

## **BILAG 7B**

### **Modtagne henvendelser:**

- 7. NOAH-Trafik**
- 8. Tivolis Venner**
- 9. Indre By Lokaludvalg**
- 10. Københavns Energi A/S**
- 11. Københavns Museum**
- 12. Martin Markussen**
- 13. Jan Koed**
- 14. Denis Bowers**
- 15. Martin Haupt-Jørgensen**
- 16. Nils og Annette Haugbølle + Eugene Tacheva**
- 17. Malene O. Petersen**
- 18. Pelle Jarmer**
- 19. Anne O. Laursen**

**Erik Schunck**

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 6. juli 2012 10:04  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Ivan Lund Pedersen  
**Vedhæftede filer:** NOAH-Trafiks Kommentar til Grøn mobilitet.pdf

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
 Svar id: 3777  
 Navn: Ivan Lund Pedersen  
 Postnr/by: 2200 København N  
 Organisation: NOAH-Trafik  
 Adresse: Nørrebrogade 39, 1. tv  
 Email: [redacted]  
 Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Meningsløst at kræve 180 parkeringspladser ved ekstremt stationsnært byggeri

Det er fortvivlende at læse lokalplanforslaget for Scala-grunden. Mens Københavns Kommune ikke forsømmer nogen mulighed for at skamrose sig selv for sine miljøtiltag, så fremturer man med at undergrave alle de pæne ord med miljøfjendtlige handlinger på trafikområdet. For øjeblikket ødelægges togtrafikken mod nord således af bygning af en ny stor indfaldsvej "Nordhavnsvejen" til omkring 2000 millioner kr. Den vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge bil i stedet for kollektive transportmidler. Både under byggeriet og efter vil denne nye vej suges passagerer over i bilerne til skade for Københavns miljø og borgere.

Nordhavnsvejen følges desværre op med voldsomme krav om bygning af masser af parkeringspladser i Københavns Kommune - også til pendlere. I lokalplanforslaget for Scala kræver Københavns Kommune således bygning af 180 parkeringspladser selvom Scala ligger med udsigt til Vesterport station, tæt på Københavns Hovedbanegård og nær den nye metrostation, der er under bygning på Rådhuspladsen. Der har ikke tidligere været parkeringspladser ved Scala.

Med sådanne miljøfjendtlige krav om masser af parkeringspladser gør Københavns Kommune det yderst vanskeligt at få bedre miljø i byen. Københavns Kommune skaber altså selv unødigt trængsel, luft- og støjforurening. Meningsløst, at stimulere folk til at bruge bil når Scala-området har landets bedste kollektive trafikbetjening.

Den verdenskendte danske arkitekt og byplanlægger Jan Gehl, der bl.a. rådgiver New York om bæredygtig trafik, har nu også fået en opgave med at forbedre miljøet i Moskva, hvor bilerne dominerer byen. Parkering skaber trafik. Det er en gammel sandhed. Vi vil i denne forbindelse citere Jan Gehl: "Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser." Citatet er fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11. Desværre har Jan Gehl ikke ingen indflydelse på parkeringsnormerne i København. NOAH-Trafik har fornylig indsendt høringssvar til Handlingsplan for Grøn mobilitet fra Københavns Kommune. Planen indeholder en masse gode ord og tanker, intentioner og initiativer.

Men der er nogle afgørende forhold, der helt undergraver de gode intentioner. Det er netop disse voldsomme krav fra Københavns Kommune om parkeringspladser - også til pendlere. Det samme gør en ny udvandet målsætning om fordeling af trafik på trafikarterne

Et af de allerstørste problemer er de mange private pendlerparkeringspladser, der allerede nu er i København, samt de mange som fortsat kræves ved nybyggeri. Det betyder at 73 % af lønmodtagerne normalt/altid parkeringsplads ved arbejdspladsen i Kbh. NOAH-Trafik analyserede i 2001 sig frem til, at der var ca. 33.000 private parkeringspladser på vej, ifølge daværende planer.

Hele indsigelsen, der er relevant i sagen om lokalplanen for Scala, er vedhæftet.

Med venlig hilsen  
NOAH-Trafik  
Ivan Lund Pedersen

**Vedhæftede filer:**

NOAH-Trafiks Kommentar til Grøn mobilitet.pdf

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3777>

---

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)



**NOAH**  
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik  
Nørrebrogade 39  
2200 København N

Kbh. den 7. juni 2012

**Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Københavns Rådhus  
1595 København V**

### **Vedrørende Handlingsplan for GRØN MOBILITET**

Hermed fremsendes kommentarer til Handlingsplan for GRØN MOBILITET. Planen indeholder en masse gode ord og tanker, intentioner og initiativer. Vi bliver dog nødt til at påpege nogle forhold, der på afgørende måde undergraver de gode intentioner.

**Voldsomme krav fra Københavns Kommune om parkeringspladser – også til pendlere - undergraver visionerne om miljø og grøn mobilitet. Det samme gør en ny udvandet målsætning om fordeling af trafik på trafikarterne**

Et af de allerstørste problemer er de mange private pendlerparkeringspladser, der allerede nu er i København, samt de mange som fortsat kræves ved nybyggeri.

**73 % af lønmodtagerne har normalt/altid parkeringsplads ved arbejdspladsen i Kbh.**

Vi har indhentet oplysninger fra *Transportvaneundersøgelsen*, der viser, at 73 % af lønmodtagere, der pendler til centalkommunerne, København og Frederiksberg normalt/altid har adgang til parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det er ødelæggende for ønsket om en bæredygtig trafikudvikling. De allerfleste af de lønmodtagere, der *ikke* har parkeringsplads, må formodes at bruge andre transportmidler.

**Adgang til parkering for parkering ved arbejdsplads, fordelt på arbejdskommunen, for lønmodtagere i 2011**

<b>Arbejdskommune</b>	<b>Adgang til parkering ved arbejdsplads</b>	<b>Procentfordeling</b>
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

*Kilde: Transportvaneundersøgelsen.*

Lønmodtagere, der bor i København eller Frederiksberg og arbejder i andre kommuner, bliver også stimuleret kraftigt til at benytte bil, idet 81 % normalt/altid har parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det er naturligvis ikke Københavns kommunes ansvar, men det forklarer den store udpendling i bil. Den pendling er tilmed ud af byen, hvor presset på den kollektive trafik er mindre og der derfor er plads til flere ekstra passagerer.

**Adgang til parkering ved arbejdsplads, fordelt på respondentens bopælskommune, for lønmodtagere i 2011**

Bopælskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	81
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	19

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Pendlerne både i København og i andre kommuner kan normalt benytte parkeringspladserne ved arbejdspladsen uden betaling eller for symbolsk betaling og værdien beskattes end ikke. En fri eller billig parkeringsplads er en så kraftig lokkemad og så vanedannende, at det er svært at få disse pendlere til at undlade at tage bilen med på arbejde.

NOAH-Trafik har derfor overfor Folketinget foreslået, at fri eller billig pendlerparkering skal beskattes med markedsværdien som fryns ligesom fri bil og fri telefon. Det vil være uhyre effektivt i retning af at få folk til at overveje om de kan pendle uden bil. Se henvendelsen her:

<http://noah.dk/trafik/gratis-parkering-er-stoette-til-bilpendling/>

Vi er klar over, at det med beskatning ikke er noget kommunen kan beslutte, men man kan arbejde for det overfor Folketinget.

Som det kan ses af skemaet nedenfor, er der dagligt omkring 138.000 personer, som pendler til København i bil. En beskedent del er disse bilister er 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 job/studie (TU-data 2008).

	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	18.000	27.000	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".

Handlingsplan for grøn mobilitet	Kommentar
<p><b>Parkering</b>            Parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen. Al gadeparkering i de centrale dele af København er betalingsparkering, og taksterne fastsættes på et niveau, der kan sikre et udbud af frie pladser for at begrænse den trafik, der skyldes søgning efter parkering. Med betalingsparkering søges pendlertrafik i bil fra Hovedstadsområdet ind til København begrænset. Borgere og erhvervslivet skal sikres mulighed for bilparkering i nærheden af henholdsvis bolig og virksomhed. For at sikre dette indgik et flertal af partier i Borgerrepræsentationen i juni 2011 aftale om etablering af mere end 1700 nye p-pladser i København.</p> <p>I Kommuneplanen angives byens normer for bil- og cykel-parkering. Parkeringsnormerne for bil er udtryk for en ønsket parkeringsdækning, der ikke må overskrides. Parkeringsnormer for boligbyggeri sikrer, at beboeren har mulighed for at parkere deres bil nær boligen. Parkeringsnormer for erhvervsbyggeri bidrager til at sikre erhvervslivet og kunder fornøden adgang til parkering samtidig med, at pendlerbiltrafikken til arbejdspladser i København begrænses. Der fastsættes lavere bilparkeringsnormer i de tætte bykvarterer, hvor der er god kollektiv trafikbetjening, og i de nye byudviklingsområder, hvor der sættes på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling.</p>	<p>Vi er enige i, at parkeringspolitikken er et effektivt redskab til at påvirke brugen af bil i byen. Vi synes derfor, at det er ekstra ærgerligt at Københavns kommune med sine voldsomme, og nu tilmed forøgede krav om private parkeringspladser - også til pendlere – stimulerer til brug af bil i urimeligt omfang.</p> <p>Det er også uforståeligt, at kommunen tilmed vil udvide antallet af <i>offentlige</i> p-pladser med 1700.</p> <p>Dertil kommer alle de nye private p-pladser. I Kommuneplan 2011 er parkeringsnormerne ændret således, at det, der i Kommuneplan 2009 var det absolutte maksimale antal p-pladser, nu er <b>”en ønsket parkeringsdækning”</b>, som anført i citatet til venstre.</p> <p>Se parkeringsnormer i Kommuneplan 2009 og Kommuneplan 2011 nedenfor.</p>

Parkering skaber trafik. Det er en gammel sandhed. Vi vil i denne forbindelse citere den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl:

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

**”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”**

Citat fra ”Den tænkende storby,” Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Desværre har denne melding fra Jan Gehl ikke haft indflydelse på parkeringsnormerne i Kommuneplan 2011.

