den maksimale butiksstørrelse for udvalgsvarebutikker

Som rettighedsholder til nævnte projektmulighed og i overensstemmelse med bestemmelserne for etablering af butikker i centerområder, herunder maksimale butiksstørrelser, anmoder vi om, at der skabes mulighed for at etablere én større udvalgsvareforretning i projektet med et maksimalt bruttoetageareal på 5.500 m².

Bestemmelserne for Frederikssundsvej Bymidte i Kommuneplan 2015 maksimerer arealet til 3.500 bruttoetagemeter for de tre større udvalgsvarebutikker med et bruttoetageareal på over 2.000 bruttoetagemeter, der kan gives tilladelse til iht. planlovens § 5 q.

En stor udvalgsvarebutik på op til 5.500 bruttoetagemeter som ankerlejer, vil sammen med den nuværende Føtex være afgørende i forhold til, at tiltrække mindre og mellemstore udvalgsvarebutikker til centerprojektet, således at der kan skabes et attraktivt udbudspunkt, som for borgerne i området vil være et reelt alternativ til at opsøge centerdannelser uden for bydelen.

TK·development

Herved vil det være muligt ikke blot at opretholde udvalgsvareforsyningens nuværende niveau, men klart forbedre bydelens tilbud af udvalgsvarer.

Institut for Centerplanlægning har udarbejdet vedlagte notat, der kort redegør for detailhandelssituationen i bydelen.

Venlig hilsen

TK Development A/S

Jesper Byrch
Projektudviklingschef

Bilag 1 – Notat vedr. udvalgsvarebutiksstørrelse ICP A/S.

Bilag 2 – Fuldmagt

DTZ

Silkegade 8
1113 København K
Tlf.: 33 14 50 70

Banegårdspladsen 20A
8000 Aarhus C
Tlf.: 87 31 50 70

info@dtz.dk | www.dtz.dk

Fuldmagt

Vedrørende ejendommene:

Gadelandet 20, 2700 Brønshøj, Matr.nr. 3429 Husum, København
Kobbelvænget 72, 2700 Brønshøj, Matr.nr. 3432 Husum, København
Kobbelvænget 74, 2700 Brønshøj, Matr.nr. 1989 Husum, København
Frederikssundsvej 272, 2700 Brønshøj, Matr.nr. 2734 Husum, København
Frederikssundsvej 274, 2700 Brønshøj, Matr.nr. 2735 Husum, København

Undertegnede ejere af ovenstående ejendomme:

BMA Ejendomme	Ejd.ApS Kobbelvænget 74	Hebex ApS
Frederikssundsvej 272	Frederikssundsvej 272	Frederikssundvej 272
2700 Brønshøj	2700 Brønshøj	2700 Brønshøj
CVR 34058067	CVR 19818195	CVR 19790843

Giver hermed:

TK Bygge Holding A/S
Vestre Havnepromenade 7
9000 Aalborg
CVR 12141599

fuldmagt til at påbegynde dialog med Københavns Kommune og øvrige relevante myndigheder om mulighederne for fremtidig anvendelse og udvikling af ovenstående ejendomme.

Fuldmagten er gældende indtil den skriftligt tilbagekaldes af fuldmagtsgiver.

København den 25/10 - 2014

Mogens Baastrup

ICP A/S
Rødovre Centrum 2
DK-2610 Rødovre
Tel.: +45 39 62 04 33
Fax: +45 39 62 01 52
www.icp.dk

Rødovre, den 13. oktober 2015

Butikscenter Frederikssundsvej-Gadelandet

Institut for Center-Planlægning (ICP A/S) har for TK Development A/S gennemført en række vurderinger omkring et butikscenterprojekt på Frederikssundsvej, herefter kaldet "Gadelandet".

Der er estimeret en potentiel udvalgsvareomsætning i 2021, der er foretaget en overordnet vurdering af de omsætningsmæssige konsekvenser for udvalgsvarebutikkerne i Brønshøj-Husum og andre relevante bydele samt området uden for Københavns Kommune.

Endelig er det vurderet, hvilken betydning etableringen af Gadelandet vil have for handelsbalancen for udvalgsvarer i Brønshøj-Husum bydel.

Projektet

Projektet ligger ved Frederikssundsvej mellem den nuværende Føtex og Kobbelvænget. Mod nord afgrænses projektområdet af Gadelandet.

Der vil dels blive tale om en udvalgsvarebutik på ca. 5.500 m^2, en række udvalgsvarebutikker på tilsammen ca. 5.000 m^2 og forskellige former for bespisning på op mod 1.000 m^2. Disse butikker etableres, så de udnytter kundestrømmen fra Føtex, der i dag har et samlet areal i grundplan på ca. 6.200 m^2 og en samlet omsætning på ca. 280 mio. kr. incl. moms.

Centret får et samlet kommercielt areal på omkring 16.000 m^2. Hertil skal lægges gangarealer etc.

Detailhandelen i Brønshøj-Husum

ICP gennemførte i 2014 en detailhandelsanalyse for Københavns Kommune. I nedenstående tabel ses hovedtallene for udvalgsvareudbuddet i Brønshøj-Husum bydel.

Omkring 90% af omsætningen i bydelen vurderes at ligge i bymidten på Frederikssundsvej.

Udvalgsvaredetailhandelen i bydelen har de senere år haft vanskelige kår, således er antallet af butikker faldet med 18 % siden 2008, bruttoarealet til udvalgsvarebutikker er faldet 13 % i samme periode og handelsbalancen udtrykt ved omsætningen i 2013 sat i forhold til det potentielle forbrug er faldet fra 49 % i 2007 til 41 % i 2013, og er i dag den næstlaveste blandt Københavns 10 bydele.

	Bydels-centret Frede-riks-sundsvej	Bydelen i øvrigt	I alt
Antal udvalgsvarebutik-ker	81	4	85
Areal til udvalgsvarebu-tikker (m^2)	15.000	1.100	16.100
Omsætning (mio. kr. incl. moms i 2013)	-	-	376
Handelsbalance 2013 (%)			41

Hovedtal for bydelens udvalgsvarebutikker

Dette er bl.a. en konsekvens af den stigende e-handel, en skærpet konkurrencesituation samt et bydelscenter, der strækker sig gennem bydelen fra øst til vest på en strækning på omkring 3 km.

En række butikker er ophørt i perioden fra 2008 til i dag. Blandt disse kan nævnes IdéMøbler, Alstrøm Isenkram, Tæppeland, Skousen og en af to Fona-butikker.

Den nuværende og fremtidige konkurrencesituation

På Herlev Hovedgade er storbutikscentret **BIG** etableret i efteråret 2015. Centret har et bruttoareal til butikker på ca. 30.000 m^2. I centret ligger bl.a. Føtex, Netto, POWER, Elgiganten, H&M, Jysk, Harald Nyborg samt bl.a. fire sportsbutikker. Desuden etableres der nogle familierestauranter, et biografcenter, Fitness.dk samt et stort legeland.

Det forventes, at BIG bliver en meget væsentlig konkurrent til både de resterede, større udvalgsvarebutikker på Frederikssundsvej samt til både dagligvarebutikken og udvalgsvarebutikkerne i Gadelandet.

Rødovre Centrum ligger ca. 4,5 km fra butikscenterprojektet og er et af de væsentligste butikscentre i området. Centret har i de seneste 10 år gennemgået en kraftig udvidelse og renovering. Senest i 2013 hvor centret blev udvidet med 8.000 m^2 detailhandel samt en biograf og et fitnesscenter. Centret har i dag 49.000 m^2 detailhandel fordelt på omkring 115 butikker.

Der er aktuelle planer om at udvide centret med yderligere ca. 5.000 m^2 og ca. 500 p-pladser i løbet af de næste par år.

Rødovre Centrum må betragtes som det væsentligste indkøbssted for specialiserede udvalgsvarer for Gadelandets potentielle kunder og en udvidelse vil have en vis betydning for omsætningsmulighederne i Gadelandet.

I Vanløse ved Vanløse Station etableres **Galleria**, der er traditionelt shoppingcenter med ca. 20.000 m^2 til detailhandelsformål i 2017. Blandt de butikker, der etableres i centret, er bl.a. Føtex og Sinnerup (køkkenudstyr og boligindretning).

Etableringen af centret må i et vist omfang forventes at betyde en skærpelse af konkurrencesituationen for Frederikssundsvej, herunder også for Gadelandet.

Kgs. Lyngby er det næststørste detailhandelsmæssige udbudspunkt på Sjælland. I bymidten ligger der 260-290 butikker, der formentlig har en samlet omsætning på mere end 4 mia. kr. incl. moms. Bymidten styrkes dels med en stor højprofileret dagligvarebutik, der ventes at åbne i løbet af 2016 samt en udvidelse af Lyngby Storcenter med ca. 8.000 m^2 detailhandelsareal, der skal binde centret bedre sammen med Lyngby Hovedgade.

Kgs. Lyngby må i dag betragtes som et af de udbudspunkter, der har mindre betydning for forbrugerne i bl.a. Brønshøj-Husum og udvidelsen vil kun marginalt påvirke omsætningsmulighederne for Gadelandet

Ved Kalvebod Brygge etableres der i 2018 et **Ikea-varehus** med et bruttoareal på op til 35.000 m^2. Dette forventes i mindre omfang at påvirke omsætningsmulighederne for Gadelandet.

På **Carlsberg i Valby** er der senest i 2021 etableret i alt 22.000 m^2 detailhandel. Heraf er ca. 5.500 m^2 dagligvarebutikker, 4.500 m^2 mindre udvalgsvarebutikker og endelig 12.000 m^2 udvalgsvarebutikker i størrelsesordenen 500 – 2.000 m^2. Dette forventes ligeledes i mindre omfang at påvirke omsætningsmulighederne for Gadelandet.

Det vurderes, at **e-handelen** vil stige fra de nuværende 14-16% til at udgøre omkring 20% af det samlede udvalgsvareforbrug i 2021.

Befolkning og forbrugsforhold i Brønshøj-Husum

I dag bor der ca. 44.200 personer i Brønshøj-Husum. Folketallet forventes at være steget til 47.700 i 2021. Forbruget af udvalgsvarer er i 2014 beregnet til at udgøre ca. 950 mio. kr. incl. moms. Dette forventes i 2021 at være steget til godt 1,1 mia. kr. incl. moms i 2014-priser, dels som følge af et stigende befolkningstal, dels i kraft af en forventning om en stigning i udvalgsvareforbruget pr. person.

Detailhandelsmæssige konsekvenser

Det forventes, at Gadelandet vil få en udvalgsvareomsætning på ca. 360-380 mio. kr. incl. moms i 2021 (2014-priser). I denne omsætning indgår også den udvalgsvareomsætning, der er estimeret til ca. 90 mio. kr.incl. moms i 2021, som er en del af omsætningen i den eksisterende Føtex.

Det vurderes, at omsætningen i bymidten på Frederikssundsvej uden for Gadelandet vil falde med 80 - 100 mio. kr. incl. moms i 2021 (2014-priser). Dette svarer til ca. en tredjedel af den omsætning, der forventes at ville være i Bymidten Frederikssundsvej i 2021.

Dette dækker også over, at der vil være nogle af de butikker, der i dag ligger på Frederikssundsvej, der vil flytte til Gadelandet.

I Bispebjerg og Vanløse forventes der et fald i omsætningen på ca. 30 mio. kr. i hver bydel som følge af etableringen af Gadelandet. Dette er væsentligt under 10 % af den omsætning, der ventes i bydelene i 2021.

I Herlev forventes der et fald i detailhandelsomsætningen på ca. 40 mio. kr. Her vil det især være storbutikscentret BIG, der vil skulle bære omsætningsnedgangen.

I Gladsaxe vil den forventede omsætningsnedgang udgøre omkring 40 mio. kr. incl. moms. I Rødovre vil omsætningsnedgangen udgøre ca. 30 mio. kr. i 2021, hvilket er marginalt i forhold til den ventede udvalgsvareomsætning i kommunen i 2021.

De resterende 20-30 mio. kr. vil primært skulle tages fra butikker i andre dele af Hovedstadsregionen.

Dækningsgrad

Det er ICP's vurdering, at dækningsgraden i Brønshøj-Husum bydel målt som den realisere-de omsætning sat i forhold til det potentielle forbrug i 2021 vil være steget fra de nuværende 41 % til 53 % i 2021, såfremt Gadelandet etableres.

Borgernes lokale forsyning med udvalgsvarer vil således klart blive forbedret som følge af etableringen.

Set i forhold til de fleste bydele i Københavns Kommune i 2021 vil dækningsgraden i bydelen Brønshøj-Husum dog stadig ligge på et relativt lavt niveau.

Institut for Center-Planlægning

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ingolf Ibus

Navn:
Ingolf Ibus
Virksomhed / organisation:
Trafikforeningen Webersgade
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Webersgade 36
Materiale:
Kommentarer til Kommuneplan 2015.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10736

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Kommentarer til Kommuneplan 2015.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Kommentarer til Kommuneplan 2015

I Kommuneplan 2015 bør medtænkes konkrete planer for, hvordan man sikrer Københavnernes sundhed, og undgår at beboerne får sygdomme der relaterer sig til luftforurening og trafikstøj, som f.eks. allergi, stresssymptomer, dårlig nattesøvn osv., sygdomme som vi også ved fører til for tidlige dødsfald.

Derfor bør Kommuneplanen indeholde planer for hvordan man reducerer pendlertrafik og unødvendig gennemkørende trafik gennem de københavnske beboelsesområder. Dette kan f.eks. gøres ved at gøre det sværere og dyrere for pendlere at parkere i Indre By. Samtidigt skal den kollektive trafik forbedres, og der skal være bedre parkeringsmuligheder (Park and Drive)ved stationer i Udkanten af byen og i forstæderne.

Tung trafik bør i videst mulig undgås igennem Indre By, da trafikken forårsager rystelser til gene for beboere samtidigt med at de mange gamle huse slår revner, da de ikke er bygget til den slags trafik.

En udvidelse af miljøzonen til også at gælde dieseldrevne varevogne og personbiler vil være med til at reducere luftforureningen.

Eldrevne busser på udvalgte strækninger, der går gennem Indre By vil ligeledes reducere båd forureningsproblemerne og støjgenerne. Ligeledes kan der stilles krav om at busserne anvender dæk der støjer mindre.

Således kan ”den kvikke vej” blive til ”den kvikke og rene vej” ved at f.eks. eldrevne plusbusser køre på strækningen fra Nørreport til Ryparken, hvorfra videre transport kan ske fra andre busser eller med tog.