Ifølge Kommuneplan 2011 kræver kommunen, i forbindelse med nybyggeri eller ombygninger af eksisterende bebyggelse, at der etableres parkeringspladser i henhold til bestemmelserne i denne tabel:

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m <sup>2</sup> , højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m <sup>2</sup>	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m <sup>2</sup>	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	

Selv ved stationsnær beliggenhed af erhverv kræves efter tabellen masser af pendler-parkeringspladser. Man fremhæver ellers ofte, at kommuneplanens parkeringsnormer understøtter stationsnærhedsprincippet. Det er kun tilfældet i yderst begrænset omfang.

Desværre er de nye parkeringsnormer langt mindre miljøvenlige end dem der var gældende i Kommuneplan 2009. Selve tallene er de samme, men i stedet for **"HØJST"** i Kommuneplan 2009, står der nu i Kommuneplan 2011 **"I STØRRELSESORDEN OG HØJST"**. Det er af afgørende betydning, idet man lægger en *norm*, der svarer til det højeste antal parkeringspladser man må bygge. Det er nu, som citatet ovenfor fra Handlingsplan for grøn mobilitet, viser blevet **"en ønsket parkeringsdækning"**. Det giver en meget stor forskel.

Nedenfor er gengivet de parkeringsnormer, som var gældende i Kommuneplan 2009:

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m <sup>2</sup> , højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
C (boliger og serviceerhverv)	Højst 1 pr. 200 m <sup>2</sup>	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
S (serviceerhverv)	Højst 1 pr. 150 m <sup>2</sup>	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
E (blandet erhverv)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
J (industri)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
H (havneformål) T (tekniske anlæg) O (offentlige formål)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	

I forbindelse med byggeri til butikformål skal der i alle områder etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

Vi vil derfor indtrængende anmode om, at man i praksis nedsætter kravet til under maksimum i de konkrete sager og i forbindelse med næste revision af kommuneplanen ændrer normerne i retning af, kun at *tillade* langt færre pendlerparkeringspladser.

Hvis Københavns Kommune fortsætter med at stille så voldsomme krav om pendlerparkeringspladser ved nybyggeri, undergraves alle de pæne tanker og ord om en mere miljøvenlig by med renere luft, bæredygtig trafik og mindre CO<sub>2</sub>-udslip.

Der skal naturligvis være parkeringspladser for handicappede bilister og servicetrafik, men til det formål vil det være rigeligt, hvis man maksimalt tillod 1 p-plads pr. 350 etagemeter. Man opnår ikke en bæredygtig by ved at stimulere pendlere til at *fravælge* cykel og kollektive transportmidler.

1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> (jfr. skemaerne ovenfor) indebærer en parkeringsplads for hver 3-4 ansatte. Det er alt for mange og 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> for C (boliger og serviceerhverv) og S (serviceerhverv) i "Øvrige områder" og ved blandet erhverv, industri, havneformål, tekniske anlæg og offentlige formål i hele byen, er naturligvis endnu værre, hvis man vil forbedre bymiljøet.

Disse normer vil give alt for megen biltrafik både lokalt, i resten af byen og på indfaldsvejene.

Oslo og Trondheim fører en aktiv politik på dette område. Parkeringsdækningen i Oslo og Trondheim er blandt de laveste i større byer i Norden, med henholdsvis 0,11 og 0,14 parkeringspladser pr. arbejdsplads i byen. Det svarer til hhv. 9 og 7 arbejdspladser pr. parkeringsplads.

Man kan også finde inspiration i disse normer fra Holland.

#### ***ABC-politikkens grundelementer.***

##### ***Tilgængelighedsprofil:***

Områder for lokalisering af erhverv klassificeres ud fra deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil:

- A-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport (nationalt, regionalt og lokalt)
- B-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport og biltransport
- C-lokaliteter: høj tilgængelige med bil

##### ***Mobilitetsprofil:***

Virksomhederne mobilitetsprofil fastlægges ud fra fire forhold:

- arbejdspladsintensitet
- tjenstlig bilafhængighed
- besøgsintensitet
- godstransportens vejafhængighed

##### ***Parkeringsnormer:***

Parkeringsnormer pr. 100 ansatte:

	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Randstad	maks. 10	maks. 20	ingen maks.
Uden for Randstad	maks. 20	maks. 40	ingen maks.

Kilde: Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder. Instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland. Forfattere Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen. Udgiver: Skov & Landskab.

[http://www.videntjenesten.life.ku.dk/Plan\\_og%20Fri~/media/Videntjenesten/Rapporter/PlanlaegningAfByOgLand/BogL14.ashx](http://www.videntjenesten.life.ku.dk/Plan_og%20Fri~/media/Videntjenesten/Rapporter/PlanlaegningAfByOgLand/BogL14.ashx)



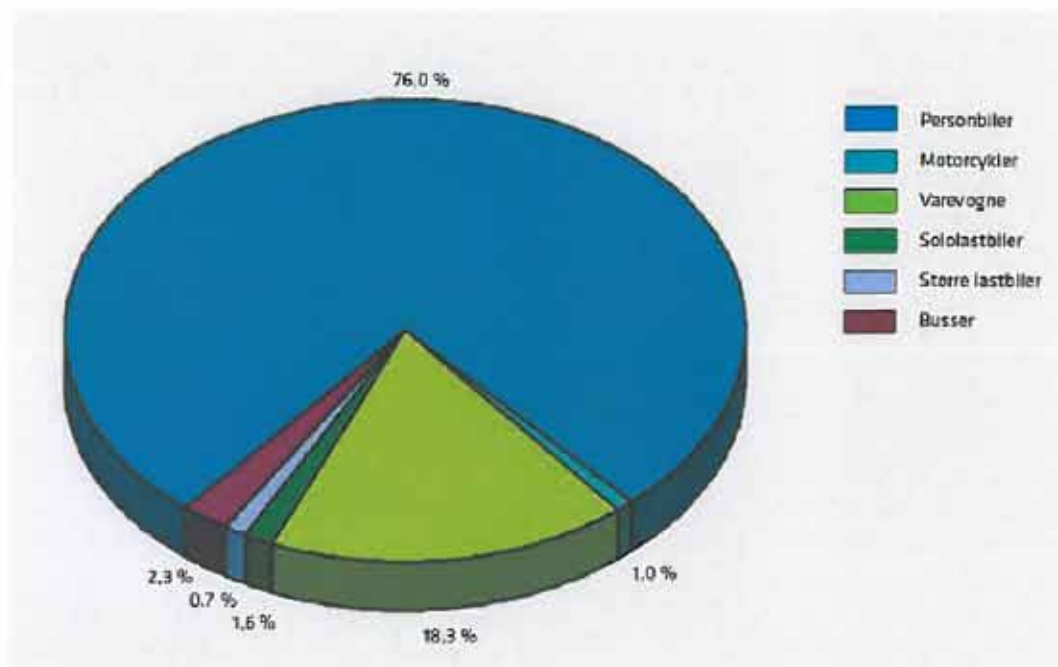
Til A- og B-lokaliteter er knyttet lofter for hvor mange parkeringspladser, som må etableres. I Randstad-området, der er det tættest befolkede område i Holland med de fire store byer: Amsterdam, Rotterdam, Haag og Utrecht, må der i en A-lokalitet maksimalt etableres 1 p-plads pr. 10 arbejdspladser (i praksis pr. 250 etagemeter) og i en B-lokalitet maksimalt 1 p-plads pr. 5 arbejdspladser (i praksis pr. 125 etagemeter). Uden for Randstad er restriktionerne halvt så skrappe.

Mange pendlerparkeringspladser giver naturligvis megen bilpendling. Samtidig er netop pendling den trafik, der er nemmest at håndtere med kollektive transportmidler.

Man må også huske på hvordan sammensætningen af den motoriserede trafik er i København. Det er primært personbiler, der kører på gaderne i København og de fylder meget og forsinker andre trafikanter og deres mængde styrer i de fleste tilfælde signalreguleringen.

Privatbiler kører 76 % af de motoriserede kilometer. Dertil kommer, at en ukendt del af varevognene (på gule eller gulhvide plader) der står for 18,3 % af kørslen, også primært er persontransport. Det er fordi disse biler er billigere at købe.

Her fordeling af køretøjer på hverdage i København klokken 07-19 i 2010.



Kilde: Trafikken i København. Trafiktal 2010. Københavns Kommune.

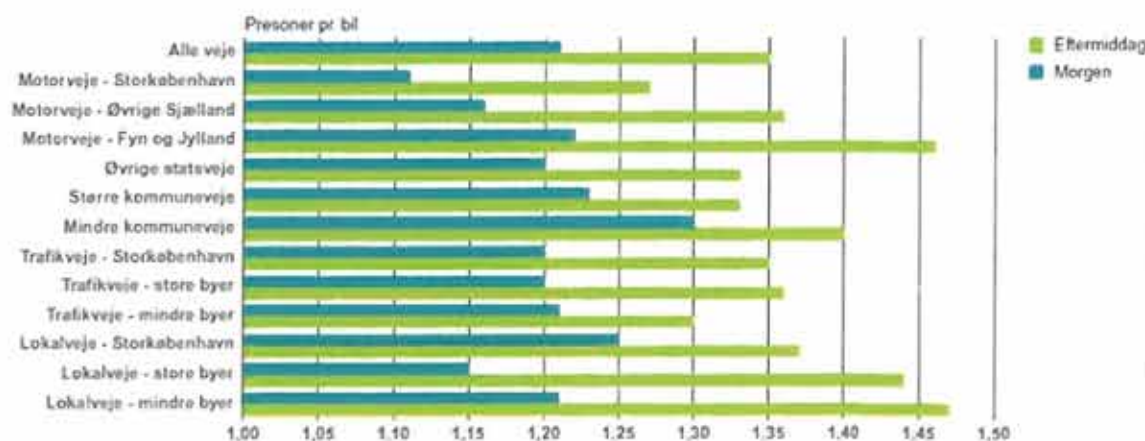
Helt grotesk er det, at bilpendlingen - med normalt kun én person i hver bil - i den grad ødelægger fremkommeligheden for busstrafikken. Buspassagererne er de store tabere. De kommer sjældent frem med mere end 6-8 km/timen, når man medregner gangtid, ventetid og skiftetid.