Ingolf Ibus
Webersgade 36
2100 Kbh Ø
Formand for
Trafikforeningen Webersgade

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Trine Meincke

Navn:
Trine Meincke
Postnr:
2100
By:
København
Adresse:
Vognmandsmarken 27

Hvordan kan vi skabe en storby hvor nattehimlen bliver synlig?
Nattehimlen er vidunderlig og den er værd at invitere ind i byen via trygge, sunde og sikre lyskilder.

Mit høringssvar sendes på vedhæftet pdf fil.

Materiale:
Høringssvar vedrørende udviklingsområder i København 15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10678

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedrørende udviklingsområder i København 15.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar vedrørende udviklingsområder i København D. 15/10-2015

Hvordan kan vi skabe en storby hvor nattehimlen bliver synlig?

Under stærk inspiration fra en stjerneaften med astronom og visning af filmen The City Dark af Ian Cheney på Møns Klints Geocenter og tillader jeg mig her at dele visioner om at skabe en storby hvor nattehimlen bliver mere synlig.

Frank Jensen nævnte på debatmødet d. 5. oktober at København er en storby med mange børnefamilier. Verden over vokser millioner af børn op i storbyer uden kendskab til stjernehimlen lige ovenover dem, da den ikke er tilgængelig på grund af lysforurening. Det findes der flere arkitektoniske løsninger på, som eksempelvis ”Dark Sky venligt lys”, hvilket jeg vil opfordre Overborgmesteren, Københavns Kommunes plandirektør, planchef og arkitekterne fra de tilstedeværende præsenterede firmaer COBE og EFFEKT til at kigge nærmere på, gerne på hjemmesiden: darksky.org

Steder som Møns Klint, Møns Klint Camping og Nyord på Møn har certifikat på at være med i betegnelsen International Dark-Sky Association ved hjælp af ildsjæle bl.a. fra Møn og Vordingborg Kommune.
På trods af at Møns Klint er et af de mørkeste steder i Danmark, lyses Klinten svagt op af lyset fra København og Malmø der er placeret 70 kilometer nord på.

København kan bindes sammen på en smuk og tryg måde via effektive lyskilder.
Gadelys der skinner op og ind gennem vinduer har tilsyneladende også en stor effekt på mennesket. I filmen The City Dark af Ian Cheney er spørgsmålet: Hvad gør fraværet af mørke ved os mennesker?

I filmen taler videnskabsmænd bl.a. om (mørke) hormonet Melatonin, hvis døgnrytme påvirkes og forstyrres af lys både hos dyr, planter og mennesker og om der er en sammenhæng ved fraværet af mørke (lysforurening) og den stødt stigende kurve af brystkræft ramte kvinder og prostatakræft hos mænd. Vi ved det endnu ikke men ét er sikkert: Nattehimmelen er vidunderlig og den er værd at invitere ind i byen.

I indeværende år mødte jeg en kvinde i 40’erne der har set Mælkevejen én gang i hele sit liv! For hende var det selvsagt et storslået øjeblik en stjerneklare aften på Fyn.

Jeg ønsker jer stor inspiration med det forestående arbejde om at binde byen sammen på en smuk og visionær måde.

Med venlig hilsen
Trine Meincke

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Trine Meincke

Navn:
Trine Meincke
Postnr:
2100
By:
København
Adresse:
Vognmandsmarken 27

Hvordan kan vi skabe en storby hvor nattehimlen bliver synlig?

Nattehimlen er vidunderlig og den er værd at invitere ind i byen via trygge, sunde og sikre lyskilder.

Mit høringssvar vedrørende KP15: 3.A. Udvikling af den eksisterende by og 7.B. Udviklingsområder i København sendes på vedhæftet pdf fil.

Materiale:
Høringssvar vedrørende KP15 - 3.A. Udvikling af den eksisterende by og 7.B. Udviklingsområder i København.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10694

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedrørende KP15 - 3.A. Udvikling af den eksisterende by og 7.B. Udviklingsområder i København.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar vedrørende KP15: 3.A. Udvikling af den eksisterende by og 7.B. Udviklingsområder i København. d. 16/10-2015

Hvordan kan vi skabe en storby hvor nattehimlen bliver synlig?

Under stærk inspiration fra en stjerneaften med astronom og visning af filmen The City Dark af Ian Cheney på Møns Klints Geocenter, tillader jeg mig her at dele visioner om at skabe en storby hvor nattehimlen bliver mere synlig.

Frank Jensen nævnte på debatmødet d. 5. oktober at København er en storby med mange børnefamilier. Verden over vokser millioner af børn op i storbyer uden kendskab til stjernehimlen lige ovenover dem, da den ikke er tilgængelig på grund af lysforurening. Det findes der flere arkitektoniske løsninger på, som eksempelvis "Dark Sky venligt lys", hvilket jeg vil opfordre Overborgmesteren, Københavns Kommunes plandirektør, planchef og arkitekterne fra de tilstedeværende præsenterede firmaer COBE og EFFEKT til at kigge nærmere på, gerne på hjemmesiden: www.darksky.org

Steder som Møns Klint, Møns Klint Camping og Nyord på Møn har certifikat på at være med i betegnelsen International Dark-Sky Association ved hjælp af ildsjæle bl.a. fra Møn og Vordingborg Kommune.
På trods af at Møns Klint er et af de mørkeste steder i Danmark, lyses Klinten svagt op af lyset fra København og Malmø der er placeret 70 kilometer nord på.

København kan bindes sammen på en smuk og tryg måde via effektive lyskilder. Gadelys der skinner op og ind gennem vinduer har tilsyneladende også en stor effekt på mennesket. Unødige lyskilder der skinner, eksempelvis fra opgangens ovenlysvinduer, direkte ud i luften er uklogt og bør efter min mening gennemtænkes arkitektonisk og lovformeligt.

I filmen The City Dark af Ian Cheney er spørgsmålet: Hvad gør fraværet af mørke ved os mennesker? I filmen taler videnskabsmænd bl.a. om (mørke) hormonet Melatonin, hvis døgnrytme påvirkes og forstyrres af lys både hos dyr, planter og mennesker og om der er en sammenhæng ved fraværet af mørke (lysforurening) og den stødt stigende kurve af brystkræft ramte kvinder og prostatakræft hos mænd. Vi ved det endnu ikke men ét er sikkert: Nattehimlen er vidunderlig og den er værd at invitere ind i byen.

I indeværende år mødte jeg en kvinde i 40'erne der har set Mælkevejen én gang i hele sit liv! For hende var det selvsagt et storslået øjeblik en stjerneklare aften på Fyn.

Jeg ønsker jer stor inspiration med det forestående arbejde om at binde byen sammen på en smuk og visionær måde.

Med venlig hilsen
Trine Meincke

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Mads Skov Lehmann

Navn:
Mads Skov Lehmann
Virksomhed / organisation:
Tårnby Kommune
Postnr:
2770
By:
Kastrup
Adresse:
Amager Landevej 76

Kommuneplanforslaget for Københavns Kommune vil blive behandlet politisk i Tårnby Kommune i november. Umiddelbart herefter vender Tårnby Kommune tilbage med en udtalelse.

Materiale:
Foreløbigt høringssvar vedr. Kommuneplan 2015 København.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10596

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Foreløbigt høringssvar vedr. Kommuneplan 2015 København.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: ulla månsson

Navn:
ulla månsson
Postnr:
1440
By:
københavn k
Adresse:
mælkebøtten 119

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en Kommuneplan 2015. Her fremgår det af forslaget, at København skal udvikle som en grøn, bæredygtig og socialt mangfoldig by med en stærk sammenhængskraft og plads til alle. Et København med mindre biltrafik og mere gang, cykling og kollektiv transport.
Fristaden Christiania deler i høj grad den vision for borgerne i København, og har qua sin egen historie og struktur altid arbejdet på at udvikle netop de værdier i bydelen. Derfor ser vi positivt på intentionen og finder, at de mange gode ønsker bør afspejles i et reelt plangrundlag.
Kommuneplanen bør præciserer, at Christiania er en særlig bydel, som bidrager til et samarbejde om udvikling af nye projekter i København, der skaber rekreative og kulturelle værdier for københavnerne og ny inspiration til gæster fra både i ind- og udland. Samtidig er det vigtigt at Kommuneplanen giver enklere adgang til, at Christiania selv kan udvikle området, så det fremmer beboernes livsmuligheder og -kvalitet.
Fristaden Christiania har i mange år befundet sig i et forvaltningsmæssigt og planmæssigt sort hul, hvilket også afspejles af Københavns Kommunes plangrundlag i Kommuneplan for 2015. Her nævnes bydelen slet ikke og på kortportalen, udlægges den særlige bydel med blandet beboelse, erhverv og grønne områder, fejlagtigt som et fritidsområde. Men den del, der er udlagt til fritidsformål, rummer også boliger og institutioner. Vi vil derfor gøre indsigelse mod Kommuneplan 2015's fejlagtige udlægning af det meste af Fristaden Christiania som fritidsområde.
Fristaden Christiania har netop udviklet en by med en stærk sammenhængskraft ved at skabe en grøn bydel med en dynamisk blend af boliger, erhverv og sociale og kulturelle aktiviteter.
Christianias mål er, at rumme en kreativ blanding af boliger, erhverv, sociale og kulturelle aktiviteter. Kombineret med en lav brugsleje/husleje (som er aftalt med staten), sikrer det, at fristaden giver plads til en mangfoldighed af beboere, hvor christianitter og københavnerne på tværs af sociale og kulturelle skel kan bo og trives sammen. Det bør Kommuneplanen afspejle og fremme.
Fristaden Christiania er i en proces, hvor der etableres solceller i forbindelse med renoveringer. Denne proces bør Kommuneplanen naturligvis understøtte i målet om at gør København CO2 neutral.
Kommuneplanen bør også definere Christiania som en bilfri zone, således som fristaden de facto har været i 44 år.
Fristaden Christiania er kendt for sin bæredygtige og alternative byggeskik ved udnyttelse af de oprindelige militærbygninger og til etablering af nye kreative boliger, virksomheder, institutioner m.m. Ofte utraditionelt placeret og bygget. Derfor er vi meget tilfredse med, at

det i Kommuneplanens rammer, nu er tydeliggjort, at visse standardbestemmelser kan fraviges og tilpasses ved udvikling i en bestående bygningssammenhæng:
”Eksempelvis kan bevaringsværdige bygninger udnyttes og ombygges uden standardkrav, og boliger i tagetager kan etableres med færre krav end ved nybyggeri” p. 25.
Vi håber derfor, at få en konstruktiv dialog om et kommuneplantillæg for Fristaden Christiania, hvor der udvikles de nødvendige planmæssige rammer for de nuværende bygninger på Christiania, og samtidig sikres udviklingsmuligheder for Christiania, herunder mulighed for nybyggeri.

Venligst Ulla Månsson

Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [1]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10620

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Klaus Boyer

Navn:
Klaus Boyer
Postnr:
2500
By:
Valby
Adresse:
Valby Kirkevej 5
Øvrige kontakt- oplysninger:
+4540327882

Høringssvar er vedhæftet som fil

Materiale:
Høringssvar KP15.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10712

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar KP15_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Valby Kirkevej

Valby, den 15. okt. 2015

Høringssvar KP 15

Med baggrund i nabohøring vedr. ny-byggeri Valby Kirkevej 1/Gl. Jernbanevej 13, som i skrivende stund ligger som klagesag i Statsforvaltningen og Natur- og Miljøklagenævnet, fremsendes hermed høringssvar til KP15 på vegne af Valby Kirkevej.

Valby Kirkevej sagen blev støttet af Valby Lokaludvalg, og udvalget har endvidere indsendt høringssvar til KP15, som vi fuldt ud kan tilslutte os, herunder især under afsnit 2 side 3, hvor Lokaludvalget refererer til sagen omkring Valby Kirkevej.

Lokalplanpligt:
Valby Kirkevej foreslår, i tråd med Lokaludvalget, at der udarbejdes lokalplaner for ikke lokalplandækkede områder.
Baggrunden er nabohøringssagen "Gl. Jernbanevej / Valby Kirkevej", som klart illustrerer, at myndighederne ikke betragter kommuneplanens rammer som retningsgivende, i den nævnte nabohøringssag blev kommuneplanrammerne i KP11 stort set sat ud af kraft, og tillige minimeredes høringsomfanget mest muligt. Nabohøring er derfor ikke et brugbart styringsredskab ved planlægning af lokale områder.
Kommunen anfører selv, at rammebestemmelserne kun er vejledende, hvilket dog ikke fremgår af kommuneplanen, hvor bestemmelser ledsages af "max" og "højst".

Et andet afgørende forhold, som kun meget overordnet behandles i kommuneplanen og slet ikke er et redskab i nabohøringer, er "helhedsvurdering" som fremgår af både byggeloven og bygningsreglementet, altså et redskab for myndighederne, som i den refererede nabohøringssag ikke benyttes til andet end at legitimere tilsidesættelsen af kommuneplanen.

Af disse grunde bør ethvert indgribende byggeri fremlægges i en lokalplan, og områder der ikke er lokalplanlagte bør omfattes af en lokalplan. Herved vil der via høring og debat skabes konstruktive rammer for både at forholde sig til kommuneplanen og til byggelovens helhedsvurdering, og skabe den specificering som de generelle rammer ikke kan håndtere, men som er helt afgørende for at opnå et "sublimt" resultat i det lokale miljø.

Lokalområdet:
Valby Kirkevej ønskes i KP15 samt i en kommende lokalplan placeret i nedennævnte rammer:
B1 område med bebyggelsesomfang på max 40 %.
Valby Kirveje 1 / Gl. Jernbanevej 13, opretholdes som del af B3 område med bebyggelsesomfang på max 110 %. Med max menes her max.
Bygningshøjde max 10 m og antal etager max 3 etager gældende for alle ejendomme uanset bebyggelsesomfang %.

Med venlig hilsen
Valby Kirkevej

Klaus Boyer

Bilag: Underskriftsblad

FULDMAGT

Nedennævnte ejere giver hermed Klaus Boyer, Valby Kirkevej 5, fuldmagt til på vore vegne at indsende vedlagte høring i forbindelse med Kommuneplan 2015.