Her en tabel, der viser, at bilerne er næsten tomme i myldretiden:

### Kun ca. 1,1 person pr. bil i myldretiden på motorvejene til København

Motorvejene i Storkøbenhavn har landets laveste belægningsgrader i bilerne om morgenen:

FIGUR 4.4  
BELÆGNINGSGRADER I MORGEN- OG EFTERMIDDAGSMYLDRETIDERNE I 2008



Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90 % af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: Personer pr. bil 2009

**”Trængsel er ikke kun et motorvejsfænomen. Den præger i endnu højere grad trafikken på de københavnske veje. Alene A-buspassagerernes forsinkelser svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje omkring hele København”.**

Kilde: HUR Årsberetning 2004 .

Det er formentlig blevet endnu værre siden denne analyse blev foretaget og man må huske på, at disse forsinkelser – der er i forhold til køreplanen - kommer oveni en køreplan, der er fastlagt ud fra den langsomme fremkommelighed bestemt af biltrafikken. Dertil skal også lægges forsinkelser på alle andre busruter end A-busserne.

Bilisternes forsinkelser på motorveje er derimod sammenlignet med højst tilladte hastighed på strækningen. Trods forsinkelser kommer bilister altså mange gange hurtigere frem end buspassagererne, der normalt tilmed også har vente- og skiftetid.

### Parkering på gader

Københavns kommune har så nogenlunde fået styr på gadeparkeringen i de centrale bykvarterer i takt med indførelse af betalingsordninger. Ordningen burde dog udvides til større områder af byen.

Der er dog alt for mange parkeringspladser, og takstpolitikken fastlægges *ikke* for at begrænse bilkørslen, men for at sikre ”flow” i benyttelsen af parkeringspladserne. Dette ”flow” betyder

megen kørsel, forurening og CO2 udslip ved brug af parkeringspladserne, sammenlignet med brug af andre transportmidler.

At der skal være offentlige parkeringspladser til handicappede bilister, vare- og servicekørsel siger sig selv, men det bør ikke være så tillokkende som i dag at vælge bil til andre formål i de centrale bykvarterer.

Da man kun skal betale for den tid man parkerer - uden nogen minimumstakst på f.eks. en time - er betalingen ikke særlig afskrækkende. Nu har man tilmed lavet gratis korttidspladser i City og planlægger endnu flere.

## **Parkering på private arealer**

Når det gælder pendlerparkering ved arbejdspladser er der på ingen måde styr på situationen. Der er gennem årtier bygget titusinder og atter titusinder af nye pendlerparkeringspladser i Københavns kommune.

Disse parkeringspladser er en afgørende forudsætning for den voldsomme vækst i biltrafikken, som har fundet sted i København og til og fra byen.

Der findes ikke i kommunen nogen samlet oversigt over, hvor mange ekstra private parkeringspladser, der er kommet i København de seneste årtier.

Man har heller ikke et samlet overblik over, hvor mange 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 2002, men det omfatter kun nye større erhvervsbyggerier i nævnte periode. Der er 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.

Den 9. november 2001 sendte NOAH-Trafik derfor en henvendelse (gengivet som bilag 1) til Københavns Kommune og HUR med en liste over de nyligt anlagte eller planlagte parkeringspladser i Københavns Kommune, som vi havde kendskab til.

Oversigten viser det omtrentlige antal parkeringspladser, der var anlagt de seneste år, var under anlæg eller mulige ifølge lokalplan. Det drejede sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal altså over 33.000.

Brevet gav anledning til en større artikel i JP København og en unavngiven repræsentant for København Kommune tilkendegav, at det nok havde sin rigtighed, set i et perspektiv på 10-15 år.

Eftersom der nu er gået 11 år siden denne udtalelse, vil vi hermed anmode om oplysninger om hvordan det er gået med hver af de nævnte projekter og antallet af parkeringspladser. Vi vil

naturligvis også gerne have suppleret listen med andre byggerier/projekter som er realiseret, planlagt eller under planlægning

Vi afventer med spænding svar om, hvad der er sket i nævnte sager, hvad angår nye parkeringspladser.

## **Byudviklingsområder**

Nordhavnsområdet fremhæves nævnes ofte som en fremtidig bæredygtig bydel. Man skulle så forvente, at kravene om parkeringspladser var stærkt reduceret for at gøre det nemmere at opfylde målsætningen om bæredygtighed.

Det er desværre ikke tilfældet. Der er masser af trafikskabende parkeringsanlæg på vej i Nordhavnen. Alene i lokalplan for "Århusgadekvarteret" og rammerne for "Indre Nordhavn midt" gives der grønt lys for anlæg af 2.900 nye parkeringspladser.

Så mange ekstra parkeringspladser vil betyde en voldsom ekstra trafik. De vil også være meget dyre. I p-huse/p-kældre vil de formentlig koste mellem 1.300 millioner og 2.000 millioner kr. at anlægge. Tænk hvis de kommende bygherrer i stedet blev pålagt at betale pengene til bæredygtige kollektive trafikløsninger. Reduceret bilkørsel til en virksomhed burde også forbedre det image virksomheder gerne ved at satse på grønt byggeri.

Københavns kommune vurderer, at alene en udbygning med 600.000 etagemeter i dette område forventes at betyde en stigning af biler på Sundkrogsgade fra 11.000 til 28.000 biler per hverdagsdøgn.

Store brede veje, som Nordhavnsvejen, der er under anlæg, og masser af p-pladser indbærer, at man lokker de ansatte til at benytte bil til pendling i stedet for at benytte den kollektive trafik og cykler.

Vi synes i øvrigt ikke, at man skal bygge metro til Nordhavnen, men i stedet bygge et letbanesystem. Vi synes generelt, at Ringmetroen skal være den sidste metro. I stedet skal man satse på letbaner, der giver meget mere miljøvenlig trafik for pengene.

## **Fra målsætning om fordeling af den samlede trafik til fordeling af væksten**

Der er desværre sket en alvorlig udhuling af miljømålsætningen. Sådan var målsætningen i Kommuneplan 2009:

Kommuneplan 2009:

**Det er målet at videreudvikle den bæredygtige fordeling på transportmidler yderligere, således at mindst en tredjedel af det samlede antal ture i byen er cykelture, mindst en tredjedel af turene er med den kollektive trafik, og højst en tredjedel af turene er bilture.**

I Handlingsplan for grøn mobilitet angives denne trafikfordeling kun som en *overordnet vision*, mens Kommuneplan 2009, som nævnt havde denne trafikfordeling som en *konkret målsætning*.

Københavns Kommunes overordnede vision er, at antallet af ture fordeler sig med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Kilde. Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

Kommuneplan 2011 har nu en målsætning om, at det *kun* er hovedparten af *VÆKSTEN* i persontrafikken, der skal ske med grønne transportmidler. Det er et voldsomt tilbageslag i forhold til Kommuneplan 2009, der er langt mere miljøvenlig, idet det skulle være mindst 2/3 af den samlede trafik, der skulle være miljøvenlig.

Sådan er målsætningen i Kommuneplan 2011:

Mål i Kommuneplan 2011:

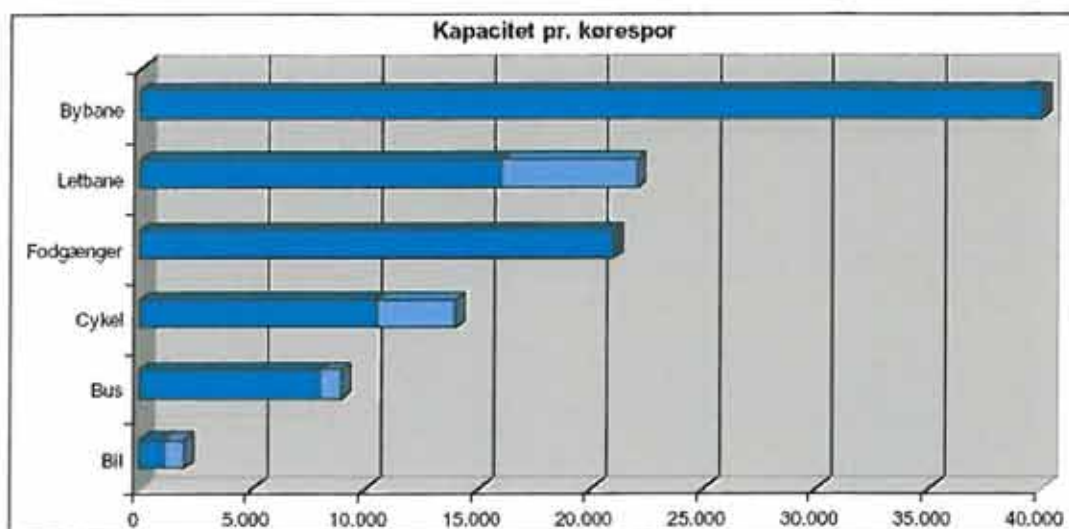
**At hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) sker med grønne transportmidler, det vil sige gang, cykel og kollektiv trafik**

### Arealbehov

Vi er kede af, at Københavns kommune ikke klart illustrerer fordelene ved miljøvenlige transportmidler hvad angår arealforbrug. Derfor denne graf:

### 3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



*Figur 12* Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

## Nej til en havnetunnel/ østlig omfartsvej

Vi er kede af at planerne om en østlig omfartsvej stadig er på banen.

### Fremtidens vejnet

Staten undersøger i samspil med Københavns Kommune perspektivene i at etablere en østlig omfartsvej.

Med byudviklingen af Nordhavn vil kommunen dog først og fremmest fokusere på en mulig Nordhavnstunnel, der forlænger Nordhavnsvej til Nordhavnsområdet. Det kan lede uvedkommende trafik uden om Østerbro og indre dele af Nordhavn og kan give den tunge trafik fra havnen direkte forbindelse til det overordnede vejnet.