Valby Kirkevej, underskrifter fra ejere som indgår høringssvaret Dato: 15.10.2015

NR	Matr.	Ejer	Underskrift
3	14 ae	Henrik Wolmar Dreyer	
3	14 ae	Christine Dreyer	
5	14 ab	Klaus Boyer Rasmussen	
5	14 ab	Charlotte Lisa Josefine Skouw	
7	14 ac	Morten Lauritsen	
7	14 ac	Kristine Laksafoss Søgaard	
4	14 t	Pernille Lind Olsen	
4	14 t	Erik Lind Olsen	
6	14 u	Mette Meyhoff Jensen	
6	14 u	Christian Spedtsberg Bredekjær	
8	14 v	Bruno Bernard Marie Tournay	
8	14 v	Joan Haff Tournay	
10	14 x	Iben Rossell	
10	14 x	Karl Rydiger Rossell	
12	14 ø	Signe Hamann Alsøe	
12	14 ø	Jakob Hamann Alsøe	
14	14 p	Helle Kirstine Møller	

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Valby Lokaludvalg

Navn:
Valby Lokaludvalg
Virksomhed / organisation:
Valby Lokaludvalg
Postnr:
2500
By:
Valby
Adresse:
Valgårdsvej 8
Øvrige kontakt- oplysninger:
27154727
Materiale:
2015-0229039-3 Valby Lokaludvalgs Høringssvar vedr. Kommuneplan 2015 15907902_13447628_0.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10616

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/2015-0229039-3 Valby Lokaludvalgs Høringssvar vedr. Kommuneplan 2015 15907902_13447628_0.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

VALBY LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg
Valby Kulturhus, 1. sal
Valgårdsvej 4-8
2500 Valby

www.valbylokaludvalg.kk.dk

E-mail
dse@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

Valby Lokaludvalgs Høringssvar vedr. Kommuneplan 2015

Valby Lokaludvalg har afholdt et velbesøgt borgermøde om kommuneplanen den 1. oktober 2015 i Valby Kino. Sagen er blevet behandling i By- og Trafikudvalget den 6. oktober og i Valby Lokaludvalg den 13. oktober 2015.

Valby Lokaludvalg ønsker at fremhæve følgende hovedpunkter, som der har været fokus på i høringsfasen. Desuden har vi et antal konkrete forslag og kommentarer til konkrete formuleringer.

1) Kvalificering af stationsnærhedsprincippet: intelligent fortætning

Valby Lokaludvalg ønsker, at der i kommuneplanen sættes fokus på at kvalificere stationsnærhedsprincippet, så enhver luftlinjeafstand på under 600 meter til enhver station eller andet højklasset trafikknudepunkt ikke automatisk giver anledning til at give et område en høj bebyggelsesprocent. Det meste af Valby ligger ud fra den logik stationsnært. Forudsætningen for, at det giver mening at fortætte, er at stationsnærheden er ***reel og relevant***.

I Kommuneplan 2010 blev en række generelle kommuneplanrammer ændret, så der blev mulighed for øget tæthed, og det øgede presset på friarealer mv. Begrundelsen for fortætning i stationsnære områder er som udgangspunkt, at stationsnærheden gør det muligt at afvikle en stor del af trafikken som kollektiv trafik.

14-10-2015

Sagsnr.
2015-0229039

Dokumentnr.
2015-0229039-3

Vi ved fra kommunens egne undersøgelser, at med en afstand på op til ca. 200 meter er der stor effekt af stationsnærhed, idet over op til ca. 60 % bruger den kollektive trafik, hvis den er helt tæt på og kører relevante steder hen. I en afstand af ca. 400 meter er effekten faldet til 30-40 % og i en afstand af 600 meter er den faldet til ca. 20 %. Der er derfor intet argument for, at det i sig selv giver specielt meget mening at fortætte på et sted, der ligger 550 meter fra nærmeste station.

At stationsnærheden er reel er en anden forudsætning. Hvis ikke der er direkte cykel- og gangstier, der giver adgang til stationen, giver luftlinjeafstand ingen mening.

Konkret vil vi foreslå, at der på s. 14 tilføjes en sætning, der kvalificerer stationsnærhedsprincippet: "For at sikre reel udnyttelse af stationsnærhed defineres stationsnærhed som en konkret gangafstand på højst 600 m."

Et godt eksempel på behov for et krav om reel stationsnærhed er adgangen fra Grønttorvet til Vigerslev Allé Station, hvor gangafstanden er en betragtelig omvej, hvis der ikke bygges en direkte gangforbindelse fra området til S-togsperronen.

At stationsnærheden er relevant er et andet forhold. En station som Danshøj, som ikke har adgangsveje fra syd, giver ikke nogen relevant anledning til at bygge tæt inden for stationsnærhedszonen. Denne station ligger i et villaområde og har som sin primære funktion omstigning mellem to S-togslinjer.

2) Områder, der ikke er dækket af lokalplaner

Vi oplever et generelt problem i forhold til de områder, der ikke er dækket af lokalplaner. Vi oplever, at rammerne i kommuneplanen ikke respekteres, når kommunen giver byggetilladelser, og at manglen på lokalplaner medfører, at dette sker uden den demokratiske proces, som høringer af lokalplanændringer sikrer. Vores udgangspunkt er, at enten må kommuneplanrammerne respekteres, så borgerne kan regne med at de gælder, eller også må der etableres lokalplaner i disse områder.

Områder uden lokalplan: Villaområder

Vi oplever, at der i stigende grad gives lov til en fortætning i villaområderne, som øger presset på parkering og som mindsker områdernes funktion af grønne lommer i byen. Der gives ofte lov til at bygge dobbelthuse, hvor der tidligere lå en villa, og til at bygge på en større del af grunden end tidligere. Ud over det generelle pres, som kommuneplanen har givet anledning til, er det er også vores opfattelse, at kommunen administrativt løbende giver dispensationer, som yderligere øger denne fortætning. Der bør udarbejdes bestemmelser i rammerne i kommuneplanen, der giver mulighed for at stille krav til, at der ikke fortættes uhensigtsmæssig i villaområderne, fx i form af krav til parkering på egen grund, i form af krav om permeable belægninger og i form af skærpede krav til bevarelse af bevaringsværdige træer.

Samtidig finder vi, at kommunen tilsyneladende ikke sørger for at håndhæve de bestemmelser, som der trods alt foreligger i en del

villaområder. Fx ligger der en deklaration fra 1917, der dækker fem grundejerforeninger i Valby. Her er blandt andet optaget bestemmelser om, at ”Arealet mellem Vej og Bygning skal anlægges og vedligeholdes som Have” (s. 14) og at påtaleretten alene ligger hos Magistraten (s. 21) http://www.vigerslev-haveforstad.dk/files/vedtaegter/Deklaration_III3696.pdf

Konkret foreslår vi, at der optages en bestemmelse i Kommuneplanen, der skærper mulighederne for at sikre, at villaområdernes karakter af grønne og åbne områder bevares, eller at der laves lokalplaner for de enkelte villaområder, hvor der optages nærmere bestemmelser om hvordan karakteren af området kan bevares og ikke gradvist udhules.

Områder uden lokalplan: bymæssig bebyggelse

Også i allerede tættere bebyggede områder oplever vi, at kommuneplanrammerne ikke sikrer, at de byggetilladelser, der gives, overholder kommuneplanens rammebestemmelser. Vi har oplevet et konkret eksempel på Gl. Jernbanevej, hvor en tidligere villa nu erstattes af et byggeri i fem etager. På grund af at der ikke er en kommuneplan, sker dette uden den inddragelse af lokaludvalget og borgerne i området, som en lokalplan ville sikre. Der er gode og faste procedurer i lokalplanarbejdet. Uden lokalplan sker der kun partshøring uanset byggeriets omfang, og dispensationspraksis giver forvaltningen vidtgående muligheder for at tillade byggeri langt ud over kommuneplanens rammebestemmelser.

Valby Lokaludvalg gik ind i den konkrete sag, og kommunens begrundelse i afvisningen af vores indsigelse, der understøttede borgerne i området, illustrerer problemet. Problemet er argumentationen, der følger en logik, hvorefter kommuneplanrammer ikke er bindende. Hvad angår bebyggelsesprocenten (B3-område, 110 procent med en friarealprocent på mindst 60) er argumentet, at der kan tillades en bebyggelsesprocent på 168 % og et friareal på 23 % med den begrundelse, at ”bebyggelsesprocenten er 180 på naboejendommen på Gammel Jernbanevej 5-11, og at bebyggelsesprocenten er 265 på ejendommen Gammel Jernbanevej 15”, samt ”at et friareal i den størrelse er sædvanligt i området.”

Med den logik sættes kommuneplanrammerne ud af spil. På indre Nørrebro kan man genopføre baghusene, hvis naboejendommen stadig er en slumbebyggelse.

Valby Lokaludvalg ønsker, at der laves lokalplan for de dele af det tæt bebyggede Valby, der ikke er omfattet af lokalplan. Det vil give mulighed for at inddrage borgerne i, hvordan området i fremtiden kan og må udbygges, og det vil sikre demokratiske høringsprocedurer, hvis foreslået byggeri væsentligt overskrider rammerne.

3) Inddragelse af området Strømmen som fremtidigt byudviklingsområde

Vi er blevet præsenteret for udkast til indretningen af en overjordisk metro placeret på sydøstsiden af den nuværende station. Den vil ligge på det område, der i dag fungerer som kommunal oplagsplads ved Strømmen/Ellebjergvej. Dette område er oplagt at indtænke som et kommende byudviklingsområde, og i den forbindelse er det afgørende, at der allerede nu indtænkes mulighed for stationsadgang fra denne side. Der bør etableres mulighed for, at man kan lave en gang og cykelforbindelse fra denne side, og i et længere perspektiv kan man tænke sig en sydøstlig stationsforplads.

Det er helt afgørende, at Ny Ellebjerg Station får en direkte adgangsvej ved Pilestykket, så stationen og Valby Idrætspark bliver koblet sammen. Etableringen af en metrostation bør anvendes som en løftestang for at få dette længe nærede ønske opfyldt. Den nuværende sti er smal og utryg og der er ingen muligheder for at den kan opfylde rollen som sydlig adgangsvej. Behovet accentueres ikke kun af metrobyggeriet men også af udviklingsplanerne for Valby Idrætspark, der i langt højere grad vil blive integreret som et område, man kan bevæge sig igennem og som en adgangsvej til Valbyparken.

4) Fremtidige letbaneplaner

Valby Lokaludvalg ser det som meget positivt, at Københavns Kommunes langsigtede udviklingsplaner for den kollektive trafik er lagt ind i kommuneplanstrategien og specifikt at der arbejdes med muligheden for i fremtiden at etablere en letbane fra Ny Ellebjerg via Grønttorvet til Hvidovre Hospital. Der er reserveret plads til en eventuelt kommende letbaneendestation ved Ny Ellebjerg og det finder vi meget positivt.

Valby Lokaludvalg finder, at det nu er afgørende vigtigt, at der også lægges ”vejudlægslinjer” ind, så det sikres, at letbanen kan få plads til en station på Grønttorvet og at der ikke gives lov til at bygge i udviklingsområdet på måder, der forhindrer en fremtidig letbaneføring. Vi ønsker også at den videre konkrete forundersøgelse af denne letbane fremskyndes.

<u>Konkret</u> vil vi foreslå, at der efter sætningen på s. 70, der fremhæver Ny Ellebjerg som et fremtidigt ’nyt stort regionalt trafikknudepunkt’, tilføjes: ”Dette forudsætter, at der udarbejdes en samlet og ambitiøs plan for den fremtidige udformning af stationen.”

5) Skoleplacering

Valby Lokaludvalg finder, at det er vigtigt at kommuneplanen indarbejder nye muligheder for at sikre plads til fremtidige skoler. Vi har på et møde med Skoleborgmesteren og forvaltningen fået oplyst, at der på grund af den store udbygning i Valby og Sydvest bliver behov for 1-2 nye skoler i området, idet der kommer til at mangle 3-5 spor. Vi peger på, at en stor del af det østlige Valby langs Sjælør Boulevard og helt op til Valby Station, nu hører under skoledistrikter i Sydhavnen. Det ville være naturligt at der blev indarbejdet en planmulighed, så der reserveres plads til bygningen af en ny skole i det sydlige Valby. Alternativt bør man se på muligheden for at omdanne Sankt Annæ Gymnasium til en folkeskole, hvis planerne om at flytte gymnasiet til Carlsbergområdet realiseres.

I forhold til det grundlag, man planlagde på forud for seneste kommuneplan, er den planlagte udbygning med boliger i Valby Syd øget betragteligt. Tidligere regnede man med, at der skulle bygges lidt færre nye boliger i Valby Syd (ca. 2700) end på Carlsberggrunden. I det nuværende kommuneplanforslag arbejdes med 3000 nye boliger på Carlsberg og 4300 i Valby Syd. Det er en betragtelig forøgelse på ca. 1500 boliger, hvilket skyldes både øget boligandel og større fortætning. Dette understreger yderligere behovet for, at der indtænkes en ny skole i det sydlige Valby, fx på Grønttorvet eller omkring Ny Ellebjerg eller Valby Idrætspark.

Konkret vil vi derfor anmode om, at kortene på side 89 ændres, så det markeres som en ny skole enten i Sydhavn eller i Valby Syd, så der åbnes for muligheden for, at en ny skole kan placeres i Valby. Som det er nu, synes en placering i Ny Sydhavn at forstærke tendensen til, at der er for mange børn i Valby i forhold til skolekapaciteten.

Hertil kommer følgende konkrete bemærkninger og forslag:

- På s. 14 tilføjes en sætning, der kvalificerer stationsnærhedsprincippet: ”For at sikre reel udnyttelse af stationsnærhed defineres stationsnærhed som en konkret gangafstand på højst 600 m.”
- Vi finder det positivt, at der på s. 25 og 29 er nævnt muligheden for yderligere udvikling af Folehaveområdet. Det spiller godt sammen med kommuneplanens positive fokus på social sammenhængskraft som en central værdi i byplanlægningen.
- I forhold til de konkrete rammeændringer, der foreslås som følge af nedlæggelsen af den nuværende ramme B4, foreslås 5 områder i Valby overført til den nye B4 (i bilag 4). Her vil vi

særligt henlede opmærksomheden på området Vigerslev Allé (176), hvor der er udskilt et område langs Valbygårdsvej, for at undgå uønsket yderligere fortætning af villaområdet. Dette fremgår ikke af kortet på bilag 3, s. 3.