Kilde: Handlingsplan for grøn mobilitet

En sådan ny vejforbindelse vil undergrave alle de pæne miljøintentioner, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt og hurtigt at bruge privatbil frem for andre transportmidler. Det, at man kan slippe for nogen lastbiltrafik, kan ikke opveje alle de negative konsekvenser af en sådan ekstra stor vej.

I artikel i Ingeniøren 27. september 1996 "**Havnetunnelen bør opgives**" (se den her <http://ing.dk/artikel/15411>), af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen indleder han med dette citat af tidligere EU-miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden". De kloge ord stammer fra miljøkommissær Ritt Bjerregaards kronik/indlæg i Det Fri Aktuelt, den 12. august i år.

Hvis man vil den miljøvenlige udvikling skal man ikke samtidig undergrave en sådan med miljøødelæggende tiltag som en havnetunnel eller østlig omfartsvej.

Det var kommentarer til dele af planen. Vi vil i denne omgang begrænse os til dette.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

**BILAG 1: Brev af 9. november 2001 fra NOAH-Trafik til BR og HUR**

# NOAH-TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv  
DK 2200 København N  
Tlf.: 3536 1212 Fax: 3536 1217  
Hjemmeside: [www.noah.dk/trafik](http://www.noah.dk/trafik)

København den 9. November 2001

**Til Københavns Borgerrepræsentation og**

**Hovedstadens Udviklingsråd**

**Københavns kommunes nægter at rykke ud med tal for nye private parkeringspladser – man siger at det har man ikke ressourcer til. NOAH har derfor måttet foretage en analyse der viser at antallet af parkeringspladser – primært til pendlere - vil stige med op til 33.000 pladser indenfor en årrække. Til sammenligning kører der ca. 18.000 privatbiler over kommunegrænsen mod København i "spidstimen".**

**Antallet af parkeringspladser er af afgørende betydning for hvor megen bilkørsel der kommer, da hver parkeringsplads ofte benyttes 6 gange i døgnet. Københavns kommunes krav om masser af p-pladser ved nybyggeri er udtryk for forældet byplanlægning og en bombe under byens miljø.**

NOAH har gennem flere år forsøgt at få trafikborgmester Søren Pind (V) og hans forgænger Bente Frost (V) til at udarbejde en oversigt over antallet af nye parkeringspladser, som er kommet til de senere år samt hvor mange der er under bygning og krævet i vedtagne lokalplaner eller forslag til lokalplaner. Kommunen har gang på gang nægtet at lave en sådan oversigt. Det har man ikke ressourcer til siger man. Vi finder det dybt uansvarligt at kommunen ikke har villet bidrage med disse tal, som er af afgørende betydning for trafikpolitikken.

Københavns Borgerrepræsentation besluttede i januar 1997, at biltrafikniveauet i København ikke måtte overstige 1996-niveauet. Siden da er trafikken steget med ca. 12 %. Kommunen gør ingenting for at efterleve nævnte beslutning. Tværtimod undergraver man målsætningen ved at kræve et stort antal nye parkeringspladser ved nybyggeri. Derved stimuleres bilbrug i unødigt grad.

I moderne byplanlægning erkendes det, at et yderst effektivt middel til fredeliggørelse af byer er at undlade at bygge mange parkeringspladser. København er derfor håbløst bagefter, selvom man tilmed har udnævnt sig til Europas Miljøhovedstad. Kommunen kræver næsten altid 1 parkeringsplads for hver 100 etagemeter nybyggeri. Det er helt meningsløst, idet pendlere derved opfordres til at tage bilen med på arbejde. I tætte bykvarterer i Holland tillader man ofte kun 1 parkeringsplads for hver 250 kvadratmeter etageareal. Vi foreslår at der kun tillades en parkeringsplads pr. 350 kvadratmeter når der er anvendelige kollektive trafikforbindelser.

NOAH har i mangel af vilje fra København kommunes side selv måttet lave et oversigt. Da vi ikke har kommunens ressourcer er oversigten ikke komplet og der kan være enkelte fejl i datagrundlaget. Der

kan imidlertid ikke være tvivl om hovedtendensen.

Her er oversigten over nyligt anlagte eller planlagte parkeringspladser opgjort efter placering i Indre By / i øvrige dele af Københavns Kommune.

**Forøgelse af antallet af parkeringspladser i Indre by (inden for søerne):**

	Antal nye parkeringspladser, som er planlagt/besluttet/overvejet
Glyptoteksgården, domicil 6.000 m <sup>2</sup> kontor og 6.000 m <sup>2</sup> lejligheder	120
Kommunehospitalet	325
Kvæsthusbroen	500
Turbinegrunden	200
<u>I alt:</u>	<u>1.145</u>

**Forøgelse af antallet af parkeringspladser i det øvrige København:**

	Antal parkeringspladser, som er anlagt/planlagt/besluttet/overvejet
"Ny Tøjhus", 185.000 m <sup>2</sup> nybyggeri	1.850
"Holmen II" – lokalplan nr. 331 . 170.000 m <sup>2</sup>	1.700
Christianshavn syd for Torvegade, Unibank m.v	830
Ny Amager Strandpark	1.400
Islands Brygge syd, op til 192.000 m <sup>2</sup> boliger og serviceerhverv	1.920
Bellacenter II, 264.000 m <sup>2</sup>	2640
Rica Hotels ASA, Vejlands Allé 13.400 m <sup>2</sup>	134
Færgehavn Nord, 100.000	1000



<sup>2</sup> m erhvervsbyggeri	
Parkeringshus ved Blågårdsgade/Ågade	200
Kalkbrænderihavnen, 28.000 m <sup>2</sup> kontor	280
Tuborg nord, 40.000 m <sup>2</sup> kontor	400
Østerbro (Østerbrogade/Jagtvej), 16.000 m <sup>2</sup>	160
Østbanegade – op til 8.500 m <sup>2</sup> kontor	85
Nordisk Fjer, 14.000 m <sup>2</sup> kontor	140
Sønderfrihavn, 50.000 m <sup>2</sup> kontor	500
Amerikakaj, 5.500 m <sup>2</sup> ejerboliger	55
Amerikakaj, 6.500 m <sup>2</sup> kontorer	65
Amerikakaj, etape II, Domicilbyggeri, 6.400 m <sup>2</sup>	64
Langelinie, 25.000 m <sup>2</sup> kontorer	250
Kanonbådschurene, 12.700 m <sup>2</sup> kontorer	125
Amager Boulevard, 10.500 kvadratmeter kontor	105
Fisketorvet	2.000
Havnestad, Islands Brygge, 100.000 m <sup>2</sup>	1.000
Havneholmen, 120.000 m <sup>2</sup> kontor/bolig	1.200
Strandlodsvej, 8.000 m <sup>2</sup> butik/kontor	80
Teglværkshavnen, 50 boliger	50

Østre Teglgade, 32.000 m <sup>2</sup> kontor	320
Tegllholmen, 70.000 kvadratmeter kontor	700
Tegllholmen, erhvervsbyggeri 7.500 kvadratmeter	75
Sluseholmen, 90.000 kvadratmeter boliger/kontor/hotel	900
Islands Brygge, 8.000 m <sup>2</sup> erhverv.	80
Sydhavn Plads 8.500 m <sup>2</sup> kontor	85
Tegllholmegade, 40.000 m <sup>2</sup> kontor	400
Borgmestergården, Sydhavnen, 11.000 m <sup>2</sup> erhverv.	110
Frederikskaj, 22.000 m <sup>2</sup> erhverv	220
Sjællandsbroen, 6.600 m <sup>2</sup> kontor.	66
Scanpark, Valby, 9.000 kvadratmeter kontor	90
Gl. Køge Landevej, 6.000 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> = 70 ejerboliger	74
Livjægergade 4.500 m <sup>2</sup> kontor/bolig	45
Rejsbyhus 8.300 m <sup>2</sup> kontor / erhverv	83
Domicilbyggeri, Amager Strandvej 6.500 m <sup>2</sup>	650

Scanpark 35.000 m <sup>2</sup> Kontor	350
"Ørestad Nord", Danmarks Radio, m.v. op til 600.000 m <sup>2</sup> til undervisning, kulturelle formål, boliger og serviceerhverv	3.000
Ørestad City 31.000 m <sup>2</sup> kontor	310
Ørestad 8/18/40.000 m <sup>2</sup> kontor	400
Ørestadhuse, 27.000 m <sup>2</sup> kontor.	270
Fields, Ørestaden 95.000 m <sup>2</sup>	3560
KLP 29.000 + 25.000 m <sup>2</sup> kontor	540
KLP 50.000 m <sup>2</sup> kontor	500
Gl. Køge Landevej, 5.000 m <sup>2</sup> kontor/ m <sup>2</sup> 1.500 butik	20
Center v. Vanløse St.	100
I alt:	32.170

**Denne oversigt viser det omtrentlige antal parkeringspladser der er anlagt de seneste år, under anlæg eller på anden måde undervejs.**

**Det drejer sig om ca. 1100 i Indre by og mere end 32.000 i det øvrige København. Samlet antal er altså over 33.000.**

Kørsel til/fra disse parkeringspladser vil give endnu mere kaos og miljøbelastning i København. Bustrafikken er i forvejen stærkt forringet på grund af de mange biler.

NOAH-TRAFIK opfordrer København Kommune til at tage alle de lokalplansager op igen hvor parkeringspladserne endnu ikke er bygget. Parkeringskravene må ændres for at undgå yderligere miljøbelastning. Der skal sættes en lavt loft over hvor mange der må bygges. Vi foreslår, at der ikke må bygges mere end 1 parkeringsplads for hver 350 kvadratmeter nyt erhvervsbyggeri. Der skal naturligvis være parkeringspladser til handicappede bilister og vare/last/servicetrafik.

Samtidig må kommunen sætte alle sejl ind for at få den kollektive trafik udbygget og herunder stoppe HUR's planer om omfattende nedskæringer af bustrafikken når Metroen åbner.

Med venlig hilsen

NOAH-TRAFIK

V / Ivan Lund Pedersen

8

Tivolis Venner

København, den 6. september 2012

Postboks 84

2900 Hellerup

Center for Bydesign

Postboks 447

1505 København V

Indsigelse vedr. lokalplanforslag og kommuneplantillæg for Scala.

Tivolis Venner skal hermed gøre indsigelse imod det planlagte byggeri på Scala-grunden. Vi mener at byggeriet på alle måder er krænkende i forhold til de nærmeste omgivelser. Særligt anser vi det for at være et stort problem at byggeriet i højden vil dominere i selve Tivoli. Tivolis gamle hovedindgang vil endvidere komme til at ligge som små lilleput-bygninger – voldsomt presset af både det nye DI, og nu også Scala-projektet.

Foruden de tydelige påvirkninger af Tivoli, som nybyggeriet klart vil få, anser vi det for væsentligt at henlede opmærksomheden på at den fredede Cirkusbygning, såfremt projektet realiseres, vil blive fuldstændig detroniseret.

I et og alt er vi altså imod byggeriet, som vi anser for at være til stor skade for denne centrale del af byen.

Vi stiller gerne op til et møde hvor vi kan uddybe vores betænkeligheder ved sagen.

Med venlig hilsen

Peter Holst Eriksen og Holger Hagelberg

Talsmænd for Tivolis Venner

## Erik Schunck

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 28. august 2012 16:13  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: INdre By Lokaludvalg  
**Vedhæftede filer:** Indre By Lokaludvalg om lokalplanforslaget for Scala.pdf; Overordnede konklusioner på spørgeskema om Scalabyggeriet.pdf

### Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

### Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:

Sagsnummer: 2012-13470  
 Svar id: 3894  
 Navn: INdre By Lokaludvalg  
 Postnr/by: 1550 København V  
 Organisation:  
 Adresse: Rådhuspladsen 77, 4. sal  
 Email: [redacted]  
 Øvrige kontaktoplysninger: [redacted]

### Høringssvar:

Teknik- og Miljøforvaltningen har sendt lokalplanforslaget "Scala" i offentlig høring med svarfrist den 7. september 2012.

#### Borgerdialog

Lokaludvalget drøftede startredegørelsen for lokalplanforslaget med borgerne ved et debatvognsarrangement den 12. marts 2012 på Axeltorv og bad dem besvare et spørgeskema, som vi havde udarbejdet. Der var også mulighed for at besvare spørgeskemaet på lokaludvalgets hjemmeside. I alt 61 borgere besvarede spørgeskemaet. Vi har vedlagt en opsummering af besvarelsene.

#### Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget mener,

- at de højeste tårne skal placeres væk fra Axeltorv, mens de lave tårne skal placeres tæt ved Axeltorv, således at tårnhøjden optrappes fra Axeltorv mod Rådhuspladsen.
- at Axeltorvs nuværende karakter og funktion som en rolig overgang mellem de livlige områder foran Tivoli og Palads-biografen skal bevares.
- at der kun skal placeres træer på Axeltorv i det omfang, de har en vinddæmpende funktion.
- at man bør udarbejde en vindanalyse på basis af vindtunnelforsøg, der tager udgangspunkt i det konkrete projekt og ikke i de eksisterende forhold.
- at da der ikke er blevet lavet et vindtunnelforsøg for byggeriet i forbindelse med startredegørelsen, bør lokalplanen ikke godkendes, før et sådant forsøg er udført.
- at byggeriets transparente karakter vil forstærkes ved ikke at binde bygningerne sammen med et torv/en tilgængelig plads i 1. sals højde.
- at det er væsentligt med offentlig adgang til toppen af det højeste tårn.
- at der er behov for på stedet at vise, hvor høje tårnene bliver, så man får et indtryk af, hvor meget de fylder i bybilledet. Det indtryk kan man få ved en given dag inden udløbet af høringsperioden at hejse en kranarm til den højde, tårnene vil få.
- at ifølge hovedparten af de borgere, som lokaludvalget har talt med, er Jernbanegade ikke gearet til den ekstra trafik, som byggeriet afføder.
- at da byggeriet er stationsnært, bør det fremgå af kommuneplantillægget, at parkeringskælderen ikke er til almindelig bilparkering, men forbeholdes varelevering og parkering af handicapkøretøjer.
- at da det er et stort byggeri et centralt sted i København, bør der laves en VVM-redegørelse for byggeriet, så man får afdækket konsekvenserne af byggeriet for omgivelserne og klarlagt byggeriets bæredygtighed.

Indre By Lokaludvalg vedtog dette høringssvar i sit møde den 23. August 2012.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

**Vedhæftede filer:**

Indre By Lokaludvalg om lokalplanforslaget for Scala.pdf  
Overordnede konklusioner på spørgeskema om Scalabyggeriet.pdf

**Høringsvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3894>

---

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)



## Indre By Lokaludvalg

Teknik- og Miljøforvaltningen



Indre By Lokaludvalg  
Rådhuspladsen 77, 4.  
1550 København V

Tlf. 33 66 54 41  
EAN nr. 5798009800077

Teknik- og Miljøforvaltningen har sendt lokalplanforslaget "Scala" i offentlig høring med svarfrist den 7. september 2012.

### *Borgerdialog*

Lokaludvalget drøftede startredegørelsen for lokalplanforslaget med borgerne ved et debatvognsarrangement den 12. marts 2012 på Axeltorv og bad dem besvare et spørgeskema, som vi havde udarbejdet. Der var også mulighed for at besvare spørgeskemaet på lokaludvalgets hjemmeside. I alt 61 borgere besvarede spørgeskemaet. Vi har vedlagt en opsummering af besvareelserne.

### *Lokaludvalgets holdning*

Lokaludvalget mener,

- at de højeste tårne skal placeres væk fra Axeltorv, mens de lave tårne skal placeres tæt ved Axeltorv, således at tårnhøjden optrappes fra Axeltorv mod Rådhuspladsen.
- at Axeltorvs nuværende karakter og funktion som en rolig overgang mellem de livlige områder foran Tivoli og Paladsbiografen skal bevares.
- at der kun skal placeres træer på Axeltorv i det omfang, de har en vinddæmpende funktion.
- at man bør udarbejde en vindanalyse på basis af vindtunnelforsøg, der tager udgangspunkt i det konkrete projekt og ikke i de eksisterende forhold.
- at da der ikke er blevet lavet et vindtunnelforsøg for byggeriet i forbindelse med startredegørelsen, bør lokalplanen ikke godkendes, før et sådant forsøg er udført.
- at byggeriets transparente karakter vil forstærkes ved ikke at binde bygningerne sammen med et torv/en tilgængelig plads i 1. sals højde.

28-08-2012

Sagsnr.  
2012-118613

Dokumentnr.  
2012-671004



Et lokaludvalg i  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Indre By Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.



- at det er væsentligt med offentlig adgang til toppen af det højeste tårn.
- at der er behov for på stedet at vise, hvor høje tårnene bliver, så man får et indtryk af, hvor meget de fylder i bybilledet. Det indtryk kan man få ved en given dag inden udløbet af høringsperioden at hejse en kranarm til den højde, tårnene vil få.
- at ifølge hovedparten af de borgere, som lokaludvalget har talt med, er Jernbanegade ikke gearret til den ekstra trafik, som byggeriet afføder.
- at da byggeriet er stationsnært, bør det fremgå af kommuneplantillægget, at parkeringskælderens ikke er til almindelig bilparkering, men forbeholdes varelevering og parkering af handicapkøretøjer.
- at da det er et stort byggeri et centralt sted i København, bør der laves en VVM-redegørelse for byggeriet, så man får afdækket konsekvenserne af byggeriet for omgivelserne og klarlagt byggeriets bæredygtighed.

Indre By Lokaludvalg vedtog dette hørings svar i sit møde den 23. August 2012.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

## Overordnede konklusioner på spørgeskema om Scalabyggeriet

### Indre By Lokaludvalg marts 2012

- 61 personer besvarede spørgeskemaet
- En overvægt af mænd har besvaret, nemlig 36 stk., og der er en overvægt af personer over 46 år, der besvaret skemaet. 22 personer er under 45, mens 39 personer er 46 år eller derover.
- Det er Københavnerne vi har fat i. 23 bor i Indre by, mens 29 er fra København og Frederiksberg. 3 er fra omegnskommunerne og Nordsjælland.
- Over halvdelen har ofte sin gang på i området. 36 kommer dagligt eller ugentligt på Axeltorv, mens 25 kommer månedligt eller sjældnere.
- Størstedelen er positive overfor projektet: 38 af de adspurgte synes overordnet godt om projektet, mens 18 synes dårligt eller meget dårligt om det.
- En stor del, nemlig 41 er enige i, at der skal laves vertikale haver på bygningerne.
- P-pladser til cykler er et hit, 52 personer er enige i, det er nødvendigt at etablere dette.
- P-pladser til biler deler vandende: 24 mener, det er nødvendigt og 27 mener, det ikke er nødvendigt at etablere dette.
- Ca. halvdelen, nemlig 30, mener, det har betydning for dem, hvis der kommer mere vind i gadeniveau som følge af byggeriet. 17 mener ikke det får betydning og 14 ved ikke.
- Stort set alle mener, der skal være adgang til de/det højeste tårn, nemlig 55 i alt.
- Et flertal mener ikke, at Jernbanegade er gearret til den ekstra trafik, 35 i alt. 13 mener, at Jernbanegade kan klare trafikken og 13 ved ikke.
- Grønt, grønt og mere grønt er et gennemgående nøgleord i ønskerne til udformningen af Axeltorv og byrummet mellem tårnene. Bænke, steder at sidde, lege og generelt at nyde livet, er ønskerne.

**Erik Schunck**

**Fra:** Nis Fink [REDACTED]  
**Sendt:** 31. august 2012 09:39  
**Til:** Erik Schunck; TMF-Bydesign  
**Emne:** Vedr.: Offentliggørelse af lokalplanforslag "Scala" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg

Hej

Københavns Energi har ingen bemærkninger til lokalplanforslaget.