- De tre områder Vigerslev Allé (176), Gammel Jernbanevej (392) og Sjælør (3021) er stort set fuldt udbyggede og der er ikke noget ønske om yderligere fortætning i disse områder. Man kunne derfor med fordel fastholde den nuværende bebyggelsesprocent på 130 med en særlig bestemmelse inden for den nye B4-ramme.
- I forhold til ændringen af detailhandelsfordelingen 'Gl. Køge Landevej Bymidte' (bilag 4) foreslås det at sammenlægge og forenkle rammerne for områder 4012, 4013 og 4014, uden at øge det samlede antal m2. Valby Lokaludvalg finder, at det kan medføre en uhensigtsmæssig omfordeling i området, således at det projekt, der udvikles først, kan overtage m2 fra senere byggemuligheder.
- I forhold til ønsket om at udvide den eksisterende butik Vigerslevvej 216 til 1000 m2 skal det anføres, at sortimentet næppe bliver meget større i en Nettobutik, hvilket anføres som forvaltningens begrundelse for at imødekomme ønsket.
- I forhold til de tre scenarier for byudvikling på s. 83 er det ikke Valby Lokaludvalgs ønske, at videreudviklingen af Grønttorvet udskydes til en senere planperiode.
- Den generelle ændring af P-normen til 150 i C og S områder med mulighed for forhandling fra 100-200 har potentielt mulighed for at ændre den fremtidige byplanlægnings grundlag markant. Valby Lokaludvalg vil være meget opmærksomme på, hvordan parkeringsforhold fremover vil blive indarbejdet i lokalplanerne og ønsker ikke et generelt skred, der medfører at nye boligområder bliver udformet med store overfladearealer afsat til parkering.
- Valby Lokaludvalg ønsker at der i lyset af de trafikale konsekvenser af den store udbygning i Valby og på Carlsberg laves en samlet trafikplan for Valby, hvilket også er besluttet af Borgerrepræsentationen, men aldrig er blevet gennemført.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsøe
Formand Valby Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Vanløse lokaludvalg

Navn:
Vanløse lokaludvalg
Virksomhed / organisation:
Vanløse Lokaludvalg
Postnr:
2720
By:
København
Adresse:
Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal 2720 Vanløse

Høringssvar vedlagt som bilag.

Materiale:
2015-0207671-2 Udkast til høringssvar fra Vanløse Lokaludvalg vedr. Kommuneplan 2015 i forbinde 15852867_3_0.docx [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10561

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/2015-0207671-2 Udkast til høringssvar fra Vanløse Lokaludvalg vedr. Kommuneplan 2015 i forbinde 15852867_3_0.docx
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Vejdirektoratet

Navn:
Vejdirektoratet
Virksomhed / organisation:
Vejdirektoratet
Postnr:
4700
By:
Næstved
Adresse:
Toldbuen 6
Materiale:
Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10789

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Vejdirektoratet

Københavns Kommune, Center for Byudvikling
Rådhuset 3 sal
1500 København V

Dato 18. september 2015
Sagsbehandler Rikke Schade Weje
Mail rsw@vd.dk
Telefon +45 7244 2939
Dokument 15/00935-10
Side 1/4

Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015

Vejdirektoratet har fra Plansystem.dk modtaget Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015. Planforslaget er i offentlig høring i perioden frem til den 16. oktober 2015.

Vejdirektoratet har gennemgået planforslaget, dels for så vidt angår de statslige vejinteresser i almindelighed, og dels for så vidt angår de punkter i "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013", som har betydning for de statslige vejinteresser i Københavns Kommune.

Vejdirektoratet har ved sin gennemgang af planforslaget koncentreret sig om de ændringer, som er foreslået i forhold til den gældende kommuneplan. Vejdirektoratet har dog også forholdt sig til visse forhold, som er "gengangere" fra den gældende kommuneplan.

Vejdirektoratet har nedenfor beskrevne bemærkninger til Københavns Kommunes planforslag. **Ingen af Vejdirektoratets bemærkninger giver Vejdirektoratet anledning til at opfordre Erhvervsstyrelsen til at overveje at gøre statslig indsigelse til kommuneplanforslaget i henhold til planlovens § 29.**

Vejdirektoratet anbefaler imidlertid, at Københavns Kommune forholder sig til bemærkningerne og i relevant omfang inddrager og indarbejder dem i den endelige kommuneplan. Såfremt Københavns Kommune er enig i bemærkningerne, findes der ikke behov for yderligere drøftelse heraf.

Vejdirektoratet har fremsendt kopi til Erhvervsstyrelsen af nærværende brev med henvisning til styrelsens journalnummer NST-121-101-00007.

Det overordnede vejnet
Kommuneplanforslagets afsnit "Byens vejnet" under emnet "Trafik" indeholder retningslinjer og tilhørende redegørelse for vejnettet i kommunen.

Vejdirektoratet kan i den forbindelse konstatere, at der med planforslaget sker en fastlæggelse af beliggenheden af det overordnede vejnet i kommunen, jf. det statslige krav 5.5.1 i "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013".

Vejdirektoratet kan ligeledes konstatere, at det overordnede vejnet i kommunen udgøres af vejklassen benævnt "Regionale veje", der defineres som det overordnede vejnet, der forbinder København og den øvrige region med en høj grad af fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Vejdirektoratet

Ifølge kortvisningen er de statslige trafikanlæg i Københavns Kommune indeholdt i vejklassen "Regionale veje", og statsvejene er dermed indeholdt i det overordnede vejnet i kommunen.

Vejdirektoratet bemærker i den forbindelse, at der enten i beskrivelsen af de "Regionale veje" eller i afsnittet "Redegørelse for vejnet" bør tilføjes oplysninger om, at vejklassen "regionale veje" omfatter såvel kommunale veje, som Københavns Kommune er vejmyndighed for, og statsveje, som Vejdirektoratet er vejmyndighed for.

Statsvejene i Københavns Kommune er følgende:

- Statsvej nr. 3 (Amagermotorvejen, Motorring 3, Europarute E20).
- Statsvej nr. 11 (Holbækmotorvejen, København – Holbæk – Lumsås, primærrute 21).
- Statsvej nr. 13 (Hillerødmotorvejen, København – Helsinge, primærrute 16).
- Statsvej nr. 14 (Helsingørmotorvejen, Helsingør – København, primærrute 19).

Vejdirektoratet bemærker ligeledes følgende øvrige forhold:

- At der langs Amagermotorvejen er tinglyst vejbyggelinjer på typisk på 50 m målt fra midten af vejen mod tilgrænsende ejendomme.
- At kortvisningen bør tilføjes oplysninger om statsvejenes rutenumre med henblik på at tydeliggøre disses overordnede betydning blandt de "regionale veje" og forskellen i myndighedsrollen.

Vejdirektoratet finder på baggrund af ovenstående sine interesser som vejmyndighed for statsvejene tilgodeset.

Arealreservationer til vejanlæg

Ifølge § 25 i Fingerplan 2013 skal den kommunale planlægning medtage arealreservation til mulige fremtidige overordnede vejanlæg i kommunen. I København Kommune drejer det sig om følgende arealreservation, jf. § 25, nr. 5:

- Vejforbindelse Københavns Nordhavn – Lyngbyvej.

Vejdirektoratet kan konstatere, at den kommunale vejforbindelse mellem Københavns Nordhavn og Lyngbyvej (Nordhavnsvej) er under anlæg og forventes færdig i slutningen af 2017, dvs. indenfor planperioden. Nordhavnsvej fremgår således som en "regional vej", jf. kortgrundlaget i afsnittet indeholdende retningslinjerne for vejnettet i kommunen. Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingørmotorvejen (Lyngbyvej, rute 19) forventes for store dele afsluttet i 2015.

Transportkorridor

Ifølge § 23 i Fingerplan 2013 skal den kommunale planlægning sikre følgende forhold:

1) At den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafikal infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes,
2) at transportkorridorernes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme, og
3) at udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres eller sker i strid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 24, § 25 og § 28 (i Fingerplan 2013).

En lille del af det reserverede areal til transportkorridorer er beliggende i Københavns Kommune, jf. fingerplanens kortbilag I (se endvidere ***vedlagte*** kortbilag).

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet bemærker, at arealreservationen til transportkorridorformål (om end den er meget begrænset) ikke synes at være omtalt i planforslaget. Vejdirektoratet finder, at der i afsnittet "Trafik" bør indarbejdes retningslinjer for arealreservationen. Transportkorridoren bør ligeledes fremgå af kortvisningen.

Stier og cykelruter
Kommuneplanforslagets afsnit "Cyklernes by" under emnet "Trafik" indeholder retningslinjer og tilhørende redegørelse for et net af cykelstier og grønne cykelruter i kommunen.

Vejdirektoratet kan i den forbindelse konstatere, at der langs statsvejnettet allerede eksisterer cykelstier og grønne cykelrutenet.

Vejdirektoratet er bekendt med, at Københavns Kommune har planer om en cykelstibro over statsvej nr. 11, Holbækmotorvejen (Folehaven). Vejdirektoratet gør i den sammenhæng opmærksom på, at en sådan cykelstibro forudsætter tilladelse fra Vejdirektoratet i henhold til vejlovens regler. Vejdirektoratet har ikke bevilliger til at anlægge en cykelstibro over Folehaven, hvorfor en eventuel tilladelse må forventes at blive betinget bl.a. af, at anlægget udføres uden udgift for Vejdirektoratet. Vejdirektoratet imødeser et konkret forslag til projekt, som Vejdirektoratet kan forholde sig til.

Byudvikling – boliger og erhverv
Kommuneplanforslagets afsnit "Overordnet byudvikling" og "Erhverv" indeholder retningslinjer og tilhørende redegørelse for lokaliseringen af byudviklingsområder og erhvervsområder m.m.

Vejdirektoratet kan konstatere, at der med planforslaget ikke udlægges nye områder til byudvikling og erhverv langs statsvejnettet. Vejdirektoratet kan ligeledes konstatere, at ingen af perspektivarealerne for fremtidig byudvikling er beliggende i nærheden af statsvejnettet.

Støj
Kommuneplanforslagets afsnit "Forebyggelse af støjgener" under emnet "Boliger og byliv" indeholder retningslinjer og tilhørende redegørelse for forebyggelse af støjgener langs eksisterende og nye veje.

Vejdirektoratet bemærker i sammenhæng hermed, at eventuelle krav om støjdæmpning, som måtte blive stillet af kommunen i henhold til lovgivning, lokalplan eller andre bestemmelser, i forbindelse med evt. planlægning af ny støjfølsom arealanvendelse i områder nær *eksisterende* støjbelastede statsveje, er Vejdirektoratet uvedkommende.

Vejdirektoratet bemærker ligeledes, at der ved planlægning af støjfølsom arealanvendelse langs den overordnede infrastruktur (vej- og banenet), ved erhvervsområder eller ved tekniske anlæg skal udlægges arealer til afskærmende foranstaltninger i forhold til støj og viberationer.

Vindmøller
Kommuneplanforslagets afsnit "Energiforsyning" under emnet "Energi og Miljø" indeholder retningslinjer for bl.a. opstilling af vindmøller og tilhørende redegørelse for energiforsyningen.

Vejdirektoratet kan konstatere, at der med planforslaget udlægges 4 områder, indenfor hvilke der kan planlægges for opstilling af store vindmøller. Områderne er beliggende i henholdsvis Valby, Prøvestenen, Kalvebod Syd og Lynetten.

Vejdirektoratet

Området Kalvebod Syd er beliggende på Amagermotorvejens vestlige side.

Vejdirektoratet bemærker i sammenhæng hermed, at de opstillede retningslinjer ikke beskriver kravene til vindmøllers afstand til overordnede veje.

Vejdirektoratet gør i den forbindelse opmærksom på, at staten har udmeldt ændrede afstandskrav for opstilling af vindmøller (både store og små) nær overordnede veje (og jernbaner).

Reglerne er nu således:

- En vindmølle må ikke opstilles nærmere en statsvej end 1,0 gange møllens totalhøjde (forbudszone).
- Ønskes en vindmølle opstillet i en afstand fra en statsvej på mellem 1,0-1,7 gange møllens totalhøjde, skal Vejdirektoratet have mulighed for at udtale sig vedr. placeringen (sikkerhedszone). Vejdirektoratet kan efter en konkret vurdering forlange, at møllen flyttes længere væk end 1,0 gange møllens totalhøjde af hensyn til sikkerheden på statsvejen – herunder f.eks. forøget risiko for overisning, distraktion i forbindelse med skilte, tilslutningsanlæg el.lgn.
- Der er ikke belæg for at regulere vindmøllens placering længere væk end 1,7 gange møllens totalhøjde.

Afstanden mellem vindmølle og statsvej regnes fra yderste kant af vejbane eller nødspor til møletårnets yderste begrænsning mod vej. For veje, der er pålagt byggelinje, beregnes afstanden fra denne.

Vejdirektoratet anbefaler derfor, at der i kommuneplanforslaget også indarbejdes retningslinjer for afstandskravet til de overordnede veje (og jernbaner) i overensstemmelse med de ændrede statslige udmeldinger herom, jf. ovenstående, og at Københavns Kommune lægger disse til grund for sin vurdering af, hvor der fremtidigt kan placeres vindmøller.

Vejdirektoratet har ikke yderligere bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015.

Afsluttende bemærkninger
Såfremt ovennævnte bemærkninger giver anledning til spørgsmål, kan undertegnede sagsbehandler kontaktes på direkte tlf.nr. 7244 2939 eller på e-mail rsw@vd.dk.

Med venlig hilsen

Rikke Schade Weje
Landinspektør

Kopi af denne skrivelse er sendt til:
Erhvervsstyrelsen, att.: Karin Jensen, Dahlerups Pakhus, Langelinie Allé 17, 2100 København Ø., pr. e-mail til adressen erst@erst.dk og karjes@erst.dk.

ERHVERVSSTYRELSEN

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

18. september 2015/
referat af 24. september 2015/
15. oktober 2015
/karjes@erst.dk

Sendt via mail til
Marc J. Jørgensen, marc@okf.kk.dk
Center for Byudvikling, cbu@okf.kk.dk

Sag NST-121-101-00007

Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015

Høringsnotat

ERHVERVSSTYRELSEN
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00
Tlf.dir. 35 29 11 60
Fax 35 29 10 01
CVR-nr 10 15 08 17
E-post erst@erst.dk
www.erst.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

Københavns Kommune har sendt forslag til Kommuneplan 2015 i offentlig høring i perioden fra den 21. august 2015 til den 16. oktober 2015.

Erhvervsstyrelsen skal indledningsvis oplyse, at der ikke i kommuneplanforslaget er forhold, som giver statslige myndigheder anledning til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1[1] i forhold til varetagelse af de statslige interesser[2], jf. gældende Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013.

Vejdirektoratet, Naturstyrelsen og Erhvervsstyrelsen har bemærkninger til kommuneplanforslaget. Dette notat indeholder en kort præsentation af disse bemærkninger. Bemærkningerne er drøftet på teknikermødet mellem Københavns Kommune og Erhvervsstyrelsen den 22. september 2015. Erhvervsstyrelsen har i notatet indarbejdet et kortfattet referat af drøftelserne på mødet, og Københavns Kommune har indarbejdet bemærkninger til referatet. På baggrund af kommunens bemærkninger har Erhvervsstyrelsen indføjet opfølgende bemærkninger/konklusioner.

Via dialogen mellem Købehavns Kommune og Erhvervsstyrelsen om bemærkningerne har kommunen og styrelsen aftalt ændringer til kommuneplanforslaget. De aftalte ændringer fremgår af et særskilt aftalenotat.

Byvækst ved byzonebyer, rummelighed, arealudlæg til 12 års forbrug
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Af planforslagets retningslinje 3.2.1.1 fremgår: ”Nye boliger i Københavns Kommune skal anvendes som helårsboliger, idet der dog i lokalplaner kan tilla-

[1] Planloven § 29, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 af lov om planlægning med senere ændringer.
[2] Delegation: Ressortansvaret for planloven blev ved kongelig resolution af 28. juni 2015 overført fra miljøministeren til erhvervs- og vækstministeren. En række beføjelser efter disse love har indtil regeringsskiftet været henlagt til Naturstyrelsen under det daværende Miljøministerium, jf. bekendtgørelse nr. 973 af 29. august 2014. En delegation, der vedrører områder, der er overført til Erhvervs- og Vækstministeriet, videreføres herunder. Indtil delegationen er ændret, følger erhvervs- og vækstministerens delegation til Erhvervsstyrelsen af den kongelige resolution. Det betyder blandt andet, at det er muligt for Erhvervsstyrelsen at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1.

des en andel på op til 10 procent af boligerne på en ejendom anvendt til bolig uden helårsstatus. Boliger der fastlægges som helårsboliger må ikke benyttes til feriebolig eller anden form for midlertidig beboelse."

Erhvervsstyrelsen ønsker afklaret, hvad baggrunden for at muliggøre op til 10 procent boliger uden helårsstatus er samt hvilke muligheder, der er indeholdt i retningslinjen.

Referat af teknikermødet 22. september 2015
Københavns Kommune oplyste på mødet, at baggrunden for, at der ifølge retningslinjen kan tillades boliger uden helårsstatus, er, at der i kommunen kan opstå et behov for at have denne mulighed, fx ved efterspørgsel på en bolig til en folketingspolitiker (dobbeltbolig).
Erhvervsstyrelsen henledte opmærksomheden på sommerhuslovens bestemmelser om erhvervsmæssig udlejning af ferieboliger.

Kommunens bemærkninger
Kommunen har noteret bemærkningerne, som ikke giver anledning til at ændre i kommuneplanforslaget.

Opfølgning/ konklusion
Erhvervsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Fingerplan 2013
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
<u>Overførsel af arealer til byzone</u>
Af kommuneplanforslaget fremgår, at en række områder på søterritoriet kan overføres til byzone i lokalplanlægningen.

På teknikermødet ønskes afklaret, om der er tale om arealer udover de, som fremgår af kortbilag F i Fingerplan 2013.

Referat
Kommunen oplyste på teknikermødet den 22. september 2015, at udover de arealer, som fremgår af Fingerplan 2013, er der i henhold til anlægslov for Sydhavnsmetro mulighed for at overføre et areal på 2.600 m^2, alternativt 1.700 m^2, i Fordgraven ved Sjællandsbroen til byzone.

Kommunens bemærkninger
Det fremgår af forslag til KP 15 at der er en mulighed i rammerne for opfyldning af et areal i Fordgraven på 2.600 eller 1.700 m2 til brug for etablering af en metrostation (stationen Sluseholmen på metrostrækningen til Sydhavnen). De to arealer er alternativer, hvoraf et vælges ved kommuneplanens endelige vedtagelse. Arealets størrelse er langt under den grænse på ca. 1 ha, som staten normalt anvender ved overførsel til byzone. Københavns Kommune skal dog sikre, at det opfyldte areal i lokalplan overføres til byzone.

Det fremgår af bilag 3 i Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at en station ved Sluseholmen kan anlægges på opfyldt areal.

På baggrund af styrelsens bemærkninger er der ikke anledning til at ændre i kommuneplanforslaget.

Opfølgning/ konklusion
Erhvervsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Rækkefølgeplanlægning
Kommuneplanforslaget indeholder en rækkefølgeplan. Som kommunen har oplyst i planforslaget, fastlægges rækkefølgeplanlægning i samarbejde med staten, jf. Fingerplan 2013, § 8.

Erhvervsstyrelsen har noteret sig kommunens rækkefølgeplanlægning og har ikke bemærkninger til denne.

Referat
Københavns Kommune oplyste på teknikermødet den 22. september 2015, at der i den nærmeste fremtid på anmodning fra By & Havn I/S forventes et behov for at justere rækkefølgeplanlægningen for Nordhavn. Kommunen ønsker en tidlig dialog om justeringen. Erhvervsstyrelsen indgår gerne i en sådan dialog.

Kommunen nævnte behovet for at udtage det område i Ydre Nordhavn, der i Fingerplan 2013 er udlagt til lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav, idet det er en forudsætning for at kunne byudvikle Nordhavn med boliger og erhverv. Forholdet fremgår af principaftalen fra maj 2014 om bl.a. udbygning af Nordhavn. Erhvervsstyrelsen kan oplyse, at udtagning af arealreservationen vil kunne finde sted i forbindelse med revision af Fingerplanen.

Kommunens bemærkninger
Kommunen vil foreslå, at ”kunne” udgår af referatet, da kommunen forudsætter, at staten udmønter principaftalen.

Opfølgning/ konklusion
Erhvervsstyrelsen skal tilkendegive, at der med formuleringen ”vil kunne finde sted” ikke er tænkt at være taget forbehold i forhold til en udmøntning af principaftalen. Udtagning af arealet vil således finde sted i forbindelse med revision af Fingerplanen.

Grønne bykiler af regional betydning
I Fingerplan 2013 er der foretaget en udpegning af grønne bykiler af regional betydning, jf. § 6, stk. 7. I Københavns Kommune er en række områder udpeget. De grønne bykiler fremgår ikke af kommuneplanforslaget.

Emnet ønskes drøftet på teknikermødet.

Referat
Kommunen oplyste på teknikermødet at ville overveje at medtage Fingerplanens grønne bykiler i kommuneplanens redegørelse og eventuelt tillige vise bykilerne på et redegørelseskort.

Kommunens bemærkninger
Under hensyn til rammestyringsprincippet har kommunen besluttet ikke at medtage yderligere om grønne bykiler i kommuneplanen.

Opfølgning
Erhvervsstyrelsen tager kommunens beslutning til efterretning.

<u>Transportkorridoren</u>
Erhvervsstyrelsens og Vejdirektoratets bemærkninger
(jf. Vejdirektoratets bemærkninger, som er sendt direkte til Københavns Kommune)
Transportkorridoren ses ikke at være omtalt i kommuneplanforslaget. Ifølge Fingerplan 2013, § 23, skal den kommunale planlægning sikre arealreservationen til transportkorridor, som den fremgår af kortbilag I i Fingerplanen.

Emnet ønskes drøftet på teknikermødet.

Referat
På teknikermødet tilkendegav kommunen at ville medtage arealreservationen til transportkorridor på kommuneplanforslagets retningslinjekort over vejnet samt at udarbejde retningslinje/ramme for transportkorridoren.

Kommunens bemærkninger
Kommunen kan bekræfte, at arealreservationen medtages og at der udarbejdes ledsagende retningslinje og ramme.

Opfølgning/ konklusion
Erhvervsstyrelsen indarbejder kommunens tilkendegivelse af at ville medtage arealreservationen for transportkorridoren i aftalenotatet.

Detailhandel
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Størrelsen af de store udvalgsvarebutikker Magasin og IKEA fremgår ikke af skemaet under 2.3.4.1; de er i skemaet oplyst at være max 2.000 m^2.

Emnet ønskes drøftet på teknikermødet.

Referat
Kommunen oplyste på teknikermødet, at størrelserne af Magasin og IKEA vurderes at fremgå tydeligt af planforslaget. Kommunen overvejer styrelsens bemærkninger.

Kommunen oplyste, at de gamle rammer (nye udvalgsvarebutikker) ikke overalt i kommunen er udnyttet. På centrale placeringer er de udnyttet, og yderligere muligheder efterspørges.

Erhvervsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Kommunens bemærkninger
Da IKEA og Magasin som nævnt fremgår af planforslaget har kommunen besluttet ikke yderligere at fremhæve forholdet i forslaget.

Opfølgning/ konklusion
På baggrund af opfølgende dialog har Københavns Kommune tilkendegivet, at kommunen vil udarbejde retningslinjer for maksimale butiksstørrelser for de enkelte butikker i de enkelte områder (i overensstemmelse med planlovens § 11 a, nr. 3). Tilkendegivelsen skrives ind i aftalenotatet.

Kystnærhedszonen
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Retningslinje 2.6.3.1 omtaler ikke overførsel til byzone.

Afklaring ønskes på teknikermødet.

Referat
Kommunen oplyste på teknikermødet at ville overveje en tilføjelse.

Kommunens bemærkninger
Kommunen er ved at vurdere indholdet af en eventuel generel retningslinje, men vurdere ikke umiddelbart at en sådan vil være fornødent og kan derfor endnu ikke bekræfte om en sådan medtages.

Opfølgning/ konklusion
Idet der er tale om lovstof (planlovens § 5 b, stk. 1), overvejes indsigelse ikke, idet Erhvervsstyrelsen ikke foretager legalitetskontrol ud over de forhold, der vedrører de overordnede statslige interesser.

Naturinteresser
<u>Natura 2000</u>
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Retningslinje 2.6.1.6 er et citat fra habitatbekendtgørelsen og har således ikke status af en retningslinje, som kommunen kan ændre.

Af kommuneplanforslaget fremgår, at ”I og nær en storby som København kan opfyldninger ikke undgås, men det er vigtigt også at tage hensyn til naturen. Kommunen tilstræber derfor, at værdifulde lavvandede områder i selve havnen friholdes for skadelige aktiviteter. Ved opfyldning uden for havnen vil kommunen undersøge, om det er muligt at kompensere for disse opfyldninger ved at etablere nye lavvandede områder.”

Erhvervsstyrelsen skal bemærke, at i følge habitatbekendtgørelsen gælder, at der ikke må planlægges for aktiviteter, der kan påvirke et Natura 2000-område væ-

sentligt, medmindre en konsekvensvurdering forinden har dokumenteret, at områdets udpegningsgrundlag ikke vil blive skadet.

Referat
Kommunen oplyste på mødet at ville overveje en justering af formuleringen.

Erhvervsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Kommunens bemærkninger
Kommunen vil arbejde med fremstillingen, således at det klarere fremgår, at tekst vedr. internationale naturbeskyttelsesområder er bestemt af gældende bekendtgørelse. For så vidt angår den af EVS citerede tekst om lavvandede områder stammer denne fra redegørelsen til et andet retningslinjeafsnit (Vandløb, søer og kystvande) og er generel og ikke møntet på Natura-2000 områder, hvorfor den heller ikke er i modstrid med beskyttelsen af disse.

Kommunens opfølgning
Der indsættes en henvisning i retningslinjeafsnit Naturbekyttelse om, at der er tale om citat af bekendtgørelse.

Konklusion
Kommunens opfølgende bemærkning om i retningslinjeafsnit Naturbeskyttelse at indsætte en henvisning til habitatbekendtgørelsen indføjes i aftalenotatet.

<u>Øvrige forhold om naturinteresser</u>
Naturstyrelsens bemærkninger
Af side 268 i planforslagets pdf-versionen på PlansystemDK fremgår: ”Det samlede overblik over fredede områder og områder omfattet af generelle beskyttelsesbestemmelser i naturbeskyttelsesloven, museumsloven (fortidsminder) og skovloven (fredskov) og lignende arealbindinger varetages af staten og kan ses på dens Miljøportal.”
Ifølge Oversigt over statslige interesser, 8.6.1, skal visse af disse temaer figurere på kort i kommuneplanen.
Formuleringen om beskyttelsesbestemmelserne anbefales justeret, idet det ikke for alle de omtalte bestemmelser gælder, at de varetages af staten.

Af planforslaget fremgår ikke, at der er udpeget potentiel natur eller potentielle økologiske forbindelser. Såfremt dette er begrundet i, at der ikke meningsfuldt kan foretages udpegning af sådanne arealer, savnes en redegørelse herfor.

Der ønskes en drøftelse af emnet på teknikermødet.

Referat
Kommunen oplyste at ville justere formuleringen om arealbindinger samt at ville indarbejde tekst om potentiel natur og potentielle økologiske forbindelser.

Kommunens bemærkninger
Kommunen vil undersøge om fremstillingen i teksten om arealbindinger kan gøres klarere, og bemærker, at det alene er det samlede <u>overblik</u> over områderne, som varetages af staten via Miljøportalen, ikke selve varetagelsen af områderne.

Kommunen vil i redegørelsen til retningslinjeafsnit Naturbekyttelse bemærke, at der ikke ses at være potentielle økologiske forbindelser og potentiel natur i Københavns tilfælde.

Opfølgning/ konklusion
Kommunens tilkendegivelse om i redegørelsen til retningslinjeafsnit Naturbekyttelse at redegøre for potentielle økologiske forbindelser og potentiel natur indføjes i aftalenotatet.

Områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD)
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Kommuneplanforslaget forholder sig ikke til udpegede områder med særlige drikkevandsinteresser, OSD.
Emnet ønskes drøftet på teknikermødet.

Referat
Kommunen oplyste at ville overveje indføjelse af tekst i redegørelsen.

Kommunens bemærkninger
Kommunen vil tage en bemærkning med i redegørelsen om områderne.

Opfølgning/ konklusion
Kommunens tilkendegivelse om at indarbejde supplerende redegørelse indføjes i aftalenotatet. Erhvervsstyrelsen og Naturstyrelsen har på baggrund heraf ikke yderligere bemærkninger.

Vindmøller
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Af kommuneplanforslaget fremgår, at Kalvebod Syd er udpeget som vindmølleområde.

Under henvisning til den foreliggende afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet om strandbeskyttelsen på arealet ønskes på teknikermødet en afklaring og drøftelse af kommunens overvejelser i forbindelse med udpegning af et vindmølleområde på Kalvebod Syd.

Vejdirektoratets bemærkninger om ændrede afstandskrav til overordnede veje (sendt direkte til Københavns Kommune) ønskes ligeledes drøftet på teknikermødet.

Referat
Kommunen oplyste på teknikermødet, at HOFOR ikke ønsker at gå videre med planlægning for opstilling af vindmøller på Kalvebod Syd, og at udpegning af et vindmølleområde på Kalvebod Syd derfor udtages af kommuneplanforslaget.

De af VD fremsendte bemærkninger om ændrede afstandskrav til statsveje er således ikke relevante at drøfte i forhold til et vindmølleområde på Kalvebod Syd.

Kommunens bemærkninger
Kommunen vil gøre klart, at det forventes at udpegningen udtages af kommuneplanforslaget.
Vejdirektoratet besvares direkte af kommunen.