Med venlig hilsen

**Nis Fink**  
 Vand & Afløb, Plan

Direkte tlf: 2795 4602  
 E-mail: [REDACTED]



*Tænk på miljøet - før du printer!*

Københavns Energi A/S • Ørestads Boulevard 35 • 2300 København S • CVR: 10073022 • tlf. 33953395 • [www.ke.dk](http://www.ke.dk)

**Fra:** Erik Schunck [REDACTED]  
**Til:** KFFAFD\_KFF [REDACTED], Henning Andersen [REDACTED], Birgitte Clasen [REDACTED], Per Christensen [REDACTED],  
 SUFKP SUF [REDACTED], Jørgen Dahl [REDACTED], Liss Danchell [REDACTED], Tøger Nis Thomsen [REDACTED], Claus Wilhelmsen  
 [REDACTED], Mette Jørgensen [REDACTED], Ida Nielsen [REDACTED], TMF-Trafik [REDACTED], Niels Tørslev  
 [REDACTED], Jens Chr. Højgaard [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], Inger Wiene  
 [REDACTED], Lene Høst-Madsen [REDACTED], Niels Grumløse [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]  
**Dato:** 11-06-2012 14:37  
**Emne:** Offentliggørelse af lokalplanforslag "Scala" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg

Til orientering fremsendes hermed link til Københavns Kommunes hjemmeside, hvor materiale om lokalplanforslaget, "Scala" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg, findes. Planforslagene er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 31. maj 2012.

Link til Københavns Kommunes hjemmeside.  
<http://www.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Byudvikling/Byplanlaegning/Lokalplaner/Lokalplanforslag/Scala.aspx>

Med venlig hilsen

Erik Schunck  
 Fuldmægtig  
 Plan og Byrum

KØBENHAVNS KOMMUNE  
 Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Bydesign

Njalsgade 13 Vær. 5025  
Postboks 447  
2300 København S

Telefon +45 3366 1268

Fax +45 3366 7020

Email 



Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign  
Postboks 447  
1505 København V

København d. 6. september 2012.

**Vedr. høring ang. lokalplanforslag med kommuneplantillæg "Scala".**

Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Det er prisværdigt, at forslaget forsøger at tage hensyn til stedets historie. Derfor kan det forekomme lidt modsætningsfuldt, at ville bygge så højt.

Med venlig hilsen

Inger Wiene  
Museumsinspektør  
Københavns Museum

3328 4205

Niels Grumløse  
Museumsinspektør  
Københavns Museum

2688 0773

Stefanie Høy Brink  
Stud. mag.  
Københavns Museum

**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 21. juni 2012 12:00  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Martin Markussen

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3675  
Navn: Martin Markussen  
Postnr/by: 1700 København V  
Organisation:  
Adresse: Halmtorvet 7, 3. tv.  
Email: [REDACTED]  
Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Jeg er ked af at se, at man endnu engang ønsker at presse store virksomheder ind i et allerede trængt område i midtby. Jeg forstå godt man synes det er prestigefuldt at ligge centralt. Men man bør også kigge på det i en helhed. Lige præcis i det område ligger Danmarks mest besøgt turistattraktion, nemlig Tivoli. Den karakteristiske indgang står nu presset ind mellem Axelborg (nok det mindst iøjefaldende), det forfærdelige og dominerende Radisson hotel, Arbejdernes Landsbank og det seneste; Industriens hus, der har fået tilføjet 2 ekstra etager som har gjort området endnu mindre behageligt at gå igennem.

Og lige præcis gennemgang er kernen for dette område. Strækningen mellem hovedbanen og strøget, er et af de mest befærdede, af fodgængere, i hele København. Især af turister er blandt disse, og de er kommet for at se den gamle by, ikke højt "moderne" glasbyggeri.

Det nye forslag er ikke meget bedre. Ikke nok med at man vil bygge højt for at presse så mange kontorpladser ind, så vil man også tage noget (ifølge tegningerne) af den linje der er Axeltorv og Tivoli.

Jeg ved godt at det hele drejer sig om penge og som Københavns kommune siger så vil dette byggeri indbringe 4,2 mio. kr. årligt i skatteindtægt. Men jeg vil derfor forslå at fokus bliver lagt på at gøre området attraktivt og imødekommende især for turister. Da dette bringer mange millioner ind selv, og en god oplevelse er det der generere pengene.

Mit forslag er at holde byggeriet lavt så man ikke føler området bliver mere klemt og solen får mere spil. Lukke slutningen/starten af Vesterbrogade og skab et grønt område, der giver plads til rekreativt og kulturelt erhverv. Der vil på den måde heller ikke blive presset en masse biler ind den vej og Turister får en god oplevelse af området.

**Vedhæftede filer:**

Der er ingen vedhæftede filer

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3675>

---

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 27. juni 2012 10:28  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Jan Koed

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3729  
Navn: Jan Koed  
Postnr/by: 2500 Valby  
Organisation:  
Adresse: Clara Pontoppidans Vej 41  
Email: [redacted]  
Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Siden startredegørelsen om Scala-byggeriet blev udsendt i januar 2012 er projektet vokset både i højde og udstrækning, således at byggefeltet i det nu foreliggende lokalplanforslag er rykket 2 meter ud i det eksisterende fortov langs Vesterbros Passage:

»Dette forudsætter, at bygherre erhverver et areal af Axeltorv og af Vesterbrogade. I forbindelse med omlægningen af Vesterbrogade sker der en udvidelse af fortovet, således at der er rigelig plads til udbygningen, se plantegningen side 8.« (Citat side 7 i lokalplanforslaget).

Konsekvensen af denne disposition er, at vejføringen i Vesterbros Passage skævvrides i forhold til byrummet, hvilket svækker den visuelle udtrykskraft i forhold til en aksefast allé fra Rådhuspladsen til Trommesalen med Frihedsstøtten som fikspunkt, jf. hjemlige eksempler som Frederiksberg Allé og Sankt Annæ Plads, og udenlandske Unter den Linden og Champs-Élysées.

Det er ikke i orden, at man på denne måde tillader en privat bygherre at brede sig ud i det offentlige rum på bekostning af byens herlighedsværdier.

Et andet problem ved den foreslåede udvidelse af Axeltorv er, at området foran Tivolis hovedindgang ikke tilføres den rumlighed, som der er et stort behov for netop her, hvor mange mennesker passerer på fodgængerruten mellem Hovedbanegården og Rådhuspladsen. Som bekendt er der ofte stor trængsel ved indgangen til Tivoli og de to flankerende fortovscafeer.

Prioriteringen af Axeltorv på bekostning af Tivolis forareal vil derfor være en fejlposition, som vil svække Tivolis tiltrækningskraft og hæmme københavnernes frie færden i denne traditionsrige del af byen.

Link til tegning af Vesterbros Passage:

<http://www.kk.dk/~media/4F9ADC6F28984079BD627B3205899F4C.ashx>

**Vedhæftede filer:**

Der er ingen vedhæftede filer

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3729>



Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)

**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 7. august 2012 09:21  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringsvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Jan Koed  
**Vedhæftede filer:** Helhedsanalyse\_s24.pdf

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3806  
Navn: Jan Koed  
Postnr/by: 2500 Valby  
Organisation:  
Adresse: Clara Pontoppidans Vej 41  
Email: [redacted]  
Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

I forlængelse af mit høringssvar af 27. juni skal jeg med vedlagte side fra Gehl Architect's optælling af fodgængertrafikken i Metropolzonen dokumentere misforholdet i fordelingen af fortovsareal foran hhv. Tivoli og Scalagrunden/Axelatorv.

Heraf fremgår det, at fodgængertrafikken på Vesterbrogades sydlige fortov langs Tivoli - 30.000 personer på en sommerdag - er 3 (tre) gange større end på det nordlige fortov.

På trods af dette får Tivoli ikke del i det indvundne fodgænger- og opholdsareal, selv om der er et stort behov for ekstra kvadratmeter netop her, hvor tusinder af mennesker passerer forbi, og hvor folk mødes i større og mindre grupper, før de går i Tivoli.

Link til Metropolzonen helhedsanalyse 2008:

<http://www.kk.dk/sitecore/content/Subsites/Metropolzonen/SubsiteFrontpag...>

**Vedhæftede filer:**

Helhedsanalyse\_s24.pdf

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3806>

---

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)

# Metropolzonen

## helhedsanalyse

### Forudsætninger

- Opsummering forudsætninger
- Aktuelle projekter
- Funktioner
- Trafik
- Gåtrafik**
- Fodgængertrafik**
- Fodgængertrafik, aldersfordeling
- Barrierer
- Gå-strækninger, kvalitet

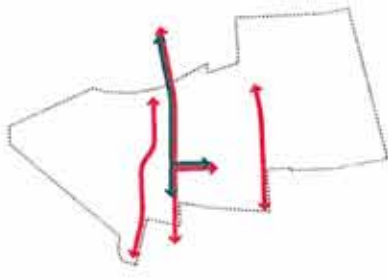
- Aktiviteter på gader og pladser
- Klima
- Attraktivitet

### Indsatsområder

### Vision

### Fodgængertrafik

Fodgængerstrømmene i Metropolzonen koncentrerer sig i de centrale dele af zonen i tre gennemgående øst-vestlige strøg i forbindelse med de store destinationer som f.eks. Tivoli og Hovedbanegården. Længs Vesterbrogade forbindelsen går 3 gange så mange mennesker til fods, som der kører bil.



### Potentiale

- Udnyt de mange fodgængere centralt i zonen og inddelt flere til gadeophold, hvilket vil øge den oplevede grad af aktivitet, tryghed og attraktivitet.
- Opgrader de forbindelser, der allerede bruges af mange mennesker i dag og forsøg at udvikle deres potentialer, så de tilbyder mere end blot at være gode gengangelsforbindelser. Fredekluger de mest aktive strøg for biler.
- Etabler direkte og attraktive forbindelser til Sankt Jørgens Sø og Kalvebod Brygge.
- Inkluder Vesterbro Passage som væsentlig forbindelse i en fremtidig levende og attraktiv Metropolzone.
- Vester Voldgade og Bernstorffsgade bør opgraderes som væsentlige fremtidige nord-sydgående forbindelser for fodgængere.