Opfølgning/ konklusion
Kommunens tilkendegivelse af, at udpegning af et vindmølleområde på Kalvebod Syd udtages af kommuneplanforslaget, indføjes i aftalenotatet.

Klimatilpasning
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Kort fra vandselskabet over oversvømmelser, der er relateret til spildevandsnettet, fremgår ikke af kommuneplanforslaget.

Dette ønskes drøftet på teknikermødet.

Referat
På teknikermødet tilkendegav kommunen at ville afklare, hvorvidt et sådant kort er udarbejdet.

Erhvervsstyrelsen har efterfølgende afklaret med Naturstyrelsen, at idet risikokort fremgår af kommuneplanforslaget, har styrelsen ikke bemærkninger i forhold til kortet over oversvømmelser relateret til spildevandsnettet, såfremt kortet er tilgængeligt på kommunens hjemmeside.

Kommunens bemærkninger
Kommunen noterer sig, at der ikke er behov for ændringer i kommuneplanforslaget.

Opfølgning/ konklusion
Erhvervsstyrelsen og Naturstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Vejinteresser
Vejdirektoratets bemærkninger
Se særskilt høringssvar fra Vejdirektoratet, som er sendt direkte til Københavns Kommune.

Referat
På teknikermødet oplyste kommunen, at den videre dialog om Vejdirektoratets bemærkninger tages direkte med VD.

Perspektivarealer
Erhvervsstyrelsens bemærkninger
Af planforslaget fremgår, at det er et mål i forhold til erhverv, at der skabes mulighed for midlertidig anvendelse og aktiviteter i eksisterende bygninger og omgivende arealer i de perspektivområder, der ikke byudvikles i de næste 12 år.

Den anvendelse, der muliggøres, må ikke forudsætte lokalplanlægning. Såfremt der er tale om et perspektivareal, som tidligere har været omfattet af kommune-

planrammer, kan der dog lokalplanlægges inden for de kommuneplanrammer, der var gældende for området, før det fik status som perspektivareal.

Emnet ønskes drøftet på teknikermødet.

Referat
Kommunen orienterede på mødet om, at et lokalplanforslag for en lokalitet beliggende i et perspektivområde er på vej (Kløverparken, Prags Boulevard). Kommunen tager initiativ til et møde med Erhvervsstyrelsen med henblik på tidlig dialog om sagen.

Kommunens bemærkninger
Kommunen gjorde på mødet opmærksom på, at der ikke er enighed om fortolkningen og kommunen vil derfor inviterer til møde om konkrete sager, hvor det måtte blive nødvendigt.

Opfølgning/ konklusion
Erhvervsstyrelsen indgår gerne i tidlig dialog med kommunen om konkrete sager.

Andre emner
Bemærkninger relateret til øvrige forhold:
Kystnær byzone
Af kommuneplanforslaget fremgår, at det er adgangen til vandet og til at opleve kysten og byens samspil med den, der prioriteres højst i de kystnære områder i kommunen.
Emnet ønskes drøftet på teknikermødet, blandt andet i forhold til et aktuelt lokalplanforslag for Applebys Plads.

Referat
Kommunen er helt opmærksom på kravene til planlægning i kystnær byzone. Arealet, som er omfattet af lokalplanforslag for Applebys Plads, er ikke beliggende i kystnær byzone, hvorfor Erhvervsstyrelsen ikke har bemærkninger i relation hertil.

Formelle forhold
Erhvervsstyrelsen gør opmærksom på, at styrelsen ikke har foretaget legalitetskontrol af planforslaget ud over de forhold, der vedrører de overordnede statslige interesser.

Med venlig hilsen

Karin Jensen
karjes@erst.dk
tlf. 3529 1160

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Vejdirektoratet, Naturstyrelsen og Erhvervsstyrelsen

Navn:
Vejdirektoratet, Naturstyrelsen og Erhvervsstyrelsen
Postnr:
2100
By:
KØbenhavn Ø
Adresse:
Dahlerups Pakhus Langelinie Allé 17
Materiale:
Høringsnotat Københavns Kommunes forslag KP 2015.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10786

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringsnotat Københavns Kommunes forslag KP 2015.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Vesterbro Lokaludvalg

Navn:
Vesterbro Lokaludvalg
Postnr:
1758
By:
København V
Adresse:
Lyrskovsgade 4 2.sal
Materiale:
Vesterbro Lokaludvalg.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10787

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Vesterbro Lokaludvalg.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4, 2 sal
1758 København V

E-mail
jwo@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

OKF Byudvikling

Høringssvar vedr. Kommuneplan 2015

Vesterbro Lokaludvalg har i høringsperioden været i dialog med vesterbroerne om KP15. Det har ikke ændret dramatisk ved de pointer, vi allerede gav i høringssvaret om Kommuneplanstrategien og i vores høringssvar fra den interne høring.

Borgerne og lokaludvalget pointerer endnu en gang, at med København i vækst vokser også behovet for nær-rekreative muligheder. Vi har brug for grønne arealer og plads til samvær, sport og afslapning. Ved nye byudviklingsområder er det derfor vigtigt, at borgernes ønsker om rekreative muligheder prioriteres højt og på lige fod med andre udviklingspotentialer i byen.

Langt de fleste borgere har også støttet lokaludvalgets ønske om at have fokus på en sammenhængende by med mangfoldige bolig- og ejerformer, når byen vokser og udvikles. Vi mener stadig, at byen skal undgå ghettoer af både den fattige og rige slags.

Borgerne nævner forureningen som et væsentligt problem i byen. Der er både tale om et gigantisk efterslæb fra fortiden med oprensning af forurenede grunde. Men det er også den daglige luftforurening fra trafikken, der bekymrer.

Endelig er der glæde over, at kommunen viser vilje til at inddrage borgerne mere og mere i både detail- og byplanlægning og bruge de erfaringer, som de lokale eksperter – borgerne – har.

20-10-2015

Sagsnr.
2015-0191227

Dokumentnr.
2015-0191227-4

Venlig hilsen

Thomas Warburg
formand for Vesterbro Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: X-FOND

Navn:
X-FOND
Virksomhed / organisation:
v/Advokatfirmaet Foldschack & Forchhammer
Postnr:
1159
By:
København K
Adresse:
Skindergade 23, 4. sal.
Materiale:
Høringssvar.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10336

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar_12.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Københavns Kommune
Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

1. oktober 2015
j. 1185-01 LB

FOLDSCHACK FORCHHAMMER

Advokaterne
Foldschack & Forchhammer

Knud Foldschack
Christian Dahlager
Lulla Forchhammer
Line Barfod
Dorthe Kynde Nielsen
Shuki Foighel
Steven Vildgaard Hansen
Maria Pagels
Esther Løffler
Helena Reumert Gjerding
Sidsel Arler Juhl

Skindergade 23, 4. sal
Postboks 2257
Dk-1019 København K

+45 33 44 55 66 telefon

www.ecolaw.dk

Høringssvar vedrørende Kommuneplan 15 Københavns Kommune
I forhold til ejendommen Ryesgade 23, 2200 København N

Jeg skal hermed på vegne af X-Fond, der ejer ejendommen Ryesgade 23, 2200 København N, komme med følgende bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til kommuneplan 2015:

X-Fond udlejer sin ejendom til forskellige virksomheder, herunder Logik & CO.

Ejendommen Ryesgade 23, 2200 København N er beliggende i et rammeområde til boliger, B4, og er omfattet af lokalplan nr. 211, fra 1992.

Af lokalplan nr. 211 fremgår det at: "*Formålet med lokalplaner er: at fastlægge hele området til boligformål.*"

Det fremgår dog af § 12, at "*Lokalplanens bestemmelser skal ikke være til hinder for bibeholdelse af den eksisterende bebyggelse og dennes udnyttelse forudsat at såvel denne bebyggelse som udnyttelsen ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.*"

I forslaget til kommuneplan beskrives område B som følger: "*Områderne anvendes til boligformål, serviceerhverv såsom butikker, restauranter, liberale erhverv, kollektive anlæg, institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Endvidere kan der tillades erhvervs- og fritidsundervisning samt håndværk.*"

X-Fond ønsker at sikre sig, at ejendommen på Ryesgade 23 fortsat kan anvendes til erhverv og være i overensstemmelse med kommuneplanen og lokalplanen.

Ejendommen anvendes på nuværende tidspunkt til erhvervsmæssig produktion vedrørende håndværk m.v. og desuden til andre serviceerhverv mv. Der sker indimellem udskiftning af lejerne og i den forbindelse sker der også nogle gang ændring af, hvilken type erhverv, der udøves i lejemålet.

Der har aldrig været boliger i ejendommen og det vil der heller ikke kunne etableres, da de ikke vil kunne leve op til gældende krav for boliger, herunder bl.a. i forhold til lysindfald.

En del af ejendommen udlejes som anført ovenfor til Logik & CO, der er en socialøkonomisk håndværkervirksomhed med stor betydning for lokalområdet. Lokalt ansvar er en fast forankret del af virksomhedens filosofi og mange lokale projekter gennemsyres af virksomhedens store og frivillige engagement på Nørrebro.

X-Fond deler Københavns kommunes målsætning om mere bæredygtighed både socialt og miljømæssigt. Det mener man indebærer, at der skal være mulighed for både boliger og erhverv i samme lokalområde.

Da ejendommen Ryesgade 23 er uegnet til boliger og altid har rummet erhverv, så ønsker X-Fond i forbindelse med kommuneplanprocessen, at få fastslået, at ejendommen Ryesgade 23 fortsat kan anvendes til forskellige former for erhverv og at dette er i overensstemmelse med Kommuneplan 2015.

Med venlig hilsen

Knud Foldschack

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Thomas Damm

Navn:
Thomas Damm
Virksomhed / organisation:
Øens Invest A/S
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Lindgreens Allé 12
Materiale:
Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret.pdf [1]
Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret ØMU.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10728

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret_2.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret ØMU_0.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Jan Elving

Navn:
Jan Elving
Virksomhed / organisation:
Øens Murerfirma A/S
Postnr:
2300
By:
København S
Adresse:
Lindgreens Allé 12
Materiale:
Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret.pdf [1]
Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret ØMU.pdf [2]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [3]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10727

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag 1 Høringssvar_vision kløverkvarteret_1.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar Kommuneplan 2015 - Kløverkvarteret ØMU.pdf
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Høringssvar: Kløverkvarteret bør indskrives som fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015

En samlet grundejerkreds indstiller, at Kløverkvarteret (tidligere Kløverparken) indskrives som et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015.

Indledning

Københavns Kommune går nu ind i den afgørende høringsrunde forud for vedtagelsen af Kommuneplan 2015, der overordnet set er en visionær og fremsynet plan.

Københavns Kommune overser imidlertid en strategisk vigtig mulighed for at gøre planen komplet, herunder skabe den sammenhæng i byens udvikling, som Kommuneplanen tilstræber.

En af hovedstadens mest oplagte muligheder i forhold til at realisere ambitionen om at skabe boliger i en sammenhængende by, Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken), er således *stadig* ikke er prioriteret i byens udviklingsplaner. Det til trods for, at Kløverkvarteret med sine 420.000 m^2 vil kunne dække et boligbehov til 10.000 nye københavnere.

Vi indstiller derfor, at Kløverkvarteret rykkes ind i Kommuneplan 2015.

Denne indsigelse vil tydeliggøre og redegøre for, hvorfor Kløverkvarteret passer perfekt ind i kommunens planstrategi 2015 samt hvorfor et første delområde i direkte tilknytning med den eksisterende by bør igangsætte og planmodnes allerede nu.

Kløverkvarteret kort

Kløverkvarteret, ligger i direkte forlængelse af den attraktive del af Amagers rekreative østkyst, men fremstår i dag som et ingenmandsland

En udvikling af Kløverkvarteret betyder, at området åbnes og ryddes op, og at en af Københavns mest forurenede grunde håndteres og gøres tilgængelig for byens borgere. Denne oprydning vil være til gavn for København og byens nuværende og fremtidige borgere.

Kløverkvarterets tre ejere indstiller nu i fællesskab, at Københavns Kommune anerkender områdets udviklingspotentiale og løfter Kløverkvartret ind i byens planstrategi.

Kløverkvarteret som en vital del af Kommuneplan 2015

Med bystyrets forslag til Kommuneplan 2015 tegner der sig en række strategiske temaer, der alle spiller godt sammen med en udvikling af Kløverkvarteret som en naturlig del af København.

Skanska A/S
Havneholmen 25, 1.
1561 København V

Tlf. +45 44 68 06 65
www.skanska.dk

CVR nr. 18 06 23 85

IBAN: DK65 3000 3138 382990
Swift: DABADKKK

Kontaktoplysninger:
Peter Nymann
Mobil tlf. +45 21 68 61 02
Peter.nymann@skanska.dk

1) En grøn boligby

København *mangler* billige boliger. Kløverkvarteret vil kunne opdeles i etaper og indledningsvis kunne benyttes til billige boliger - både almene boliger, lejeboliger samt kollegie- og ungdomsboliger – og på lang sigt til *alle former* for boliger, så byen opnår et blandet kvarter. Kvarteret vil kunne løse en væsentlig del af Københavns boligefterspørgsel.

Kløverkvarteret vil som en ny bæredygtig bydel kunne rumme alle muligheder for at kombinere store grønne arealer med attraktive boligarealer. Kvarteret, der er nabo til Kløvermarkens fredede boldbaner har således mulighed for anlæggelse af både rekreative parkområder, løberuter og let adgang til Amagers grønne områder.

Ved at medtage Kløverkvarteret i kommuneplanen 2015, vil det skabe incitament for grundejerne til at starte en bæredygtig miljø oprensning, med nye innovative grønne løsninger og anvendelse af overskudsjord fra Metrobyggeriet samt igangværende byggerier i København.

Der er med andre ord mange bæredygtige argumenter for at udvikle Kløverkvarteret i etaper som en del af Kommuneplan 2015.

2) En sammenhængende by

Kløverkvarteret er geografisk set det område, der tydeligst forbinder nord og syd Amager med resten af byen. Kvarteret ligger i luftlinje bare to km fra Kongens Nytorv og halvanden km fra Amager Strandpark – to af byens mest prisværdige steder. Ydermere finder man flere af universiteterne lige i nærheden.

Alligevel ligger Kløverkvarteret i dag hen med et plangrundlag til industriformål.

Hvis Kløverkvarteret bliver en del af udviklingsstrategien i Kommuneplanen 2015, vil det understøtte *både* planstrategien om en by, der geografisk hænger bedre sammen *og* en udviklingsdrevet investeringsvillighed som også understøtter visionen om et "Greater Copenhagen".

Også socialt vil en aktivering af grunden kunne skabe sammenhæng. Kløverkvarteret indeholder alle muligheder for at kombinere alment boligbyggeri med private boliger samt opføre daginstitutioner, skoler, sportsanlæg, og rekreative områder.

Hvis Københavns politikere mener "sammenhæng" alvorligt, bør Kløverkvarteret have en plads i Kommuneplan 2015.

3) Kvalitet i bylivet

Kløverkvarteret ligger fantastisk placeret med Kløvermarkens fredede grønne arealer mod sydvest, vandet mod nordøst og Amagers bælte af lystbådehavn og strandpark mod sydøst. Der er

endvidere som nævnt rig mulighed for på selve området at etablere store, offentligt tilgængelige grønne områder, løbestier og cykelruter.

I dag står Kløverkvarteret som det komplet modsatte: Et levn fra en tid, hvor man accepterede en beskidt industrizone langt tættere på centrum. Hvis kvarteret ikke løftes ind i kommunens udviklingsplaner, risikerer København, at området bebygges med flere industrivirksomheder i henhold til det gældende plangrundlag.

Indskrives Kløverkvarteret i kommunens planstrategi, vil grundejerne naturligvis respektere den igangværende industri og være meget opmærksomme på de specielle sikkerhedsforanstaltninger og sikkerhedsafstande, som især aktiviteterne på Prøvestenen kræver.

4) Vækst og arbejdspladser

Ved at gennemtænke Kløverkvarterets nuværende position som industriområde til en mere blandet byfunktion, tilbyder Kløverkvarteret oplagte muligheder for at blande erhverv med boliger. Området vil således kunne spille en fremtrædende rolle som område for iværksætteri, innovation og kulturelle aktiviteter – alt sammen i tråd med kommunens ønske om at skabe arbejdspladser i byen.

En midlertidig aktivering af Kløverkvarteret i kombination med en permanent udviklingsplan for området vil samtidig betyde konkrete arbejdspladser i form af øget aktivitet og byggeri i området.

Hvis ikke kvarteret indskrives i Kommuneplanen risikerer området at falde hen som en inaktiv, tillukket og industritomt uden aktivitet og vækstpotentiale.

Opsummering

Som tydeliggjort herover er der kun gode grunde til at løfte Kløverkvarteret ind i byens strategiske udviklingsplaner.

Der findes ikke bedre, større og mere centralt udviklingspotentiale i København, end det Kløverkvarteret repræsenterer. Dertil kommer, at områdets uforløste potentialer for attraktive kvadratmeter til almindelige borgere samt en bedre sammenhængende by passer perfekt ind i den kommuneplanstrategi, som et flertal af Borgerrepræsentationen er enige om.

Grundejerne har udarbejdet vision for området, men har ingen forudindtagede krav til, *hvordan* Kløverkvarteret skal udvikles. Området giver mulighed for en udviklingsplan i etaper, der tager højde for byens samlede behov på kort og lang sigt. Dette kan ske i et tæt samarbejde, hvor grundejerne bidrager aktivt. Men det kan kun ske, hvis kvarteret inddrages langt tydeligere i Kommuneplan 2015.

Grundejerne er også indstillede på at diskutere forskellige midlertidige løsninger og en generel åbning af området for offentligheden, så kendskabet til kvarteret øges. En indskrivning i Kommuneplan 2015 vil således kunne frigøre væsentlige investeringer fra grundejerne.

Vi indstiller dog først og fremmest, at Kløverkvarteret indskrives som et fokuseret byudviklingsområde i Kommuneplan 2015, da dette kan tilføre København langt større værdi.

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

Med venlig hilsen

Skanska A/S	**Øens Invest A/s**	**Kløvermarken A/S**
Peter Nymann-Jørgensen	Thomas Damm	Karsten Kronborg
Adm. direktør	Adm. direktør	Adm. direktør

Bilag 1: Vision for Kløverkvarteret

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Ulrik Danneskiold-Samsøe

Navn:
Ulrik Danneskiold-Samsøe
Virksomhed / organisation:
Østerbro Lokalråd, Trafikudvalget
Postnr:
2100
By:
København
Adresse:
Soldalen 12

Høringssvaret er uploadet. Det har titlen "151017_Østerbro_Lokalråd_Trafikudvalget" og det fylder tre sider A4.

Materiale:
151017_Østerbro_Lokalråd_Trafikudvalget.pdf [1]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [2]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10734

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/151017_Østerbro_Lokalråd_Trafikudvalget.pdf
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

Trafikudvalget	Østerbro Lokalråd

17. oktober 2015

Kommentar til KP15's mangel på politisk nytænkning vedrørende bilparkering

Indledende bemærkninger

Dette dokument er Trafikudvalgets svar på Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2015. Indholdet af svaret står alene for Trafikudvalgets egen regning, idet den korte tid mellem udarbejdelse af svar og etablering af mødedagsorden har forhindret en fremlæggelse og debat i Lokalrådet. Lokalrådet har dog i en tilsvarende sag om etablering af et nyt P-hus i Nordhavn drøftet et næsten enslydende dokument. Her var der tilslutning til trafikudvalgets synspunkter.

Parkeringspolitik og byudvikling

I dag er det nærmest sådan, at bilister betragter en P-plads til deres bil som en menneskeret, som kommunen har pligt til at stille til rådighed. Eller sagt på en anden måde bilisten mener, at hun har krav på en P-plads til sin bil, ligesom hun har krav på en plejehjemsplads eller andre kommunale serviceydelser. Det er Trafikudvalgets synspunkt, at der skal gøres op med at betragte en P-plads som et velfærdsgode. Eksempelvis konkret ved at borgerne kræver ret til en beboer P-licens til en latterlig lav pris.

Parkerede biler er et problem

Parkerede biler optager en ganske stor del af byernes gadeareal. Det er et problem, fordi

- Gadearealet er bygget på en meget mere kostbar måde (Eks: fundering, asfaltmængde), end der er behov for ved parkering. Det er således dårlig økonomi for samfundet, og dedt er gratis – eller urimeligt billigt - for bilejeren at bruge gadeareal til parkering.
- Det store behov for areal berøver byen muligheder for mere kreativ brug af byrummet. Til ophold for indbyggerne, til grønne arealer, til byggeri samt til ekstra vognbanerfor at nedsætte risikoen for trafikpropper. Forbrug af areal til parkering i gaderum og til særskilte P-pladser i det åbne byrum vil også fratage byen Københavns muligheder for indtægter ved grundsalg.
- Parkerede biler er ikke noget kønt syn. Arkitektur, byrum og aktivitet mellem husene uden rækker af parkerede biler gør byen smukkere at se på.

En bilejer har ikke ret til en ikke-betalt P-plads

Det kan ikke være meningen, at ikke-bilejende skatteborgere skal betale for parkeringens ulemper. Både direkte økonomisk til veje og arealer og indirekte i form af, at borgerne – såvel bilejere som ikke-bilejere – skal give afkald på en smukkere by. En P-plads bør betragtes som en bilistudgift på linie med brændstof, værkstedsbesøg, forsikringer og afgifter. Bilisten skal således købe P-plads efter samme principper, som hun køber andre ydelser og produkter til bilens drift.

Det overordnede mål for Kommuneplan 2015 må være, at vi får tilvejebragt

- Effektiv parkering. Det vil sige, at der er plads, når man ankommer. Et konkret eksempel er Københavns Lufthavn Kastrup, hvor der altid er plads. Det er effektiv og markedsdrevet parkering, hvor betalingen afhænger af sted, tidspunkt og varighed. Og hvor P-området ikke tager plads op for andre formål.

- Mere kundevenlighed i parkeringen. Det får man kun ved konkurrence mellem forskellige operatører. Det vil sige, at P-huset bør ejes af et ejendomsselskab, hvor operatører da kan konkurrere om driften. Københavns Kommunes rolle som operatør udfases. Københavns Kommune skal alene være myndighed. Man kan til en vis grad sammenligne det med dengang Statens Biltilsyn blev privatiseret. Resultatet blev billigere priser, kundevenlige ekspeditionstider og kortere ventetider.
- Parkering er et område, som skriger på teknologisk udvikling, hvilket vil blive fremmet af den stigende udbredelse af elektronisk udstyr. I sidste ende kunne det ende med en Københavnsk erhvervsudvikling inden for dette område? Men det forudsætter et marked, som understøttes af nye regler for parkering i byrummet og samtidig gør det attraktivt at parkere i et P-hus.
- Arealer til gadeparkering skal nedlægges eller gøres tidsbegrænsede, således at dagslang parkering eller natparkering skal foregå i et kommercielt drevet P-anlæg. Derved er pendlere henvist til P-huse, og det er kun korttidsparkering, som vil være tilladt på gaden.. Drift af korttidsgadeparkering udliciteres til konkurrerende operatører. Parkering på privat grund vil naturligvis også være tilladt.

Brugernes behov skal tænkes ind

For at få den bedste – det vil sige med flest solgte P-pladser og dermed den økonomisk mest givtige drift af P-huset – anbefaler Trafikudvalget, at man gør det så attraktivt som muligt at bruge P-huset. Det vil sige, at operatøren skal tage udgangspunkt i bilistens situation, hvor endemålet for bilisten ikke er selve P-huset, men derimod et sted i nærområdet eller måske længere væk med tog/metro. Det skal således være nemt og billigt at komme til sit endemål.

Til illustration af sidstnævnte kan det nævnes, at et medlem af Trafikudvalget har familiemedlemmer, som rejser en del ind/ud af Københavns lufthavn. De kører i bil til Israels Plads, parkerer i den underjordiske og rejser den sidste strækning fra Nørreport med metro. Kvaliteten af parkering i dern underjordiske på Israels Plads er den samme som i lufthavnen. Metroen er lige så hurtigt – eller hurtigere – i lufthavnen end bilen. Men parkering på Israels Plads er billigere end lufthavnsparkeringen. I denne konkrete situation har vi positiv konkurrence.

Parametre, som fremtidens Københavnske P-huse kunne spille på, kunne være nedennævnte services tilknyttet P-huset. Services som man normalt ikke ser i P-anlæg:

- Cykelparkering under tag for bilister, som skal videre til endemålet på egen cykel. Til inspiration kan det nævnes, at der i Malmø er bygget forbilledlige cykel-P anlæg i forbindelse med den nye centralstation og en række af de andre stationer omkring Malmø. Her kan der hentes inspiration til indretning af cykel-P.
- P-anlæg for bycykler.
- Opholdsrum med toiletter til brug for personer, som kører i samme bil fra P-huset, men som – eksempelvis – har forskelligt ankomsttidspunkt til P-huset.

Hertil kommer desuden:

- P-anlæg for delebiler og lejebiler.
- Fleksibel prispolitik med priser afhængig af lejeperiode og tilgængeligheden af bilen i P-huset.

Hvor er Kommuneplan 2015 hvad angår P-politik for biler?

København's Kommune har tidligere udvist mod til at fjerne kvælende mængder af parkerede biler for i stedet at skabe nye tiltrækkende byrum. Eksemplerne er mange. Strøget, Nyhavn, Gammel Torv og Israels Plads er alle områder, hvor der tidligere var parkering men i dag i stedet er forvandlet til attraktive byrum.

Gammel Torv og Israels Plads, som ældre generationer husker disse pladser.

Desværre ser det ud til at Københavns Kommune har tabt visionerne og modet. Selv om parkering optager en meget væsentlig del af byen Københavns åbne arealer, så er emnet næsten helt udeladt i den trykte udgave af forslaget til KP2015. I stedet hedder det således i "Normer for bilparkering og cykelparkering" fra Center for Byudvikling under Økonomiforvaltningen på kommunens hjemmeside i oktober 2015 om ny bebyggelse:

"Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f. eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg"

I denne sætning burde der stå "enten på egen ejendom eller i parkeringsanlæg". Inkluderes de private fællesveje som område, så er det ikke længere bilisten, som afholder omkostningerne. I stedet er det nogle tilfældige ejere af grundene langs vejen, som har de økonomiske forpligtelser. Det har to negative konsekvenser: 1) Bilisten bærer ikke de reelle omkostninger ved parkeringen. De skal i stedet afholdes af grundejerene. 2) Konkurrencesituationen for driften af P-huse bliver umulig, og konsekvensen er, at det bliver forretningsmæssigt uinteressant at bygge P-huse.

Afsluttende bemærkninger

Forhåbentlig vil en optimal drift af nye P-huse i København – hvor der er mange "gulerødder" i indretning og service og tilsvarende "pisk" for gadeparkering i nærområdet – medføre, at det giver appetit på bygning af flere P-anlæg. Det får vi ikke, hvis ikke det bliver dyrere at parkere. Især over længere perioder og især for beboere, som har P-licens. Disse P-licenser har så tydelig en gavelignende karakter, at de fratager enhver P-hus entreprenør lysten til at investere. P-licenserne skal kraftigt forhøjes eller helt afskaffes. Både skatteborgere, bilister, beboere, P-hus operatører og det visuelle miljø vil få glæde af det.

Med venlig hilsen
Ulrik Danneskiold-Samsøe
Formand for trafikudvalget
Talsmand for motortrafik og erhverv

Publiseret den *BLIV HØRT | Københavns kommunes digitale høringsportal* (http://www.blivhoert.kk.dk)

Høringssvar: Østerbro Lokaludvalg

Navn:
Østerbro Lokaludvalg
Virksomhed / organisation:
Østerbro Lokaludvalg
Postnr:
2100
By:
København Ø
Adresse:
Vennemindevej 39
Øvrige kontakt- oplysninger:
www.oesterbrolokaludvalg.kk.dk
Materiale:
Høringssvar vedr_KP15.PDF [1]
Input fra workshop borgermøde om KP15.PDF [2]
Mindretalsudtalelse vedr_KP15_A.PDF [3]
Mindretalsudtalelse vedr_KP15_B.PDF [4]
Høring:
Kommuneplan 15 - Den sammenhængende by [5]

Destinations URL: http://www.blivhoert.kk.dk/svar/10457

Links:
[1] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar vedr_KP15.PDF
[2] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Input fra workshop borgermøde om KP15.PDF
[3] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Mindretalsudtalelse vedr_KP15_A.PDF
[4] http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Mindretalsudtalelse vedr_KP15_B.PDF
[5] http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/kommuneplan-15-den-sammenh-ngende

ØSTERBRO LOKALUDVALG

Vennemindevej 39
2100 København Ø

Telefon
3555 7436
Direkte telefon
2612 1211
E-mail
adh@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

OKF Byudvikling

23-09-2015

Sagsnr.
2015-0213692

Dokumentnr.
2015-0213692-2

Høringssvar vedr. Kommuneplan2015

Østerbro Lokaludvalg mener, at forslaget i sin detaljeringsgrad og præsentationsform er mere detaljeret denne gang og giver dermed en bedre forståelse for planlægningen af den tætte hovedstad og fornemmelsen af, at mange interesser må vejes mod hinanden – også lokalt. Også KP-15 visionen om at tilrettelægge byens udvikling i åben dialog er god.

Blandt andet forstår man, at der ikke længere er plads til byggeri og anlæg uden at "fire" på de normale krav til parkering, til opholdsarealer knyttet til den enkelte bebyggelse og måske til behovet for nye parkarealer. Det kan være fornuftigt at være fleksibel, men det kan også være en glidebane mod for høje bebyggelsesprocenter. De høje bebyggelsesprocenter på Østerbro er ikke kun gode at leve med.

Man må derfor til at lægge mere vægt på at udbrede den tætte by til en større del af kommunen og at stimulere Fingerplanens øvrige "håndflade-kommuner" til at gøre det samme. Væksten må fordeles efter den nuværende og kommende kollektive infrastruktur også uden for København, og den må suppleres.

Byen må udvikle sig på de svage trafikanters præmisser. Lokaludvalget er ikke mere forelsket i metroen, end vi godt kan se, at der vil være fordele for byen ved at blande metro og letbaner. Planlægningen for cykelstier er generelt fin, men for fodgængere katastrofalt dårlig. Der bør også skrues op for ambitionen i den tilstræbte balance mellem trafikarterne. Bilen er et fornuftigt redskab til transport af mange ting, men vi er nået dertil, at beboerbiler nu må til at stables, og at kommunen må føre kampagner for, at omegnsbeboere og beboere længere væk i højere grad bruger det kollektive net til arbejde.

Der skal ikke meget til før der startes ghettotendenser. Derfor må der stræbes yderligere efter at blande boligejerformerne inden for de samme byggerier og bygning. Der er også brug for en større ambition end den efter planloven mulige, for indpasningen af almennyttigt boligbyggeri. Det er ikke kun de svageste stillede der ønsker at bo i og bør kunne bo i den boligform.

Samlokalisering af skole, bibliotek og kultur med skolen som udgangspunkt vil sikkert brede sig og er forudset som en trend i KP15. På Østerbro er vi i gang med det, og kan se fordele og tydeligvis vanskeligheder ved øvelsen. I forhold til Kulturcenter Kildevæld, bør man se i øjnene, at den planlagte bevægelsessal i tilknytning til Kulturcentret, bør tænkes som et supplerende projekt, og ikke som en mindre del af det i forvejen sparsomme Kulturcenterbyggeri. Det bliver i den nuværende plan ikke et enestående eksempel til efterfølgelse i trenden.

Under afsnittet "Social Sammenhængskraft" bør nævnes en særlig barriere på Østerbro, hvor Svanemøllen Kaserne og dennes afgrænsende tre banelinjer i dag afskærer dele af Østerbro helt fra hinanden og skaber store omveje. Der er derfor, i forbindelse med lokalplanlægning for en væsentlig udbygning af bygningsmassen på kasernen, forhandlinger i gang mellem Forsvaret, Kommunen og de to tilgrænsende lokaludvalg om at føre en offentlig sti på tværs af kasernen, der vil give direkte adgang til skole og kulturcenter syd for Svanemølle Kaserne.

Skybrudsplanerne er utroligt vigtige for byen, og det synes at skride godt fremad med de tekniske beslutninger. Nu mangler vi i den forbindelse så de kvaliteter på terræn, der er indtænkt og arbejdet for.

Små grønne friarealer eller byrum nær boligen for små og gamle, lommeparker lidt længere væk for de lidt større børn, og dertil egentlige parker for et større område er et godt princip at holde fast i og udbrede.

Det er beklageligt, at det er svært at etablere miljøzoner i København.

Også små håndværk som tømrer, maler og VVS bør kunne passes ind i byvækstkvartererne.

Hvis der er gode erfaringer i andre større byer med kvartermanagere, bør sådanne indføres.

Revisionen af parkeringsnormerne, der i højere grad indfører behovsvurdering, er god. Da afgrænsningen af rammeområder ikke følger afgrænsningen af stationsnærhed, er det svært at se, om MP15 i højere grad end før inddrager reducerede normer i de centrale stationsnære områder, som man bør gøre.

<u>Rammedelen på Østerbro</u>
Lokaludvalget kan leve med de i bilag 3 på side 6, side 8 og side 9 nævnte rammeændringer, der i store træk skyldes kendte projekter. Dog synes det uklart, hvad der skal forklare formuleringen side 5. anden dot under afsnittet Generelle rammer, Boliger. – samt uklart,

hvordan formuleringerne side 8 om Levantkaj Vest og Levantkaj Øst skal forstås. Vi kan ikke overse konsekvenserne af at fordoble byggemuligheden i Levantkaj Vest, med mindre dette allerede indgår i den gældende lokalplan. Betyder ændringen vedr. Levantkaj Øst, at Området hermed kommer inden for planlovens mulighed for at indgå aftale om 20 % andel af almene boliger? Hvad vi anbefaler.

Østre Gasværksarealet
Under afsnittet "Udvikling af den eksisterende by" indeholder KP15 et kort over tomme arealer i byen til muligt byggeri, herunder det svært forgiftede Østre Gasværk.
Østerbro Lokaludvalg er klart modstander af den del af det indgåede budgetforlig, der tillader boligbyggeri på disse arealer. Lokaludvalget henviser til den lokale helhedsplan der er udarbejdet gennem to år i samarbejde med hele det store Østre Gasværkskvarter og andre interesserede. Ud over ny Skøjtehal sættes der i den lokale helhedsplan ikke af til egentligt byggeri, men området tænkes indrettet, så det understøtter skolereformen om åben skole og bevægelse, og sådan, at der kan opsamles skybrudsvand.

Østerbro Lokaludvalg er således ikke enig i at arealet i kommuneplanen skal udpeges til boligbyggeri

Borgermødet om Kommuneplan 2015
Opsamlingen af mødet vedhæftes til orientering.

Med venlig hilsen

Axel Thrige Laursen
Formand for Østerbro lokaludvalg

Input fra workshop borgermøde om KP 2015 den15.9.15.

Workshop 1. Befolkningsudvikling & -sammensætning

Hvordan fordeles væksten?
Hvordan undgås ghettovirkning?
Er kvarterforeninger en løsning?
Hvordan tages der vare på byens skala?

- Ikke kvarterforeninger, fornuftigt at se på tværs af kvartererne
- Grundfinansieringen og metroen giver for høje boligpriser på Nordhavn
- København bliver ikke grønnere
- Vigtigt – uanset vækst eller ej – at blande ejerformer i boligbyggeriet
- Vigtigt at indrette et par ældreegnede kvarterer
- Her skal ældre kunne have et godt liv. Mange ældre vil gerne sælge deres huse og flytte ind til bylivet, men kommunen satser på storvækst
- Nordhavn og Ørestad kan ikke køres samtidig
- Hvorfor skal denne bydel ikke forkæle de ressourcestærke ældre?
- Byen ikke kun for ældre. Der findes også børn. Vi skal være mangfoldige
- Vigtigt at inddrage andre kommuner i den samlede vækst. Også de skal bidrage
- Befolkningstal vokser eksponentielt. Det er det vi skal løse ved at modgå.
- Politik er at ville
- Kom med en alternativ kommuneplan

Workshop 2. Nordhavn

Bliver der plads til blandede boligtyper og rekreative parkarealer?
Kommer by- og kulturlivet af sig selv?

- Udbyg tilknytningen til det maritime liv – evt. et maritimt læringscenter
- Hvordan sikrer vi at de grønne klimaambitioner efterleves? (lær af Skt. Kjelds kvarter)
- Hvordan sikres en bred social befolkningssammensætning?
- Etabler spillesteder, teatre, museer og lign. – samarbejd med eksisterende kulturinstitutioner
- Skab mulighed for boliger i øverste etager, blandede bolig og erhverv i de mellemste etager og butikker, caféer, restauranter i nederste etager.
- Sikre hverdagslivet
- Nej til storcentre, Bilka, stor-shopping
- Etabler ”Kvarterløfts/kvarterskabelses” kontor
- Fokus på områdets sammenhæng med Østerbro/resten af byen

Workshop 3. Miljø & grønne områder

Vi bliver flere borgere, byen bliver tættere og nye større, grønne arealer bliver stadig sværere at opnå
Vores grønne arealer, pladser, vejarealer og offentlige bygninger skal være multifunktionelle
Byen skal klimasikres

- Rekreative områder er vigtige til vores børn
- En by hvor man kan gå rundt – bind de grønne områder sammen
- Strandboulevarden som sammenhængende grønt parkstrøg
- Flere uderum til daginstitutioner og skoler – som kan bruges til aktiviteter og så af borgerne
- Glem funktionsopdelt byplanlægning
- Hvorfor både indsnævring af Østerbrogade, når man i over 10 år har kigget på Strandboulevardsprojektet – hvorfor to projekter?
- Grønnere KBH = godt signalprojekt nationalt og internationalt
- Klimasikring ➔ kvalitet (livskvalitet) i byrum
- Østerbrogade ensrettet ind mod byen
- Strandboulevarden ensrettet fra Østerport og ud af byen
- Metro til Ryparken

Workshop 4. Fremkommelighed (& trafik)

Kan vi skabe behovsdrevne løsninger p mindre plads? Eks. flerbrugersystemer, som lånebiler, bycykler etc.)
Hvordan sikrer vi fremkommelighed?

Forslag til løsninger, der kræver mindre plads:

- Cykler kræver mindre plads
- Flere dele biler
- Mindre men flere busser, som kører hyppigere
- Begrænse bilisme
- Samtaler – vi skal leve tættere og har behov for at tale med hinanden for at kunne leve tæt sammen
- Parkeringshuse
- Underjordiske p-huse
- Bedre koordination af byggerier
- Cykelparkering
- Opdrage folk til ikke at køre i bil
- Bredere cykelstier
- Gratis kollektiv trafik
- Færre biler, som til gengæld bruges mere (biler holder parkeret det meste af tiden)

Forslag til at forbedre fremkommelighed

- Park'n'ride uden for byen
- Trængselsring for udefrakommende pendlende biler (erhvervsliv kunne evt. fritages)
- Roadpricing
- Trafikformer der mest effektivt bruger pladsen (cykler, offentlig transport)

ØSTERBRO LOKALUDVALG

Vennemindevej 39
2100 København Ø

Telefon
3555 7436
Direkte telefon
2612 1211
E-mail
adh@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

OKF Byudvikling

23-09-2015

Sagsnr.
2015-0213692

Dokumentnr.
2015-0213692-2

Mindretalsudtalelse til Høringssvar vedr. Kommuneplan2015

Mindretallet finder det dybt uansvarligt, at der ikke med en tilvækst på 1000 nye københavnere hver måned er udarbejdet en **alternativ kommuneplan 2015**. En sådan alternativ kommuneplan bør skitsere, hvorledes Københavns Kommune kunne se ud med **færre** borgere i kommunen, f. eks. 480.000 indbyggere i 2027.

Den evindelige betonvækst (bogstaveligt talt), som finder sted i kommunen i disse år, må Mindretallet klart tage afstand fra. Der er en verden både uden for Verona og Københavns Kommune. Og med en effektiv infrastruktur og et billigt og tæt kollektivt trafik-net, vil det være en win-win situation for både resten af Sjælland, Falster og Lolland samt københavnerne selv, at der sker en spredning af placeringen af offentlige myndigheder, institutioner (herunder uddannelsesinstitutioner), kulturaktiviteter, erhverv, boliger m.v. på et langt større areal. Ingen af de nuværende københavnere kan være interesseret i, at der bare proppes flere og flere mennesker ind på de samme få kvadratkilometer.

En sådan **alternativ** udviklingsstrategi - som vil være i direkte modstrid med det fremlagte forslag til kommuneplan 2015 - bør allerede nu forberedes med en:

- planlægning af flere grønne områder - og ikke færre
- fastholdelse og lavere bebyggelsesprocenter - og ikke højere
- flere p-pladser og primært i underjordiske parkeringsanlæg - og ikke færre

Specielt for Østerbros vedkommende er Mindretallet modstander af, at Strandboulevarden omdannes med nedlæggelse af to vognbaner i Boulevardens vestlige side og sammenpresning af biltrafikken på to baner i den østlige side. Mindretallet er modstander af, at der nedlægges p-pladser, samt at der anvendes 180 millioner på projektet.

Endvidere tager Mindretallet forbehold over for udformningen af Østerbrogade til en såkaldt miljøorienteret handelsgade, såfremt dette betyder indskrænkning af biltrafikkens fremkommelighed, dvs. reduktion af antallet og omfanget af vognbaner og parkeringsmuligheder for biler. Østerbrogade fungerer udmærket, som den er i dag.

For en god ordens skyld vil Mindretallet gerne præcisere, at vi - ligesom flertallet - er stærke modstandere af forslaget om boligbyggeri på Østre Gasværksarealet.

Med venlig hilsen

Annette Engell, Bjarne Jess Vennike, Jørgen Johannes Thomsen, og Kjeld Kristian Lykke
Medlemmer af Østerbro Lokaludvalg

ØSTERBRO
LOKALUDVALG

Vennemindevej 39
2100 København Ø

Telefon
3555 7436
Direkte telefon
2612 1211
E-mail
adh@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

OKF Byudvikling

Mindretalsudtalelse til Høringssvar vedr. Kommuneplan2015

Generelt er der mange gode tiltag i KP15, men specielt i forhold til parkering, trafik og fremkommelighed er der punkter hvor mindretallet har en væsentlig anden holdning.

Mindretallet opfordrer således til at der etableres flere gratis subsidiært prisbillige parkeringspladser i stationsnære områder i udkanten af København Kommunes område. Dette som incitament for udefrakommende/pendlere til at parkere bilen der, og benytte offentlige transportmidler til at komme til destination.

Mindretallet opfordrer til at der på strategiske steder etableres underjordiske parkeringssiloer, således at biler fjernes fra overfladen, og giver bedre plads til øvrig trafik. Dette ikke mindst da man statistisk kan se at borgere/familier i København anskaffer flere biler SAMTIDIG med at der køres færre kilometer i Københavns Kommune. Man kunne så antage at Københavnere benytter bilen til at komme ud af byen, frem for at køre rundt i kommunen, hvor borgerne til gengæld benytter mere offentlig og cykeltransport.

23-09-2015

Sagsnr.
2015-0213692

Dokumentnr.
2015-0213692-2

Med venlig hilsen

Flemming Møller Bygwraa
Medlem af Østerbro Lokaludvalg