### Fodgængertrafik

fodgængere i alt  
Kilde: Registreringer lavet af Gehl Architects og \*E-liv data fra Københavnsmunicipaliteten 2005.

- Sommer, turetag kl. 07-20, juli 2008
- Sommer, hverdage kl. 10-20, juli 2005
- ← Vinter, turetag kl. 07-20, februar 2008
- ← Vinter, hverdage kl. 10-18, marts 2005

13



**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 1. juli 2012 14:28  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Denis Bowers  
**Vedhæftede filer:** DSCF2232-002.JPG

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3768  
Navn: Denis Bowers  
Postnr/by: 1709 København V  
Organisation:  
Adresse: Skydebanegade 24  
Email: [redacted]  
Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Min indvending til lokalplanen er ikke direkte rettet mod Scalaprojektet, som jeg synes bliver et flot byggeri, et stort plus for området og ikke spor for højt i forhold til omgivelserne. Jeg er også enig i, at den flotte udsigt fra Axeltorv mod Tivolis indgang ikke skal blokeres med træer, men heller ikke med parkerede turistbusser ol. Her skal kørebanen over til Tivoli gøres så smal som muligt.

Mine overordnede kritikpunkter er rettet mod den ny udformning af Vesterbro Passage og går ud på, at:

-Projektet mangler den historiske stramme træbeplantning på begge sider af gaden, dog ikke foran Tivoli.

-Man har udarbejdet et skævt anlæg på den gade i København, som pga frihedsstøttens placering, mest kræver en symmetrisk løsning.

-Projektet, pga. den skæve udformning, har et ubrugeligt 20m bredt fortov foran Axelborgs vindblæste hjørne, og kun 10m ved Tivolis indgang og Hard Rock Caféen. Netop det sted, hvor der er rigtig mange fodgængere på vej til og fra Hovedbanegården.

Projektet lægger for stor vægt på trafikkapacitet. Vesterbros paasage er ikke en hovedtrafikåre, idet trafikken kommer fra en 2 sporet vej (Vesterbrogade) og ender blindt på Rådhuspladsen.

Tegning med akselinien indtegnet med rødt vedhæftet

**Vedhæftede filer:**  
DSCF2232-002.JPG

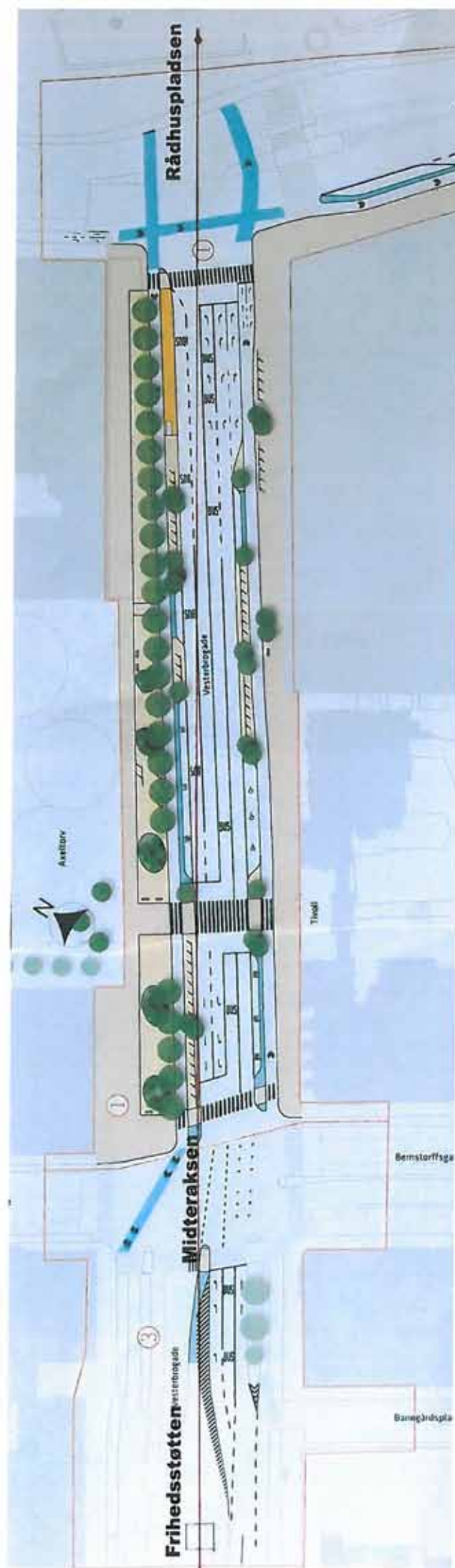
**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3768>

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)



**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 3. juli 2012 18:59  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Martin Haupt-Jørgensen

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3771  
Navn: Martin Haupt-Jørgensen  
Postnr/by: 2200 København N  
Organisation:  
Adresse: Thyrsågade 12 st. th.  
Email: [redacted]  
Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Scalaprojektet er virkelig flot og vil give et arkitektonisk løft til området omkring Axeltorv. Ideen med flere runde bygninger i varierende højder er især tiltalende og vil øge den arkitektoniske diversitet i byen.  
Jeg havde gerne set et egentligt højhusbyggeri som erstatning for det gamle Scala, da et sådant bl.a. ville bringe flere mennesker til et forholdsvist dødt sted.

**Vedhæftede filer:**

Der er ingen vedhæftede filer

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3771>

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)

**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 27. august 2012 20:52  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Nils og Annette Haugbølle + Eugene Tacheva  
**Vedhæftede filer:** Kommentarer til forslag til lokalplan Scala.docx

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3889  
Navn: Nils og Annette Haugbølle + Eugene Tacheva  
Postnr/by: 1608 København V  
Organisation:  
Adresse: Jernbanegade 7,1 samt Jernbanegade 7,3  
Email: [redacted]  
Øvrige Kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Da høringssvaret er så fyldigt er det lagt i materiale

**Vedhæftede filer:**

Kommentarer til forslag til lokalplan Scala.docx

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3889>

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)



## Kommentarer til Lokalplansforslag Scala

26.8.2012

I forhold til de tidligere øvrige forslag til omdannelse af Scala bygningen, så ser det nuværende forslag med 5 runde tårne arkitektonisk flot ud. Som beboer og nabo til bygningen og dermed som daglig bruger af området er der dog nogle åbenlyse betragtninger som både bekymrer og vil kunne glæde.

Det er kommunens intentioner at byggeriet ikke væsentlig, vil indvirke på miljøet i forhold til omgivelserne. Ved at se på skyggediagrammerne kan ses, at netop nabobygningen vil få tilført skyggegener, hvilket ikke kan siges "at fremme et godt hverdagsliv, hvor man føler sig hjemme". Et så massivt højhusbyggeri med bl.a. et tårn på 16 etager ( 61 meter ) som nabo, vil muligvis medfører at naboejendommen i Jernbanegade bliver mindre attraktiv og dermed betyde en værdiforringelse.

Forslaget giver mulighed for at åbne nabogavlen som er på 7 etager. Samtlige beboere i ejendommen Jernbanegade 7 er dog enige om at den nuværende massive gavl, som nu vender ind mod Axeltorv, som erstatning for skygge og andre væsentlige forhold og til glæde for beboerne og erhvervsliv vil kunne blive forskønnet og skabe et godt hverdagsliv for beboerne, samt øge besøgstallet for restauranten i stueetagen, hvis der på etagerne etableres cirkulære altaner og i stuetagen åbnes til den planlagte nye passage med åbne adgangsforhold evt. udeservering. På nuværende tidspunkt har McDonald's åbnet for at restaurantens gæster, via en passage i gården, fra ejendommen Jernbanegade 7 og til restauranten på Vesterbrogade, - 24 timer i døgnet. Denne adgang bør lukkes helt, ved etableringen af en ny passage.

Norden ønsker at bebyggelsen skal være et Landmark. Det ønsker naboerne også. Men sjældent er et byggeri i sig selv et Landmark. Sidney Operaen er beliggende ved vandkanten. Ved at se på hvad der kunne fremme bygningens popularitet, hos københavnere og turister, ville det være at der øverst i tårnet på 16 etager, etableres et udsigtspunkt over byen. Et udsigtspunkt som ikke kun skal tilgodese en restaurants omsætning, men et udsigtspunkt som ville kunne besøges af enhver, uden indtagelse af mad og drikke, ligesom der fx findes i Peters Kirken i Rom, Rockefeller bygningen i New York, Eiffeltårnet i Paris samt Sydney Tower m. fl. . Derudover kunne bygningen belyses, dog med hensyntagen til naboejendommen.

Foran Dagmarhus er etableret cykelstativer. På Axeltorv, hvor der for tiden flyder masser af cykler, bør man ikke igen belaste med cykelstativer, idet cyklister ikke som bilister overholder parkeringsregler. Cyklernerne må ned i den planlagte kælder og ellers fjernes.

Pladsen foreslås beplantet med træer for at fjerne vindgener. Men lad os også få nogle BLOMSTERBEDE med blomster og ikke kun træer, hver gang der i byen bliver etableret en vej eller plads. Dette ville være en fin forlængelse at Tivolis meget flotte blomsterkunst i deres bede, at få noget tilsvarende på Axeltorv og derigennem skabe en helhed.

Man vil fjerne vandbassinet på Axeltorv. Lad os i stedet for få et springvand med MASSER af vand der bruser og pjasker og ikke kun en mager vandstråle eller et spejlbassin. Sammenligner vi os med andre storbyer fx som Malmø, Rom, Oslo, Paris mv. er Københavns meget mager på springvand, der indeholder andet end en enkelt vandstråle. Vi har flotte springvand som Gefion og Amaliehaven. Lad os få noget tilsvarende på Axeltorv, til glæde for københavnere og turister. De nævnte forslag kan være med til at skabe et Landmark og mange besøgsmaal.

Jernbanegade er pt. MEGET belastet af trafikstøj fra busser, der holder i venteposition for at krydse H.C. Andersens Boulevard. Dette giver både trafikkaos, trafikos og -støj. Det er svært at se hvorledes en øget belastning af biler til en parkeringskælder, ikke vil øge dette pres og med miljømæssige konsekvenser til følge. Det ville være hensigtsmæssigt at flytte busholdepladser fra Rådhuspladsen og til en overdækket banegrav ved Hovebanegården, samt få de nuværende busruter til også at benytte andre strøg for at komme til Rådhuspladsen.

Indsendt af:

Nils og Annette Haugbølle, Jernbanegade 7,1. 1608 København V.

Eugene Tacheva, Jernbanegade 7,3. 1608 København V.

**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 2. september 2012 22:23  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Malene O. Petersen  
**Vedhæftede filer:** Kommentarer til lokalplansforslaget.docx

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3898  
Navn: Malene O. Petersen  
Postnr/by: 1608 København V  
Organisation:  
Adresse: Jernbanegade 7, 6. sal  
Email: [redacted]  
Øvrige kontaktoplysninger:

**Høringssvar:**

Se venligst vedhæftede word-dokument.

**Vedhæftede filer:**

Kommentarer til lokalplansforslaget.docx

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3898>

---

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)

## Kommentarer til lokalplansforslaget "Scala"

Jeg er som udgangspunkt positiv overfor, at der kommer en ny bygning på Scala-grunden, der forhåbentlig vil give mere liv på Axeltorv, men...

I forbindelse med de høje bygninger er der ikke taget hensyn til bygningens naboer, selvom jeg tidligere har gjort opmærksom på problematikken angående skygge-gener. Københavns kommune har som mål at danne udepladser, men fratager nu lyset fra eksisterende grønne terrasser. I øjeblikket har vi sol på vores sydøst-vendte terrasse om formiddagen og vores nordvest-vendte terrasse om eftermiddagen. De nye bygninger vil fratage os al denne sol. Vi vil ligge i skygge og om højsommeren vil vi have sol tidligst efter kl. 16. Dette er en direkte forringelse af ejendommens værdi, og jeg er chokeret over, at man kan fratage os dette, uden nogen form for kompensation!

Jeg er klar over, at vi ikke kan undgå nogle gener ved et nyt byggeri, men vi er ikke blevet kontaktet med henblik på et samarbejde om at mindske generne, selvom jeg har kontaktet kommunen angående skygge-problemerne.

Mit forslag er, at højden på tårnene ud mod Jernbanegade beregnes i forhold til vinklen på solen, så de ikke kommer til at lægge nabogrunden i skygge. "Cirklen" af tårne kunne evt. roteres så de små tårne lå ud mod Jernbanegade og dermed kastede mindre skygge.

Vi er meget frustrerede over lokalplanen og vil gerne i dialog, men samtidig virker det til at kommunen har sagt ja til forslaget på forhånd, da projektet ifølge dem selv vil indbringe 4,2 mio. skatte kroner om året.

Der er desuden en del erklæringer i lokalplansforslaget, som jeg mener ikke er sande.

- Højden af det nye byggeri er 61 m. I forslaget står der, at "Bebyggelsen friholder vigtige kig og sigtelinjer". Dette mener jeg ikke er korrekt. De nye tårne kommer til at blokere for mange kig og sigtelinjer. F.eks. kigget til rådhusårnet forsvinder fra Vesterport, selvom "View C" på s. 12 viser noget andet. Dette er ikke en korrekt aftegning.
- At Jernbanegade ikke vil blive påvirket af den øgede trafik kan vist diskuteres. Det er korrekt, at gaden i forvejen er trafikeret, men det betyder jo netop, at mere trafik vil medføre gener. Der bør tænkes på løsninger for at lette trafikken i den smalle gade. Som f.eks. at flytte buslinierne væk fra gaden.
- Tegningerne i lokalplanforslaget afbilleder ikke hvordan tårnene kommer til at hænge sammen (og altså ikke står alene), som det f.eks. er afbilledet i COWI's rapport om vindforhold.
- Det er korrekt, at der er andre højhuse i området, men ingen af disse tilfører området nogen form for æstetisk værdi. Hvem kan nævne nogen? Så hvorfor opføre flere uskønne kolosser? Der er for nyligt bygget det nye Industriens Hus på "kun" 8 etager som fuldstændig har frarøvet rådhusets dets synlighed. Det ligger nu gemt væk bag en stor firkantet glaskasse. Rådhuset bliver med de nye Scala-bygninger klemmt yderligere inde, og jeg vil få endnu sværere ved at hjælpe turister med at finde vej til Rådhuspladsen fra Vesterport, som jeg så ofte bliver spurgt om, da pladsen forståeligt nok er svær for dem at finde.

Mvh. Malene O. Petersen

Jernbanegade 7, 6. sal  
1608 København V

PELLE JARMER  
Bellahøjvej 8 A, 3.tv.  
DK 2700 Brønshøj  
+ 45 - 38 89 54 08, mobil +45 - 24 26 02 14  
e-mail: [redacted]

18

6. september 2012

Sendt pr. e-mail til  
[bydesign@tmf.kk.dk](mailto:bydesign@tmf.kk.dk)

### Høringsvar vedr. Lokalplanforslag "Scala"

Som tidligere, mangeårig beboer i Metropolzonen, med kendskab til livet og mulighederne dér, interesserer den fortsatte udvikling mig.

Lokalplanforslaget giver mulighed for at opføre et spændende nybyggeri midt i København. De dele af byggeriet der bliver højere end naboejendommene i Jernbanegade kan komme til at rumme spændende lokaler med en god udsigt.  
Jeg finder dog den påtænkte højde på 61 m for høj.

Den ønskede bebyggelse af grunden skaber en ny smal passage, efter de viste tegninger antageligt max. 2 meter på smalleste sted. Det overrasker mig at nutidens bygningsbestemmelser muliggør at opføre nyt byggeri så tæt på bestående bygninger. Det troede jeg hørte fortiden til.

For at imødekomme bygherren foreslås det

- at tillade nedrivning af en bevaringsværdig facade uden at man benytter muligheden for at betinge en bredde på Jernbanegade svarende til den eksisterende gadebredde langs gældende lokalplan 382 "Jernbanegade",
- at sælge et areal af Axeltorvs østlige side på 10 meters bredde i hele forløbet mellem Jernbanegade og Vesterbrogade, samt et areal på 2 meters bredde langs ejendommens forløb på Vesterbrogade.

Dette forekommer mig at virke ødelæggende på det hidtidige torvs solskinsside hvor der, indtil serveringsstederne i Scalas stueetage lukkede, var en lige så betydelig udeservering som beskrevet vedrørende den nordlige del af Axeltorv.

Borgerrepræsentationen vedtog på sit møde 23. august 2012 en reduktion af beplantningen i Vesterbros Passage, således at der ikke plantes træer foran Tivolis hovedindgang til gene for sigtet fra Axeltorv. Helt tilsvarende vil jeg pege på at den romantiske ide om at markere den aldeles ukendte oprindelige voldanlægsgrænse ved at tilplante den resterende del af Axeltorv samt skabe forsænkede og eller ophøjede kasser bør opgives. Således at det reducerede Axeltorv gives en fast belægning svarende til den nuværende og dermed fortsat muliggøre vekslende aktiviteter på området samtidigt med at byens gæster og dens borgere kan færdes ubesværet og glæde sig over at kunne se Tivoli i den ene retning og i modsatte retning, den anden del af Axeltorv med den fredede Cirkusbygning, udeserveringerne og Paladsteateret.

Med en lidt bredere Jernbanegade kunne man have lettet tilkørslen til det nye byggeri. De planlagte parkeringspladser forekommer at blive et tiltrængt supplement til de beskedne parkeringsmuligheder der findes i dette forlystelsesområde som forslaget lægger megen vægt på at bevare og styrke.

Med venlig hilsen  
Pelle Jarmer

**Erik Schunck**

---

**Fra:** noreply@blivhoert.kk.dk  
**Sendt:** 7. september 2012 15:49  
**Til:** TMF-Bydesign  
**Emne:** Høringssvar: "Scala" (2012-13470). Afsender: Anne O. Laursen

**Tak for dit høringssvar i forbindelse med "Scala"**

Du vil ikke få et direkte svar på dit høringssvar. Efter høringsperiodens udløb vil forvaltningen samle alle de indkomne høringssvar og indarbejde dem i den politiske behandling. Hvis du ønsker at vide mere om processen kan du læse mere på Om høringsprocessen på hjemmesiden. Hvidbog og endelig vedtagelse af planen vil fremgå af denne hjemmeside.

**Dit høringssvar er modtaget med følgende oplysninger:**

Sagsnummer: 2012-13470  
Svar id: 3910  
Navn: Anne O. Laursen  
Postnr/by: 2000 Frederiksberg  
Organisation:  
Adresse: Fuglebakkevej 35  
Email: [REDACTED]  
Øvrige Kontaktoplysninger: 61202714

**Høringssvar:**

Lokalplanforslaget "Scala" indeholder efter min mening alt for høje og massive bygninger, der vil bryde med Københavns i øvrigt meget smukke historiske indre by.

Jeg arbejder til dagligt tæt på området, som trænger til et løft, men dette forslag introducerer en alt for stor, atomkraftlignende byggekonstruktion i bymidten.

Jeg vil foreslå, at tårnene gøres mindre massive (slankere) og meget lavere. Og at der lægges stor vægt på et charmerende byliv i gadeniveau.

Hvis der ikke tages højde for dette, vil jeg som minimum foreslå, at der sikres offentlighedens adgang til udsigten fra tårnene.

**Vedhæftede filer:**

Der er ingen vedhæftede filer

**Høringssvaret kan ses på nettet på følgende adresse:**

<http://blivhoert.kk.dk/node/3910>

Har du spørgsmål til høringssvaret - eller tekniske problemer kan du kontakte forvaltningen på:

Center for Bydesign,  
Karen Probst,  
3366 1222

Det er muligt at klage over retlige spørgsmål i forbindelse med en afgørelse Borgerrepræsentationen har truffet jf. planloven. Klagen sendes til kommunen, som sender den videre til Naturklagenævnet. Læs mere om klagemuligheder på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk)